

## LOS JÓVENES Y LA CIUDAD. ANÁLISIS Y VALORACIÓN DEL PATRIMONIO URBANO EN QUINCE CIUDADES HISTÓRICAS

BEGOÑA BERNAL SANTA OLALLA  
Universidad de Burgos

El programa educativo *Vivir en las ciudades históricas, pasado y presente hacia un futuro sostenible*, dirigido a alumnos de Educación Secundaria Obligatoria, plantea el estudio de la propia ciudad, en su calidad de ciudad histórica, con la finalidad de proporcionar a los estudiantes conocimientos que les ayuden a apreciar el valor patrimonial de las ciudades históricas y entender el patrimonio como un recurso sostenible y un signo de identidad y desarrollo. A la vez se pretende fomentar entre los jóvenes una actitud de ciudadanía activa, participativa y dialogante ante los problemas de las ciudades históricas.

El programa, realizado por la Fundación “la Caixa” con la colaboración de los ayuntamientos, se desarrolló por primera vez en el curso 1997-98 en las siete ciudades, cuyos centros históricos formaban parte de la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO y que en ese momento integraban el Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad: Ávila, Cáceres, Córdoba, Salamanca, Santiago de Compostela, Segovia y Toledo. En el curso 1999-2000, el mismo programa se llevó a cabo en otras ocho ciudades con importantes conjuntos históricos patrimoniales, algunos de ellos declarados también Patrimonio de la Humanidad: Alcalá de Henares, Burgos, Cuenca, Gerona, León, Oviedo, Tarragona y Zamora.

Básicamente se trata de la realización de una serie de trabajos realizados por alumnos de diferentes centros educativos, ayudados y orientados por sus profesores con material proporcionado por “la Caixa”. Además de la realización de una encuesta para conocer la opinión de la población sobre la ciudad, los alumnos, divididos en grupos, desarrollaron proyectos de actuación sobre la ciudad. Posteriormente cada grupo elaboró una serie de conclusiones que fueron debatidas entre todos los grupos de trabajo en cada ciudad, fruto de lo cual y atendiendo a cinco núcleos de interés o dilemas -restauración de monumentos, rehabilitación de viviendas, peatonalización, equipamientos culturales y rentabilización del patrimonio-, se elaboró un documento final de conclusiones globales por cada una de las ciudades participantes en el programa. Este documento sirvió de base a un debate desarrollado por los alumnos frente

a sus familias, su comunidad, las autoridades municipales y con la presencia de los medios de comunicación.

En el año 2000 tuvimos la oportunidad de participar en el debate público de las conclusiones expuestas por los estudiantes burgaleses. Hasta ese momento únicamente conocíamos las conclusiones a través de la prensa escrita, que en todas las ciudades destacaba en titulares uno de los aspectos, tal vez el más llamativo desde el punto de vista periodístico, como es la propuesta de los escolares de peatonalización de los cascos históricos. La superficialidad de la noticia induce a pensar que todos los trabajos son iguales y que todas las conclusiones son homogéneas, lo cual no refleja la realidad, que es bastante más compleja, con toda la riqueza que encierran los debates y los matices que los jóvenes estudiantes han expresado de manera muy razonable. Después de participar en el debate comprendimos las enormes posibilidades que ofrecía el estudio de toda esta información y la necesidad de saber qué han hecho los grupos de otras ciudades para poder compararlo.

De las cinco ideas centrales o dilemas, fundamentales en el análisis de los problemas de las ciudades históricas, presentamos ahora los resultados de dos de ellas, las que se refieren a la rehabilitación de viviendas y a la peatonalización, porque son las que mejor muestran el grado de participación social y la implicación ciudadana en la gestión de la ciudad. Las diferencias que se perciben en las conclusiones de los distintos grupos de trabajo dependen fundamentalmente de la experiencia de la ciudad de origen respecto a su plan especial de rehabilitación del centro histórico.

Los estudiantes de Córdoba se cuestionan problemas serios que hay que afrontar a la hora de intervenir en los cascos. El enorme patrimonio histórico de Toledo y la necesidad de organizar las visitas turísticas ejerce una fuerte presión sobre el análisis y valoración que los jóvenes presentan a través de este estudio. Santiago de Compostela ofrece un ejemplo claro de concienciación ciudadana, conseguida por un proyecto municipal de recuperación del casco histórico de la ciudad, cuyos mensajes han calado hondo y constituyen el punto de partida en el tratamiento de cada uno de los dilemas, gracias a lo cual los debates y las conclusiones alcanzan un gran nivel. El dinamismo del centro histórico de Salamanca, con una importante concentración de funciones, facilita a los estudiantes la aproximación a cada uno de los temas tratados. En Salamanca, como en Santiago de Compostela, el casco histórico está vivo, no es un “barrio marginal” como en otras ciudades, todos los jóvenes lo conocen y los usan, y eso se nota a la hora de hacer determinados planteamientos ya que parten de una realidad percibida por todo el grupo. Además el desarrollo del Plan Especial del Centro Histórico sin duda ha ayudado a que los jóvenes salmantinos tengan un punto de partida muy favorable al encarar el programa, por lo que ofrecen uno de los trabajos de mayor densidad.

También Cuenca ha vivido ya una etapa de rehabilitación de viviendas y el desarrollo de un planeamiento especial, con el programa *Cuenca a plena luz*, por lo que los estudiantes se involucran en los problemas en el convencimiento de que hay que

continuar con ese proceso. Están viviendo un cambio interesante y en su trabajo plantean una valoración de lo realizado, saben la importancia que tiene la asistencia técnica municipal a la hora de afrontar unas obras de rehabilitación y son conscientes de que vivir en el casco histórico hoy es una carga que necesita compensaciones. Burgos, por el contrario, plantea de manera muy crítica el resultado de las intervenciones realizadas en la ciudad, en especial las que provocan los cambios funcionales que afectan al casco histórico, porque desembocan en la consideración de Burgos como una ciudad museo.

Algunos grupos dan muestras de una gran madurez analítica al plantear los problemas de *peatonalización*, íntimamente involucrados con los de *rehabilitación*. La necesidad de suprimir barreras que dificultan el tránsito de peatones y de servicios de urgencia, la consideración de que es indispensable mejorar la iluminación y la limpieza, y dotar de servicios especiales de vigilancia, así como la posibilidad de disponer de un transporte público, son demandas que sólo son tenidas en cuenta si se ha desarrollado una sensibilidad especial ante los problemas nuevos que afectan a las zonas ya peatonalizadas, como ponen de relieve los grupos de Gerona y Tarragona, que manifiestan su inquietud y desvelo para que las zonas peatonales dejen de ser fragmentos acotados, auténticas islas urbanas, y se integren con el conjunto de la ciudad. De ahí que sus propuestas, que sólo se pueden plantear con una visión global de la ciudad, estén muy pensadas y se desarrollen a través de todos y cada uno de los dilemas tratados como un objetivo prioritario.

De la riqueza de planteamientos, debates y conclusiones podemos extraer de manera conjunta las propuestas a estas dos ideas: *rehabilitación de viviendas y peatonalización*.

## Rehabilitación de viviendas

Las medidas para atraer a la población, sobre todo joven, a los cascos históricos, las intervenciones sobre el patrimonio edificado, y la necesidad de realizar dotaciones y actuaciones en el espacio público, son tres aspectos que aparecen mezclados en las conclusiones defendidas por los estudiantes de las que podemos señalar algunas respuestas muy significativas.

### Medidas para atraer a la población, sobre todo joven, a los cascos históricos

Son varios los grupos que además de rehabilitar las viviendas del casco histórico ven la necesidad de dotarlo de seguridad, infraestructuras, equipamientos -sobre todo educativos, guarderías y centros de salud- y de comercio para hacerlo vivible y para que se pueda producir un *rejuvenecimiento de la población* como señalan Córdoba o Zamora.

Santiago de Compostela propone la construcción de viviendas municipales para cederlas en alquiler a estudiantes, y ayudas financieras, con préstamos a largo plazo y bajo interés para favorecer la compra de vivienda a familias jóvenes. Salamanca soluciona el dinamismo poblacional del centro histórico a través de la rehabilitación de viviendas para cederlas en alquiler subvencionado a familias jóvenes, a estudiantes y a turistas.

El grupo de Alcalá de Henares, para evitar el problema de envejecimiento de la población, propone destinar algunas viviendas rehabilitadas a estudiantes y fomentar el sistema de compartir vivienda a cambio de compañía entre personas mayores y estudiantes. Son conscientes que para atraer población joven al centro histórico se necesitan dotaciones de parques e infraestructuras y, sobre todo, solucionar previamente los problemas de *accesibilidad y aparcamiento*. Gerona insiste en esta cuestión por lo que llega a proponer que las plazas de aparcamiento para los residentes sean gratuitas.

A diferencia de lo que sucede entre los adultos, hay grupos de estudiantes, como el de Cuenca, que piensan y se atreven a declarar que vivir en el casco histórico es una carga y que, para que los jóvenes se animen a vivir en él, hacen falta *dotaciones* -un centro de salud, p. ej.- y ciertas facilidades, entre las que proponen subvenciones municipales para que los supermercados puedan servir sus productos a domicilio.

A León también le preocupa la idea de mantener viva la ciudad histórica, pero considera que para ello antes ha de solucionarse el *conflicto de la movida* del Barrio Húmedo y las quejas de los vecinos. Oviedo, por su parte, denuncia la gravedad del problema de ruidos y de falta de higiene en la zona de bares de las calles del centro histórico que son utilizadas por el ocio de fin de semana, y reclama una solución para hacerlo habitable.

Un matiz en la solución del problema de envejecimiento de la población y abandono de los barrios históricos lo introduce Tarragona, que pretende lograr en ellos la *mezcla social* y no sólo de edades. Por ello propone hacer atractiva la ciudad histórica para “habitantes de todo tipo” mediante la *multiplicidad de funciones*, la dotación de servicios -incluidos los deportivos y de ocio-, la buena *accesibilidad* -con autobuses que funcionen también durante la noche- y la generación de *nuevos y bien iluminados espacios públicos*, como zonas verdes, plazas y parques infantiles. En esta ciudad se concibe la rehabilitación de viviendas no para la población residente sino para atraer nuevos habitantes al centro histórico.

La única ciudad que tiene en cuenta que mientras duran las obras de rehabilitación hay que hacer *realojos* de los vecinos es Oviedo, que, consciente de la elevada inversión necesaria para llevarlo a cabo, sugiere que el Ayuntamiento “ahorre en jardinería”.

Además de lo dicho hay que señalar que existen grupos de trabajo muy concienciados sobre las ventajas que tiene la rehabilitación desde el punto de vista *turístico*, ya que mejora la imagen externa de la ciudad, pero también saben, y así lo expresan,

que la mejora de la imagen también afecta a la valoración de los propios ciudadanos, por lo que señalan que, aunque los costes sean elevados, merece la pena efectuarla porque mejora la *calidad de vida* de los habitantes. Es el caso del grupo de Córdoba, que únicamente se lamenta de la lentitud de la gestión pública por dificultades presupuestarias, y del de Santiago de Compostela, que, además de valorar la rehabilitación por la mejora que supone en la habitabilidad y el nivel de vida de los ciudadanos, la considera necesaria para *conservar la memoria histórica* y mejorar la calidad urbana de un espacio con fuerte atractivo turístico y gran rentabilidad del sector servicios.

Destaca el planteamiento que Alcalá de Henares y Tarragona hacen sobre la *participación ciudadana*, con cuya opinión hay que contar antes de iniciar cualquier plan de rehabilitación de los barrios históricos para así poder tener en cuenta las necesidades de los vecinos. Gerona afirma que hay que continuar con el programa de rehabilitación de viviendas, lo mismo que Cuenca, porque saben que, además de la incidencia en los aspectos ya indicados más arriba, la rehabilitación de los barrios históricos contribuye a la mejora de la *seguridad ciudadana*. Este problema preocupa mucho a los estudiantes de todas las ciudades participantes.

Al analizar este dilema de rehabilitación, llama la atención la nula aportación de Cáceres, lo que sólo es explicable por las escasas posibilidades que el casco histórico de su ciudad, monumental y museístico, ofrece para los estudiantes. No lo deben de ver con ninguna posibilidad de rehabilitación. Algo similar parece haber sucedido en Toledo, donde todas las rehabilitaciones son pensadas para una función de ocio y cultura. No consideran la posibilidad de convertir algún edificio en viviendas, lo cual puede explicarse porque hace ya tiempo que la población ha abandonado el casco histórico. Ambas ciudades son el ejemplo paradigmático de ciudades-museo para ser visitadas por el turismo y eso se nota en las respuestas.

Un caso especial en este análisis lo representa Burgos, cuyos estudiantes denuncian que, más que un lugar para vivir, el centro histórico se ha convertido en un museo para visitar, y cuestionan las actuaciones que se están efectuando en la zona histórica. Como parten de que no es un lugar para vivir no se plantean cómo atraer a población joven, en cambio manifiestan que hay que lograr *fijar la población*, que no se vayan los vecinos que actualmente residen, para lo que se hace necesario, entre otras cosas, dotar las viviendas de servicios y comodidades, y evitar por todos los medios la especulación de que están siendo objeto los barrios históricos. Es el único equipo de trabajo que hace referencia al problema de la especulación, señal evidente de la incidencia que tiene en Burgos.

#### Intervenciones sobre el patrimonio edificado

En Córdoba los estudiantes muestran una gran madurez en la reflexión, al plantearse algunos problemas de vital importancia a la hora de intervenir en los cascos históricos. Por un lado se preguntan qué es lo que hay que hacer con los *restos ar-*

*queológicos* que aparecen cuando se realizan obras y, por otro, aunque no se decidan por una opción, saben que ha de fijarse claramente el tipo de rehabilitación deseable, que puede ser morfológica o meramente estética, para actuar con criterio sobre la ciudad patrimonial.

Dos ciudades defienden el *fachadismo* en las intervenciones sobre el patrimonio edificado de los centros históricos. Salamanca, por ejemplo, propone rehabilitar únicamente las viviendas que tengan interés artístico, las demás se pueden demoler y construir en su lugar nuevas viviendas “al estilo de las antiguas”. Además señala la conveniencia de disponer de un mobiliario urbano historicista para la zona noble diferente del resto de la ciudad en que puede ser vanguardista. También León propone el fachadismo, en sus diversas variantes, como método de conservación del patrimonio: demoler todo el espacio construido de un edificio manteniendo únicamente la fachada o “tirar las casas y reconstruirlas idénticas”. Sin embargo, Oviedo defiende conservar no sólo la fachada sino también la *estructura* de todas las viviendas (de más de 50 años) con “valor histórico-arquitectónico”, y critica la pérdida de personalidad y la homogeneización a que se somete al espacio público de la ciudad como consecuencia de la colocación del mismo mobiliario urbano -farolas fernandinas- por todos los barrios, ya sean antiguos o modernos.

Zamora dice no a la construcción de edificios modernos en el casco histórico, al igual que Cuenca, cuyos estudiantes son muy críticos con la inclusión de nueva arquitectura en los cascos históricos y señalan como ejemplo negativo el Museo de la Ciencia. Prácticamente todos los estudiantes participantes en el programa consideran que existen suficientes edificaciones históricas que, rehabilitadas convenientemente, se pueden utilizar para dar cabida a dotaciones de equipamiento cultural, por lo que, sin rechazar explícitamente la realización de nuevas construcciones, consideran que es mejor hacerlas fuera de los cascos históricos.

En Burgos se critican las rehabilitaciones efectuadas en la zona histórica, donde no sólo se realizan derribos de viviendas sin mantener “ni siquiera la fachada”, sino que se destruye el tejido urbano, como en la Plaza del Sobrado, o se llega a perder el atractivo del Paseo del Espolón. Mientras, Ávila mantiene todavía la idea de rehabilitación del *monumento* dejándolo *exento*, tal como propone hacer para la ermita de San Esteban. También éste es el método que Zamora defiende para su muralla. Y tanto Gerona como Tarragona prefieren sacrificar el patrimonio edificado, cuando presenta un estado ruinoso, en beneficio de la creación de espacios públicos en los solares resultantes de su demolición.

#### Necesidad de realizar dotaciones y actuaciones en el espacio público

Una idea sobresale nítidamente por encima de todo y es que la rehabilitación es tan importante como el respeto y mantenimiento del medio ambiente sin modificación alguna. Necesidad que explícitamente señalan los grupos de Córdoba, Santiago de

Compostela y Toledo, y que reiteran Alcalá de Henares, Burgos y Tarragona, para quienes resulta fundamental la *conservación y embellecimiento del entorno* del patrimonio edificado. Oviedo y Gerona también manifiestan gran interés por el cuidado de las calles y de la arquitectura popular.

Por lo que se refiere a las actuaciones en el espacio público y a la dotación de infraestructuras y equipamientos en los cascos históricos, podemos afirmar que existe una clara convicción de la necesidad de realizar *aparcamientos* para residentes y de dotarlo de *espacios verdes*, jardines y parques, para lo que llegan incluso a proponer algunas soluciones. Gerona, por ejemplo, afirma que hay que “esponjar” el barrio histórico derribando las casas en ruina para crear espacios lúdicos y parques, que también podrán conseguirse cuando se lleve a cabo el deseado soterramiento del ferrocarril que atraviesa la ciudad. También Tarragona considera que allí donde las viviendas sean irrecuperables, en vez de volver a construir, se aproveche su solar para hacer plazas y espacios públicos. Burgos mantiene una posición crítica frente a las actuaciones municipales y lamenta la pérdida de espacios verdes utilizados para hacer aparcamientos subterráneos, como en el caso de La Flora, y pide que se hagan jardines en el casco histórico. En cambio, en Oviedo, se solicita el ahorro en jardinería, ya indicado.

En las conclusiones del debate de cada uno de los grupos está siempre presente un gran interés por la imagen estética de la ciudad, consideran necesario suprimir señales de tráfico, eliminar el cableado y expresan de una u otra manera su preocupación por el *mobiliario urbano*. Aparece, aunque de manera difusa, en las aportaciones realizadas a los distintos dilemas y no es posible pasar por alto este hecho puesto que es un problema grave en el que han reparado los estudiantes. Todas las ciudades, y sus centros históricos en especial, están siendo sometidas a una agresión paisajística cada vez mayor a través de la acumulación de una serie de objetos, muchos de ellos innecesarios, que llenan las calles y transforman las características de los barrios tradicionales, homogeneizando todo el espacio público y haciendo que todas las ciudades se parezcan cada vez más entre sí. Los estudiantes piensan que el mobiliario urbano debería ser adecuado para el ambiente del barrio, como hacen los de Oviedo, quienes señalan: “creemos que utilizar en todas las calles las farolas fernandinas es unificar, perder el carácter y personalidad de cada zona” y proponen otros tipos de farolas para los barrios modernos. Es la misma idea defendida por el grupo de Salamanca, que elige un diseño vanguardista para la ciudad frente al modelo historicista que ha de colocarse en el casco antiguo. Cáceres también se apunta al mobiliario urbano “que parezca antiguo”. En Gerona consideran que el mobiliario urbano tiene que ser funcional pero estético al mismo tiempo. Varios grupos, además de la estética, se fijan en la funcionalidad y cuestionan la colocación del mobiliario, como hace Cuenca refiriéndose a los contenedores, porque entorpecen el tránsito de vehículos de urgencia y porque, colocados en ciertas calles de la movida, son objeto de acciones vandálicas, con lo que se contribuye a la falta de calidad urbana de los cascos antiguos. En este

aspecto también inciden los estudiantes burgaleses, para los que el mobiliario actual no sólo rompe con el medio ambiente y estropea las calles, sino que las entorpece por ser excesivo.

Existe preocupación por los *ruidos*, la *limpieza de fachadas*, la *eliminación de grafiti* y la *higiene* -"sin meadas"- que destaca en ciudades como Oviedo, León, Burgos y Gerona, grupo este que propone medidas coercitivas para su solución. La necesidad de incrementar y mejorar la iluminación, no tanto por motivos estéticos sino por seguridad, es una cosa que preocupa de manera manifiesta a Cuenca, Gerona y Tarragona.

En el análisis de las propuestas concretas de los estudiantes es necesario desatacar como un aspecto de gran interés la consolidación de la importancia otorgada a la *función comercial*. Son varios los grupos que manifiestan la necesidad de *dotar al centro histórico de comercios*. En general valoran como muy importante la existencia de tiendas en los centros de las ciudades, por el ambiente que crean, como dice Córdoba. Los comercios son considerados por unos como infraestructuras -es el caso de Segovia- por otros como un equipamiento -Zamora-, e incluso Burgos y Salamanca los consideran como equipamiento de carácter cultural. Más que un error, como parece a simple vista, la inclusión del comercio entre los equipamientos culturales hemos de calificarla como un deseo, que ponen de manifiesto de forma totalmente consciente porque, según ellos, las tiendas crean ambiente en los centros históricos -Córdoba, Ávila y Segovia-. Los estudiantes burgaleses afirman que el comercio puede ser considerado como un equipamiento cultural, pues "promueve la vida de los vecinos y hace que surjan los equipamientos culturales, a la vez que los equipamientos culturales hacen que surja el comercio, y el comercio -no sólo el de lujo sino también el cotidiano-, da vida y trabajo". Lo más llamativo del trabajo del equipo de Burgos es lo que se podríamos llamar "la propuesta de volver a empezar". Los estudiantes burgaleses consideran la desaparición del comercio como una gran pérdida para la ciudad histórica, y en la evolución sufrida por el casco histórico señalan la siguiente secuencia: tiendas de alimentación y de artesanía dieron paso a la zona de vinos, después de cervezas y hoy de pubs. Consideran que se ha producido demasiada *transformación funcional*, y como no les satisface sugieren el traslado de los pubs a la periferia de la ciudad y su transformación en tiendas de todo tipo: alimentación, artesanía, libros, farmacias, quioscos, "incluso ambulatorios". Han tenido en cuenta sobre todo los aspectos funcionales de la ciudad histórica y quieren darle la vuelta a como era antes para que pueda ser una ciudad para vivir. Esta consideración de la función comercial como una oferta cultural también la ofrecen otros grupos. Toledo plantea la utilización de los puentes de San Martín y Alcántara para ferias de artesanía y mercadillo. Y los zamoranos proponen adecuar y usar el castillo para la celebración de mercados.

La importancia que dan los jóvenes a la función comercial en la ciudad incluyendo las tiendas y cafeterías en la consideración de equipamiento cultural es una consecuencia lógica de esta etapa de la sociedad de consumo, en la que no habíamos repa-



rado hasta este momento en que ellos mismos nos han dado las pistas para comprender el significado que tienen los Centros Comerciales. Los estudiantes de Oviedo, que lamentan la falta de información de las posibilidades culturales que aporta la ciudad, además de una revista informativa sugieren la colocación de carteles en los lugares a los que ellos van -colegios e institutos, centros médicos y centros comerciales- “para que los jóvenes se enteren”. Afirmaciones que son todo un dato de los hábitos juveniles. El Centro Comercial actualmente es un elemento que forma parte de la cultura vital de los adolescentes, porque representa el lugar donde disfrutan y emplean su tiempo libre y donde se concentran muchas de las ofertas culturales y de relación que antes ofrecía la ciudad. Y ello ha provocado un cambio cultural. Es un cambio cultural en los hábitos de ocio en la población juvenil absolutamente significativo y real. Lo dicen ellos mismos.

No olvidan señalar asimismo la importancia de la función comercial como uno de los principales motores de atracción turística. El comercio es considerado en todas sus gamas, desde la tienda de selectos productos de alimentación a la artesanía, desde la tienda de comestibles de barrio hasta la tienda especializada en recuerdos. Les parece necesario fomentar los talleres artesanales en las calles del centro histórico y organizar ferias de artesanía popular y mercados medievales

#### Necesidad de incluir “los” conjuntos históricos de la ciudad

Interesa finalmente poner de relieve que hay dos ciudades, que en sus trabajos y discusiones, han incluido en su reflexión otros barrios históricos además del centro. Esto sucede en Ávila, ciudad en la que se propone una distribución de funciones entre los barrios seleccionados. Para el casco histórico pretende mejorar la imagen y llevar a cabo un proceso de rehabilitación de viviendas para que pueda vivir gente joven y *no siga deshabitado*. También fijan las funciones que han de posibilitarse mediante rehabilitaciones de edificios del barrio de Ajates para conseguir que se convierta en una zona cultural y recreativa y para que siga siendo una zona residencial. Por último proponen la transformación del barrio de San Andrés mediante la adecuación de su caserío para uso turístico y terciario.

El equipo de Burgos también es consciente de la dualidad urbana existente en su ciudad y al analizar la rehabilitación, además del centro histórico, incluyen la zona histórica del barrio de Gamonal, al este de la ciudad, y el de Las Huelgas, al oeste, para los que reclama mayor atención y cuidado por ser parte del Camino de Santiago.

#### Peatonalización

La peatonalización de los centros históricos es uno de los temas que mejor permite valorar la evolución experimentada en las conclusiones presentadas por los grupos que realizaron su trabajo en la primera fase del proyecto respecto de los que lo hicie-

ron en la segunda. Sin duda los dos años transcurridos, durante los cuales todas las ciudades han ampliado las peatonalizaciones de sus zonas históricas, ha propiciado una maduración en los planteamientos del problema y una reflexión de la que resultan conclusiones más profundas.

Hay grupos convencidos de la necesidad de medidas radicales que piden la *peatonalización total* para el centro histórico, como Salamanca, Cáceres, Toledo o Córdoba. Otros hay, como Alcalá de Henares, Burgos, Cuenca y Zamora, que abogan por una *peatonalización blanda y parcial* de los centros históricos. León y Oviedo, señalan incluso que la peatonalización, a pesar de sus inconvenientes, puede llegar a ser positiva si es selectiva. También hay quien segmenta la ciudad en partes, unas con peatonalización integral y otras parcial, como Ávila, o Santiago de Compostela, cuyos jóvenes plantean una peatonalización total del casco histórico, parcial del ensanche y prohíben el acceso al campus sur y lo acotan para estudiantes y profesores. El grupo de Segovia lo considera casi como una moda necesaria y declara que le parece bien tener alguna calle peatonal no sólo en el casco histórico sino en cada barrio, pero nunca aprueba la peatonalización total. También hay quienes concluyen no saber si hay que peatonalizar el centro histórico de manera total o parcial, tal es el caso de Alcalá de Henares.

Resulta enriquecedor analizar en profundidad las conclusiones de los debates de este dilema, porque encierran y muestran el concepto que se tiene de la ciudad y el papel que se le otorga al centro histórico en el conjunto urbano. Existe una gran diferencia entre quienes únicamente piensan en el uso turístico, y quienes quieren una ciudad histórica viva y piensan en los residentes y comerciantes. La *concepción museística* de la ciudad histórica predomina claramente en Cáceres. Consideran al casco histórico como una parte de la ciudad que “sirve para pasear y contemplar”, por lo que consideran que lo mejor es eliminar los coches para que no molesten ni a los turistas ni los cacereños cuando van a visitar la parte antigua de la ciudad. Únicamente hacen una concesión los viernes para que los vecinos puedan hacer la compra y dejarla en la puerta de su casa. Al tratar este tema los estudiantes de Salamanca, en contradicción con las manifestaciones que apostaban por mantener vivo el centro histórico fijando población, diseñan todo el espacio público para la visita turística. Su obsesión se comprueba porque aceptan el tránsito de vehículos para carga y descarga (para el terciario) y proponen un tren turístico (porque favorece e incrementa el turismo) por la ciudad peatonalizada, pero parece que no muestran preocupación por los residentes ya que rechazan el tránsito de los transportes públicos urbanos por las zonas acotadas, aunque les sugieren la utilización de carros manuales como los de los supermercados. También sería este el medio de transporte designado para que los turistas trasladen su equipaje desde los aparcamientos hasta el hotel.

La concepción museística no está ausente en Ávila, cuyo grupo propone la peatonalización total y absoluta de una serie de plazas, las más importantes -el Mercado Grande entre ellos-, sin que exista posibilidad de acceso en vehículo a motor ni a los aparcamientos, aunque también contempla una peatonalización parcial, con

aparcamientos, aunque también contempla una peatonalización parcial, con posibilidad de acceso a garajes, en otros sectores. Por el casco histórico únicamente plantea la existencia de microbuses para trasladar a los turistas desde los diversos aparcamientos de la ciudad hasta los hoteles. También los estudiantes de Segovia cuentan con la utilización de las furgonetas (que ya existen) de los hoteles para transportar a los viajeros a las zonas peatonales, pero a diferencia de los grupos anteriores, el segoviano admite que el transporte público pueda recorrer y circular por ciertas calles del casco histórico, que puedan actuar a modo de distribuidor “como si fuera el pasillo de las casas”. Toledo no se limita a decir que lo mejor es peatonalizar, sino que analiza toda una batería de soluciones que han de ponerse en marcha para lograrlo: desde nuevas infraestructuras -escaleras mecánicas o ascensores- y dotaciones -microbuses-, a la ampliación de horario de reparto y de carga y descarga, al que exigen seriedad. Incluso plantean dónde han de situarse las paradas de taxi y las paradas y estacionamiento de los autobuses turísticos. Se nota que conocen y comparten el *Plan de Accesibilidad y Movilidad de Toledo*.

Especial atención nos merecen las conclusiones de Córdoba, puesto que, a pesar de considerar la peatonalización como una necesidad urgente -porque mejora la calidad de vida, propicia el paseo y el encuentro- acompañan las medidas de cierre al tráfico con una serie de actuaciones destinadas a *suprimir la inseguridad ciudadana* que parece conllevar y proclaman la necesidad de limpieza, aumento de iluminación y presencia policial. Este aspecto es altamente significativo porque quienes defienden la peatonalización como una medida positiva al mismo tiempo, sin manifestarlo y paradójicamente, la sienten como peligrosa, por eso piden actuaciones especiales en orden a la seguridad. Hecho que se repite en otras ciudades que desarrollan este proyecto educativo dos años después, como Cuenca, Gerona y Tarragona entre otras.

Todos los grupos que realizaron el programa *Vivir en las Ciudades Históricas* aseguran que la peatonalización tiene ventajas para la salud y para el medio ambiente porque disminuye la contaminación y el ruido, para el comercio porque favorece que se vean los escaparates y para el turismo ya que se ven mejor los monumentos y se pueden hacer fotos sin problemas. Pero, según ellos mismos señalan, también plantea inconvenientes para todos los ciudadanos, que ven incrementado el gasto por aparcamientos (ORA), y sobre todo para los residentes y comerciantes de la zona peatonal. Sin embargo, mientras que las ciudades de la primera fase dan mayor importancia a las ventajas, los grupos que realizaron el trabajo durante el curso 1999-2000, a pesar de entender que lo mejor para los visitantes, ya sean de otros barrios o de otras ciudades, es encontrar un centro histórico sin coches, piensan que los realmente afectados negativamente por la medida son los *residentes y comerciantes*, a los que hay que resolver los problemas, sobre todo de accesibilidad. De ahí que los temas más importantes en los que inciden son aquellos que intentan minimizar los inconvenientes de la peatonalización.

### Necesidad de aparcamientos

Es preciso poner en relieve que todos los grupos, sean cuales sean sus opciones y presenten propuestas más o menos elaboradas, afirman que es necesario construir más aparcamientos en la ciudad. Algunos proponen que los posibles aparcamientos del centro estén dedicados con exclusividad a los residentes y comerciantes -Córdoba, Santiago de Compostela, Toledo, Segovia, Alcalá de Henares, Burgos, Gerona y Tarragona-, algunos piden que las plazas de estos aparcamientos sean subvencionadas -Santiago de Compostela y Toledo-, incluso Salamanca se suma a la tarifa reducida, y los hay que solicitan la gratuidad total de este tipo de estacionamiento para los residentes, como hacen Gerona y Tarragona.

### Necesidad de un transporte público adecuado

Frente a la escasa preocupación de muchas ciudades por los vecinos que residen en zonas peatonalizadas, hay varias -Alcalá de Henares, Cuenca y otras- que sienten la necesidad de mejorar la accesibilidad con dotación de un transporte público adecuado. Llega a ser fundamental la intervención de Tarragona, para quien lo más importante es que las calles peatonales estén bien comunicadas, lo que supone un cambio cualitativo importante.

Es cierto que todas las ciudades, aun las más favorables a la peatonalización, señalan que esta medida ha de ir acompañada de una potenciación del transporte público, que ha de mejorar en toda la ciudad, reduciendo su precio -Oviedo y Tarragona-, incluso con carácter gratuito como pide Santiago de Compostela para estudiantes y personas mayores. Pero lo más interesante es que se le pide eficiencia, por lo que se sugiere que los recorridos integren paradas delante de los colegios, lo cual evita muchos coches privados, -Tarragona-, y también se solicita *incluir los barrios históricos peatonalizados* en el recorrido del transporte público, para lo que proponen la utilización de microbuses no contaminantes adaptados a las calles de los barrios históricos, como hacen los estudiantes de Córdoba, Toledo, Alcalá de Henares, Burgos, Cuenca, León, Oviedo, Gerona, Tarragona y Zamora. Por otro lado Oviedo y Córdoba proponen la recuperación del tranvía. Los grupos de Tarragona y Gerona ven además la necesidad de ampliar los *horarios* del transporte público y proponen que en los barrios peatonales funcione también durante la noche. Esta reflexión es fundamental para los residentes que no tienen otras posibilidad de acceso a los barrios históricos.

En realidad lo que han definido los estudiantes es que las zonas peatonales tienen que estar *bien comunicadas*, tal como señalan Alcalá de Henares, Burgos, Cuenca, Gerona, Oviedo, Tarragona y Zamora. Y además las citadas zonas tienen que contar con un *programa de mantenimiento y limpieza especial*, con una mejora *del alumbrado público* y con *vigilancia* para evitar los problemas de inseguridad que acechan a las calles y plazas peatonalizadas de los cascos históricos.

Diversos grupos consideran también la necesidad de contar con un *transporte específico para los turistas*. Se decantan por el tren turístico en Salamanca, Segovia, León, Oviedo y Gerona, o por el microbús eléctrico como proponen Alcalá de Henares, Oviedo y Tarragona; Zamora propone un barco turístico para pasear por el Duero disfrutando de la ciudad y Oviedo piensa en un funicular para llegar al Naranco. Pero en lo que no hay acuerdo es en el hecho de si el tren o el microbús turístico puede pasar o no por las zonas peatonalizadas del centro histórico. En Oviedo optan por facilitar acceso a los turistas por las calles peatonalizadas, sea en autobús, sea en microbús. Alcalá de Henares tiene claro que el microbús de los residentes puede recorrer la zona peatonal, pero pone en duda si hay que dejar pasar por esa misma zona al transporte turístico, a diferencia de la respuesta de Salamanca, para quien el tren turístico podría pasar por las calles del casco histórico vedadas al transporte público urbano, al igual que plantea Ávila, que sólo deja circular por las calles al microbús turístico para acceder a los hoteles.

#### Demanda de carril-bici

Todos los jóvenes tienen bicicleta y en cuanto se les plantea el problema de peatonalización y de congestión de tráfico piensan en el peligro que supone circular con ella por la ciudad, por lo que solicitan un carril-bici, no sólo para pasear, como existen en algunas ciudades, sino también para poder trasladarse por todo el espacio urbano, como afirman los grupos de Alcalá de Henares, Cuenca, León, Tarragona, Burgos y Gerona. Estos dos últimos demandan además aparcamientos vigilados para las bicicletas. En los trabajos realizados en la primera fase, la conveniencia de un carril-bici no aparece reseñada más que por el grupo de Salamanca, que acuerda establecer un carril para bicis en la zona peatonalizada para facilitar su salida y entrada a los ciclistas que deseen practicar este deporte o desplazarse en este medio de locomoción. Y por el grupo de Córdoba, que manifiesta el deseo de contar con mapas de ruta en bicicleta por la ciudad para favorecer su uso.

#### Supresión de barreras y preocupación por los minusválidos

El nivel de preocupación por las consecuencias negativas para residentes y comerciantes se amplía a las dificultades que la peatonalización tiene para los minusválidos -Segovia, Burgos, Cuenca, Gerona y Tarragona- y para los servicios de emergencia, como ambulancias y bomberos. Así lo ve el grupo de Burgos, quien sugiere controlar el mobiliario urbano, que es excesivo y entorpece las calles. La misma idea plantea Cuenca respecto de la colocación de los contenedores y además reclama que las calles, aunque sean peatonales, tengan un espacio libre para emergencias. Este grupo se suma también a los que señalan los riesgos que acompañan a las calles peatonales, como son los actos vandálicos y la suciedad derivada de su utilización por el ocio y el botellón. De ahí la necesidad de refuerzo de

botellón. De ahí la necesidad de refuerzo de los servicios de limpieza y vigilancia, que son demandados igualmente por los grupos de Gerona y Tarragona.

La preocupación por las personas con limitaciones de movilidad es la que lleva a los estudiantes de Gerona a proponer el servicio del trencito turístico durante los meses de invierno y añadir un vagón para minusválidos. Cuenca mantiene una posición crítica con algunas intervenciones en materia de accesibilidad pues señala como peligrosa la eliminación de las aceras en las calles, que siendo peatonales, se admite sin embargo la circulación rodada aunque sea de forma restringida.

### Preocupación por el comercio en las zonas peatonalizadas

Resulta interesante hacer una breve referencia a las vacilaciones y contradicciones que encierran los debates al tratar este punto. Ávila, p. ej., que es tan peatonal y que cree que la medida favorece el paseo y, por tanto, la actividad comercial, propone “revitalizar el comercio de las calles peatonales con tiendas de época”. Burgos, que muestra su preocupación por el cierre alarmante de tiendas en el casco histórico (peatonalizado), que incluso propone abrir tiendas como equipamiento cultural, no duda en cambio en afirmar que la peatonalización favorece a los pequeños comercios, “pues vas a una tienda y ves tres”, y hace recaer el peso de uno de los mayores inconvenientes que conlleva sobre los comerciantes, proponiendo como solución que ellos faciliten gratuitamente los aparcamientos a los clientes. Pero el caso más llamativo lo constituye la duda hamletiana que plantea Zamora, quien expresamente confiesa no saber si la peatonalización es positiva o negativa. Entre las ventajas de la peatonalización los zamoranos incluyen que favorece al turismo, favorece al comercio y sube el precio de las casas. Como inconvenientes de la peatonalización mencionan que puede perjudicar al comercio y que sube el precio de las casas. Como vemos ¡todo depende!

No obstante, si quitamos las afirmaciones contrarias que se anulan, lo que queda claro es que para estos estudiantes de Zamora la peatonalización a quien favorece es al turismo, como es la opinión de tantos otros ciudadanos. Pero esta afirmación contrasta también con la propuesta que hacen de construir una carretera de circunvalación -para poder peatonalizar- que pase por el río y “que comunique toda Zamora y sin importar lo artístico”, lo cual es todo un detalle, en este caso muy preocupante.

### Consecuencias de la peatonalización para el conjunto de la ciudad

Solamente existen tres grupos de estudiantes que exponen las consecuencias que tiene la peatonalización del casco antiguo para el conjunto de la ciudad. Pero hay que valorarlo positivamente, ya que es uno de los aspectos que refleja un paso más en el análisis de un problema que afecta a todas las ciudades históricas. En muchas ocasiones las intervenciones de peatonalización de un segmento de la ciudad se basan sobre todo en criterios meramente estéticos y se realizan sin tener en cuenta que se involucra la ciudad entera, cuyos problemas se ven aumentados. Los ciudadanos, al observar

los cascos históricos peatonalizados, suelen valorar el aspecto, sin pensar en más. Por eso parece oportuno destacar que los jóvenes hayan reflexionado sobre las consecuencias que tiene en el conjunto del sistema urbano y sobre el cambio de funciones que se produce y se puede producir en paralelo a los procesos de peatonalización. Apuntan que la peatonalización produce problemas de saturación de tráfico en las calles circundantes e introduce dificultades de aparcamiento que involucran a un espacio urbano cada vez mayor. Esto es lo que dicen los estudiantes de Burgos y los de León, que además reflejan la queja de los vecinos de barrios próximos a la zona peatonal y que han visto aumentar el tráfico, el ruido y la falta de sitio para aparcar, o el aislamiento a que quedan reducidos algunos barrios, como sucede al barrio de Egido. También lo mencionan como problema los estudiantes de Oviedo, quienes añaden como negativo la proliferación de bares en la zona peatonalizada, la falta de accesibilidad y los inconvenientes que tiene para el comercio.

Podemos concluir que los estudiantes han dado muestra de una gran sensatez, ya que han realizado el análisis de los problemas de la ciudad desde un punto de vista funcional además del meramente estético y turístico a diferencia de los responsables de muchas administraciones municipales, que gestionan las ciudades históricas en clave turística.

### *Bibliografía*

- BERNAL SANTA OLALLA, B. (2001): *Análisis, estudio y valoración de las conclusiones presentadas por los alumnos de ESO de 15 ciudades españolas participantes en el Programa "Vivir en las ciudades históricas" (1997-1998, 1999-2000)*, Fundación "La Caixa", inédito.
- VV. AA. (2001): *Vivir en las ciudades históricas*, Iber, nº 27, Barcelona.