

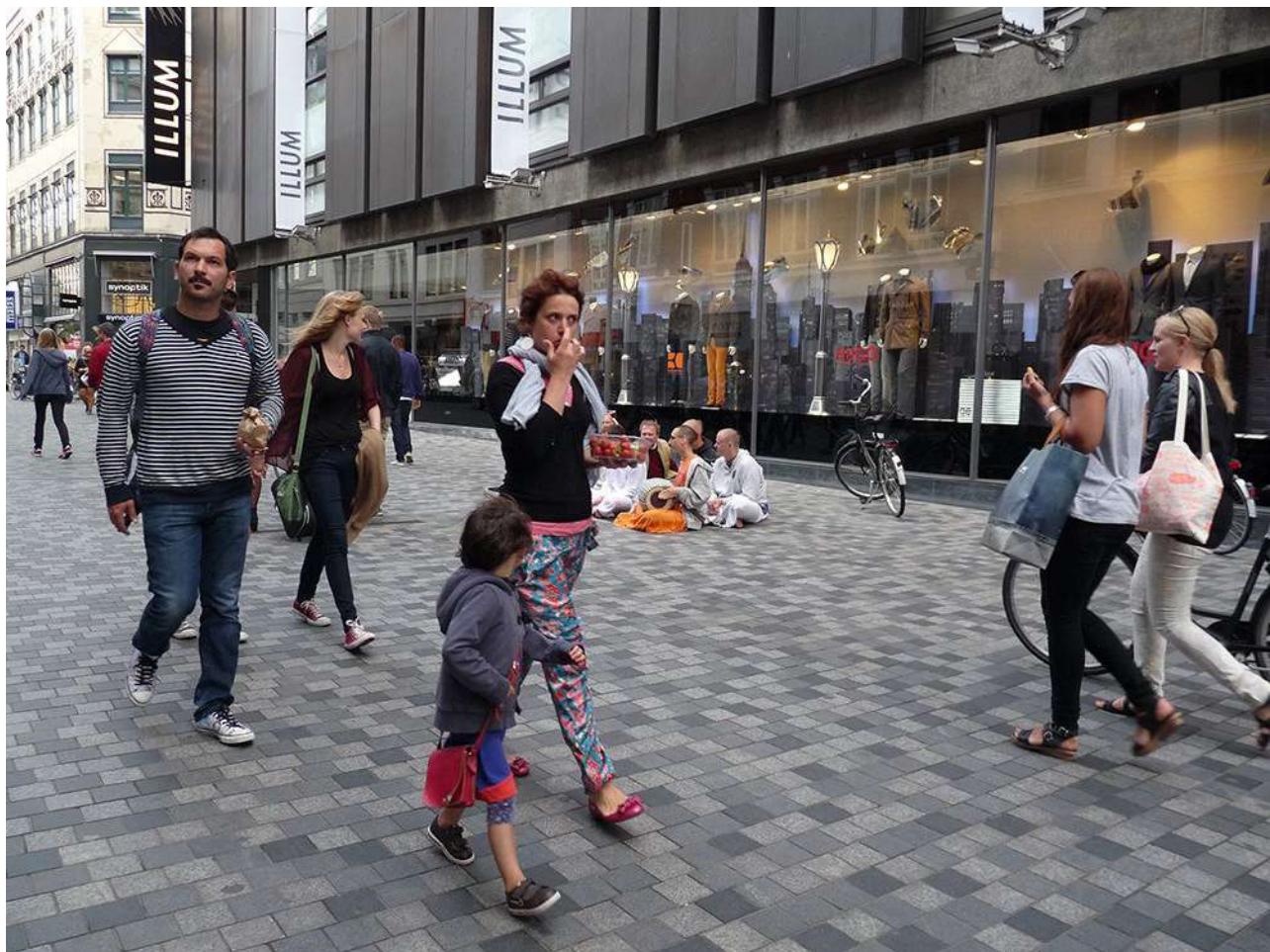


El espacio público de la movilidad

artículos | Ana Rosa Llorente Botrán + Cristina Núñez-Lagos Laborda | Bauchplan .(| R ZERO estudio + PA-AR | Andrea Carubia + Francesco Gravanti + Emanuele Messina + María Teresa Pollara + Pietro Sardina | Simone Coni | **miscelánea** | Rafael García Catalá | Carlos Seoane | Ricard Pié + Josep M. Vilanova | **noticias** |

editorial

El espacio público de la movilidad



El espacio público se ha asociado siempre al ocio, al juego, al paseo y a la estancia, parques y jardines. Espacios de remanso en la ciudad lejos del trasiego de la actividad cotidiana y del tránsito de la ciudad. Se olvida así el espacio obligado para la movilidad, un espacio público que ocupa una gran superficie, invade el territorio y en no menor medida en nuestras ciudades.

El espacio público de la movilidad, es aquel que nos permite comunicarnos, transitar de un lugar a otro con independencia del medio de transporte que utilicemos, el vehículo privado, el transporte público, o los más sostenibles como andar o la bicicleta. Con la aparición de la movilidad mecanizada y su expansión la movilidad generó la necesidad de una mayor ocupación de suelo, precisando grandes superficies desde la necesaria para los aeropuertos, o autopistas y el ferrocarril hasta la calle urbana. Contamos con un amplio repertorio de medios de transporte que se complejiza en la medida que conviven y necesitan coordinarse para ser seguros y eficientes y cada vez más integración ante la falta de espacio libre de relación en la ciudad. Al mismo tiempo las redes de transporte supusieron un cambio radical en la ciudad del siglo XX determinando no solo su morfología sino también sus usos. Con el paso de los años, el modo de ver y diseñar estos espacios ha ido evolucionando en la misma medida que ha ido evolucionando nuestra forma de movernos, en inicio fundamentalmente a pie, sillas de manos o carruajes para los más privilegiados o los carros para transportar las mercancías.

La llegada del ferrocarril supuso un avance que dinamizó la economía y favoreció las relaciones, reduciendo las distancias. La localización de las estaciones, en el borde de nuestras ciudades, o la aparición de los grandes bulevares parisinos de Haussmann, ocasionó un cambio morfológico importante en las mismas. Posteriormente la aparición del tranvía como modo de transporte más urbano organizando la expansión de manera lineal o el metro con una huella en la superficie imperceptible, pero cuyas estaciones generaron nuevos nodos urbanos de centralidad y contribuyeron a revalorizar su entorno.

El autobús durante mucho tiempo y en muchos lugares se convierte en el rey del transporte público ya sea urbano o interurbano, fundamentalmente por su agilidad para adaptarse y en muchos casos colonizar el tejido existente.

Todos estos modos plantearon nuevas necesidades tanto de seguridad vial como de compatibilización entre ellos, en función del dimensionado ajustado de las zonas por las que circulan en una ciudad existente y edificada previamente a su aparición y que en origen no estaba pensada para ellos.

Al mismo tiempo en la medida que las necesidades de movilidad aumentan en una continua retroalimentación se ve necesaria la integración de los diferentes modos reclamando para ello intercambiadores modales, que en zonas más periféricas incorporan también el automóvil a través de los aparcamientos disuasorios.

El impacto de la irrupción del automóvil en la ciudad provocó un rediseño de las mismas. Su aparición en principio como un elemento de estatus social, unido al mito de la velocidad y la comunicación ilimitada, pasó con su popularización a generar una demanda acelerada de nuevas infraestructuras. Entendiendo la movilidad como una función casi autónoma, ir más lejos y más rápido, provocando una invasión indiscriminada del territorio por las autopistas y sus supernodos como nuevos espacios de centralidad.

En esta invasión del espacio no podemos dejar al margen los espacios de servicio de esta movilidad como los de aparcamiento en la calle o en contendores específicos.

El transcurso del tiempo ha marcado otras pautas derivadas de los excesos del automóvil, con una movilidad exacerbada que exige cada vez más espacio en detrimento del espacio de convivencia ciudadana, o conduce al abandono de barrios, creando obsolescencia y propiciando la dispersión urbana. Esta expansión ha provocado un alto consumo de suelo, de energía y tiempo, incrementando la contaminación y exigiendo políticas de control en nuestras ciudades. Actualmente cuando los valores de la sostenibilidad empiezan a concienciar a nuestras sociedades, se demanda un cambio de dirección, aparecen políticas nuevas ya sean de templado de tráfico o de promoción de una ciudad más volcada en el paseo. Se comienza a ver una inversión en el uso del espacio dedicado a la movilidad, se reclama mayor atención a los modos más blandos como caminar o el ciclista que recuperen el tiempo lento de la ciudad. Se exige un diseño más cuidadoso, más allá de la calzada al servicio del automóvil y de la acera como espacio de refugio, se amplía el espacio de relación incorporando arbolado y mobiliario urbano definiendo una escena urbana nueva, más amigable.

Se inicia el número con artículos diversos que atienden a planteamientos muy diferentes, pero vinculados de manera importante con el espacio para la movilidad y sus características de diseño. Se parte de la preocupación de los efectos de los distintos sistemas de transporte y su influencia en el cambio climático y su control, que es lo que aborda "Plan A de Calidad del Aire de Madrid". Para seguir observando cómo se diseña el espacio público desde objetivos y criterios muy diferentes a los de la velocidad reclamando una necesaria convivencia en la ciudad de peatones y vehículos de cualquier tipo, ya sean privados o de transporte público, tanto en el territorio como en las áreas urbanas.

De la "Complejidad en el diseño urbano" nos habla el proyecto en Alemania de una vía clásica en nuestras ciudades, la que lleva desde la estación al Centro Histórico. Entendido como un proyecto colaborativo que, más allá de la toma de decisiones sobre su uso y por tanto de su diseño, llega hasta el proyecto de las piezas a instalar, en un proceso de apropiación del espacio por la ciudadanía, a través de su peatonalización.

El último artículo, que ahora inicia el número, se dedica a la creación de vías verdes, como modelo de desarrollo de ecoturismo, partiendo de la idea de la movilidad sostenible como dinamizadora de un territorio, en este caso los Montes de Sicani, aprovechando infraestructuras "apagadas". Este artículo enlaza claramente con el número anterior, como no podía ser menos en un mundo de sistemas cada vez más relacionados e integrados.

Y así la Miscelánea da continuidad al mismo, "La arquitectura del turismo" supone un ejercicio proyectual desde la creación de aquellas "piezas mínimas" que componen y diseñan el espacio para el turismo.

Los otros dos artículos que la componen son muy diferentes. El "Proyecto del Mirador A Pedra da Rá" es un sensible proyecto que confirma la posibilidad de recuperar la naturaleza en su origen, desde un elegante diseño que no compite. Por último, "El programa de barrios de Cataluña" presenta un eficiente

planteamiento para la regeneración urbana desde criterios de sostenibilidad, basado en la participación ciudadana y, algo que a menudo se olvida mediante un riguroso seguimiento del plan.

La propuesta de este monográfico dedicado al espacio público de la movilidad pretende, desde distintos ángulos, la reflexión en profundidad sobre una actividad que ha ido adquiriendo un protagonismo, que hace no tanto tiempo no tenía.

María A. Leboreiro Amaro

The public space of mobility

The public space has always been associated with leisure, games, walks and stays, parks and gardens. Spaces of haven in the city, far from the racking of the daily activity and traffic of the city. Thus, the space required for mobility is forgotten, a public space that occupies a large area, invades the territory and also our cities.

The public space of mobility is that which allows us to communicate, to move from one place to another regardless of the means of transport we use, the private vehicle, public transport, or more sustainable ones such as walking or cycling. With the emergence of mechanized mobility and its expansion, mobility generated the need for a greater occupation of land, requiring large areas from that needed for airports, or highways and the railroad to the urban street. We have a wide repertoire of means of transport that becomes more complex as they coexist and need to coordinate between them to be safe and efficient, while they require also more and more integration in the absence of space free of relationship in the city. At the same time, transport networks represented a radical change in the city of the 20th century, determining not only its morphology but also its uses.

Over the years, the way of seeing and designing these spaces has evolved in the same way that our way of moving has evolved, basically starting on foot, hand chairs or carriages for the most privileged or cars for transport the goods.

The arrival of the railway was an advance that boosted the economy and favored relations, reducing distances. The location of the stations, on the edge of our cities, or the appearance of the great Parisian boulevards of Haussmann, caused an important morphological change in them. Later, the emergence of the tram as a more urban mode of transport organized the expansion in a linear way or the subway with a trace in the imperceptible surface, but whose stations generated new urban centrality nodes and contributed to revalue their surroundings.

The bus for a long time and in many places becomes the king of public transport either urban or interurban, mainly for its agility to adapt and in many cases colonize the existing fabric.

All these modes raised new needs both road safety and compatibility between them, depending on the sizing adjusted areas that circulate in an existing city and built before its appearance and that originally was not intended for them.

At the same time, as mobility needs increase in continuous feedback, it is necessary to integrate the different modes by requesting modal interchanges, which in more peripheral areas also incorporate the car through the dissuasive car parks.

The impact of the irruption of the automobile in the city caused a redesign of the same ones. Its appearance in principle as an element of social status, together with the myth of speed and unlimited communication, went through its popularization to generate an accelerated demand for new infrastructures. Going beyond mobility as an almost autonomous function, going farther and faster, provoking an indiscriminate invasion of the territory by the motorways and their supernodes as new spaces of centrality.

In this invasion of space we can't leave aside the spaces of service of this mobility, such as parking on the street or in specific containers.

The passage of time has marked other patterns derived from the excesses of the automobile, with an exacerbated mobility that demands more and more space to the detriment of the space of citizen coexistence, or leads to the abandonment of neighborhoods, creating obsolescence and favoring urban dispersion. This expansion has caused a high consumption of land, energy and time, increasing pollution and demanding control policies in our cities. Currently when the values of sustainability begin to raise awareness in our societies, a change of direction is required, new policies appear whether they are tempered by traffic or promotion of a city more focused on the promenade. You begin to see an investment in the use of the space dedicated to mobility, calls for more attention to the softer modes such as walking or the cyclist to recover the slow time of the city. A more careful design is required, beyond the road at the service of the car and the sidewalk as a refuge space, the relationship space is extended incorporating trees and urban furniture defining a new, more friendly urban scene.

The number begins with diverse articles that deal with very different approaches, but linked in an important way with the space for mobility and its design characteristics. It is based on the concern of the effects of the different transport systems and their influence on climate change and its control, which is what "Plan A for Air Quality in Madrid" addresses. To continue observing how the public space is designed from very different objectives and criteria to those of speed, demanding a necessary coexistence in the city of pedestrians and vehicles of any kind, whether private or public transport, both in the territory and in the urban areas.

A project in Germany for a classic route in our cities, which leads from the station to the Historical Center, talks us about "complexity in urban design". Understood as a collaborative project that, beyond making decisions about its use and therefore its design, goes to the project of the pieces to be installed, in a process of appropriation of space by citizens, through its pedestrianization.

The last article, which now begins the issue, is dedicated to the creation of greenways, as a model of ecotourism development, based on the idea of sustainable mobility as a driving force for a territory, in this case the Sicani Mountains, taking advantage of "abandoned" infrastructures. This article clearly links to the previous issue, in a world of increasingly related and integrated systems.

And so the Miscellany gives continuity to it, "The architecture of tourism" is a project exercise since the creation of those "minimal pieces" that make up and design the space for tourism.

The other two articles that compose it are very different. The "Mirador A Pedra da Rá Project" is a sensitive project that confirms the possibility of recovering nature at its origin, from an elegant design that does not compete. Finally, "The neighborhood program of Catalonia" presents an efficient approach to urban regeneration based on sustainability criteria, based on citizen participation and, something that is often forgotten through a rigorous follow-up of the plan.

The proposal of this monograph dedicated to the public space of mobility aims, from different angles, to reflect in depth on an activity that has been acquiring a leading role, which not so long ago did not have.

Remodelación viaria y urbana del centro histórico de Pau (Cerdeña, Italia)

STUDIOCONI – Simone Coni

www.studioconi.it | studioconi@gmail.com



Simone Coni (1979). Grado especializado en Ingeniería de la Edificación en la Universidad de Cagliari. Desde 2005 desarrolla proyectos públicos y privados. Entre 2005 y 2011, profesor del curso de Arquitectura y Composición arquitectónica en la Facultad de Arquitectura de Cagliari. Desde 2007, consultor técnico de oficio del Tribunal de Oristano.

Ha colaborado y colabora con algunos de los estudios más importantes de Cerdeña. Participa en concursos nacionales e internacionales; segundo clasificado en el concurso internacional para la recuperación del edificio "il Quadrilatero" de Sassari; semifinalista en el concurso internacional convocado por Volvo para el proyecto de un pabellón promocional itinerante.

En 2008 funda STUDIOCONI, estudio interdisciplinar capaz de afrontar múltiples problemáticas ligadas con el proyecto, la dirección de obras, coordinación de seguridad en el campo de la arquitectura y la ingeniería. El estudio desempeña además actividades de apoyo a agentes privados y a la administración pública en la elaboración de peticiones de financiación así como consultoría en el ámbito de la planificación urbana.

Entre sus principales trabajos destacan la reforma y edificación de viviendas, el Plan Colectivo de Usos de Giò Pomodoro en Ales, la remodelación de espacios públicos en Ales, Pau, Ussarmanna, la gestión de Programas Integrales para la recuperación de centros históricos de diferentes pueblos de Marmilla, o en asociación con el estudio Presting, la reconversión de un antiguo cine en un centro cultural polivalente en Arbus, y la recuperación de las casas del antiguo Genio Civile en Santa Giusta.

Palabras clave

Regeneración urbana, centro histórico, remodelación viaria, espacio público

Abstract

El centro histórico de Marmilla, como buena parte de los centros rurales de Cerdeña y del Mediterráneo, se caracteriza por la presencia de un tejido urbano compacto de calles estrechas y tortuosas. Los ensanchamientos en el interior del área urbana son prácticamente inexistentes, y allí donde se pueden observar se puede constatar que proceden, en la mayor parte de los casos, del derrumbe o la demolición de una vieja edificación.

La intervención de recualificación viaria en el centro histórico de Pau ha permitido investigar sobre el delicado tema de la relación entre tráfico y contexto histórico. El estudio de la cartografía histórica ha sido fundamental para la comprensión de los procesos urbanos que han llevado a la actual configuración viaria, y de hecho se ha podido observar que el actual ensanchamiento presente en la parte superior de la calle Regina Elena procede de la demolición de una antigua edificación. El proyecto de recualificación viaria ha tenido en cuenta este aspecto, diseñando una pavimentación vial que de algún modo recordase el viejo trazado viario. El espacio resultante, pavimentado de forma distinta, se ha destinado a aparcamiento y, en parte, para crear un pequeño lugar de estancia, con un largo banco, una fuente y la disposición de un árbol.

El estudio del contexto y de la evolución en el tiempo del tejido urbano son la base para un proyecto capaz de poner en valor los lugares, contando la historia y vicisitudes, transformando la experiencia del recorrido en una fuente de aprendizaje.

"El pueblo de Cerdeña suele ser masivo y redondo. No se distingue ninguna directriz: las calles forman un laberinto donde es fácil perderse. El ojo rara vez abraza una larga hilera de estas calles hacia el este, sobre las cuales solo se asoman los portales monumentales. Son callejuelas sinuosas que se intersectan en cualquier ángulo, y algunas veces es imposible llegar sin una guía a la pequeña plaza donde se alza el campanario de la parroquia que, sin embargo, puede verse desde lejos. Sobre los mapas, parece la imagen de una nebulosa, en la que los vacíos representan patios rectangulares".

Maurice Le Lannou, "Pâtres et Paysans de la Sardaigne", Arrault, Tours 1941.



Figura 1. Extracto del mapa catastral de los años 30.

1. Introducción

El pueblo de Pau se encuentra al pie del Monte Arci, montaña de origen volcánico situado en la parte septentrional del Campidano. Conocido desde finales del Neolítico, el Monte Arci ha sido uno de los yacimientos de obsidiana más importantes, un mineral vítreo ampliamente empleado para la producción de armas e instrumentos de corte.



Figura 2. El pueblo de Pau, al fondo el Monte Arci (Shardana SkyEye)



Figura 3. El sendero de la obsidiana (A. Montis)

Con apenas 300 habitantes y una bajísima tasa de natalidad, el pueblo está habitado principalmente por personas ancianas. Estos factores, unidos a un discreto grado de aislamiento respecto a los principales centros de la isla, han contribuido a un escaso desarrollo edificatorio, garantizando por el contrario la conservación del patrimonio histórico edificatorio existente.

2. El contexto histórico y urbano

El sistema de asentamientos de los pequeños núcleos de Marmilla, de origen medieval, se modela orgánicamente siguiendo la topografía de las colinas. Al sistema de las calzadas romanas se une aquel con visuales radiales y tendencia ondulada. La pavimentación de las vías mediante adoquines no se produjo hasta finales de la primera mitad del siglo XIX, pero incluso en los primeros años del siglo XX, era la prerrogativa de los centros de alta montaña. En los otros pueblos, este tipo de pavimentación no se empleaba y las vías eran fangosas durante el invierno y polvorosas durante el verano, incluyéndose el pueblo de Pau entre estos últimos.

Las áreas edificadas de los centros rurales están siempre estrechamente conectadas con las granjas vecinas y al uso del territorio; trasladándose desde el cambio hacia las áreas habitadas se observa como las divisiones de la propiedad se densifican, siguiendo la misma regla que el agro, para organizarse en bloques.



Figura 4. Entrada al centro habitado, 1965 (foto del libro "PAU. Sessant'anni di fotografia del paese dell'ossidiana").



Figura 5. El campo y el núcleo urbano (Shardana SkyEye)

Los centros urbanos se caracterizan por las formas compactas y por la presencia de construcciones muy introvertidas, dotadas de amplios patios empleados para la actividad rural. Se trata prevalentemente de pueblos con menos de mil habitantes que han mantenido casi intactos los propios núcleos históricos hasta la primera mitad del siglo pasado. El tejido edificatorio no presenta una gran complejidad y se estructura sobre una malla de vías básicas, con manzanas que, al menos en origen estaban constituidas por parcelas pasantes con doble frente. Solo después de los procesos de fraccionamiento debidos a las sucesiones hereditarias se han densificado las propiedades, haciéndolas accesibles mediante la creación de conexiones privadas, que han permitido un incremento de los núcleos familiares sin provocar la consiguiente expansión urbana. Casi siempre la conexión nace de la división entre más propietarios de un área inicialmente privada, hasta su completa evolución en un propio y verdadero espacio público. Las áreas destinadas al encuentro no pertenecen a la cultura del asentamiento rural de Cerdeña, por lo que las únicas plazas son la de la iglesia y en algunos casos, la del ayuntamiento.



Figura 6. Mapa catastral histórico (aprox. 1930).

El carácter identitario que más contribuye a definir la imagen de los núcleos es el muro, entendido como un elemento de separación entre la esfera privada y aquella pública. Las calles son estrechas y se adentran entre las cabeceras de edificios de fábrica y entre los muros de cerramiento.

El acceso a los patios privados, mediante portales, constituye un importante elemento identitario del lugar, siendo de hecho las únicas excepciones que interrumpen la continuidad de los muros que flanquean las calles. La cultura histórica de estos centros refleja al máximo la idea, muy común en el ámbito mediterráneo, de contar al interior del recinto doméstico con todos los componentes necesarios para la supervivencia, el refugio, el agua, el fuego y el ganado.



Figura 7. Antigua casa del centro histórico (A. Montis).



Figura 8. Materiales y soluciones constructivas tradicionales en el centro histórico de Pau (STUDIOCONI)

La simplicidad de las técnicas constructivas, debida también a la pobreza de medios, ha encontrado respuesta en el uso de materiales locales, evidenciando una fuerte pertenencia al territorio. Si los sistemas de cubierta se respetan casi con las mismas tipologías y materiales, las texturas de los muros se diferencian entre pueblos en función de la geología de los territorios. Los muros, según la categoría social de los contratistas, se realizaban mediante el empleo de piedra local o de ladrillos de tierra; los muros una vez levantados se enlucían casi siempre con cal.

3. Políticas regionales para la recuperación de los centros históricos: la LR 29/98 y el bando "BIDDAS_2008"

La Región Cerdeña, con la Ley Regional nº29 de 1998 (LR 29/98) inició desde hace tiempo una importante actividad de puesta en valor y protección de los centros históricos de la región, concediendo ayudas a privados y municipios para la recuperación de inmuebles y espacios urbanos. En 2008, a continuación del bando "Biddas 2008", válido para los fondos de la LR 29/98, la Unión de Municipios "Alta Marmilla", formada por 21 ayuntamientos, decidió presentar un Programa Integral para la recuperación de sus propios centros históricos. La intervención, con el título "*Alta Marmilla: del Monte Arci al Sarcidano. Las raíces de las tradiciones de vivienda y constructivas locales*", ha contado con la participación activa de municipios y de ciudadanos particulares, con un presupuesto total de 10.142.290,30 €.



Figura 9. Del proyecto Biddas 2008; líneas guía para las intervenciones de mejora viaria y urbana (STUDIOCONI)

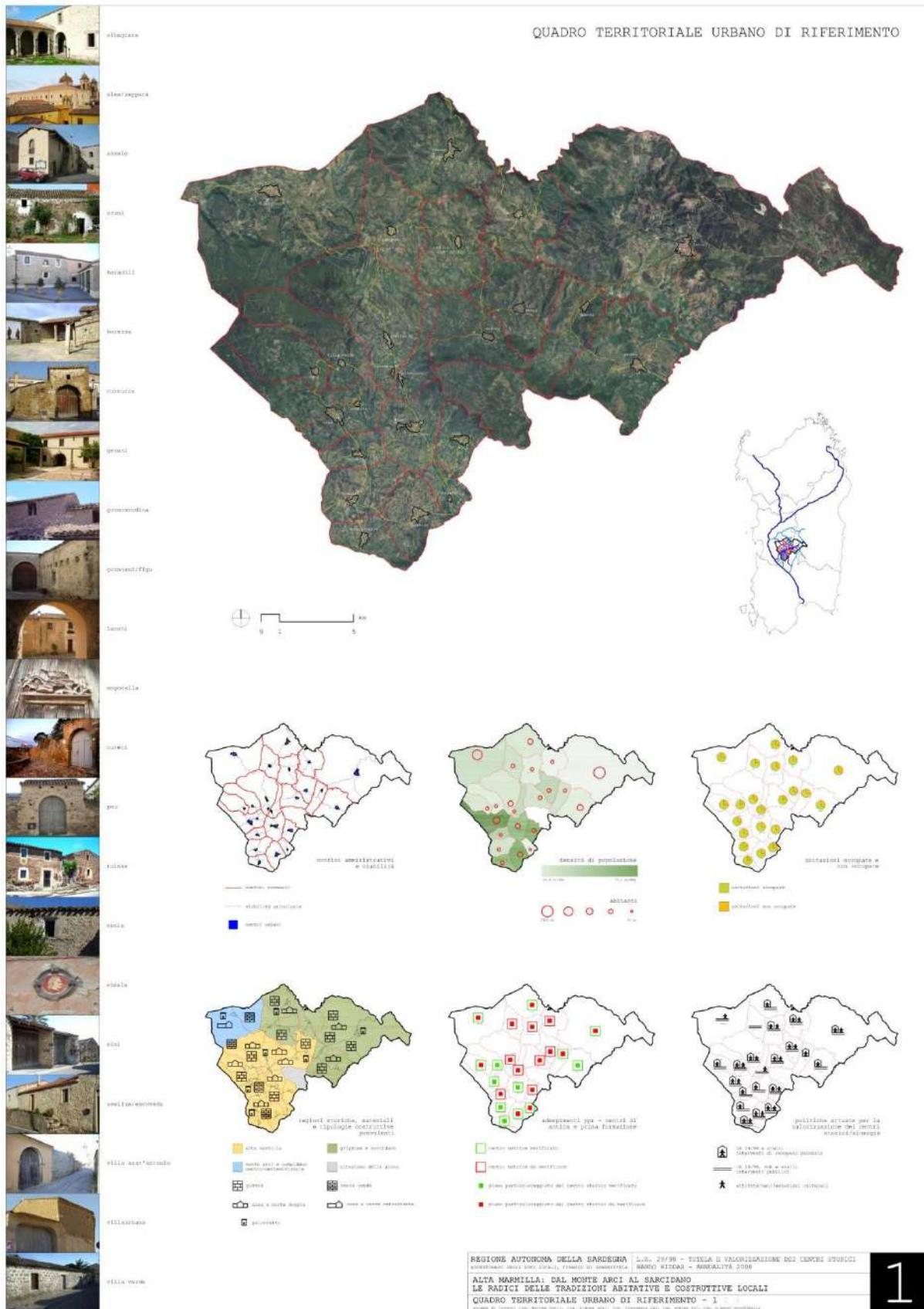


Figura 10. Del proyecto Biddas 2008; el contexto territorial de la Alta Marmilla (STUDIOCONI)

El Ayuntamiento de Pau ha participado en la convocatoria con la presentación de una intervención pública de mejora viaria y urbana y con 17 intervenciones privadas por un importe total de 582.865,17 €.

En 2011, tras la aprobación del programa integral, el municipio inició los procesimientos necesarios para la financiación del proyecto y de los trabajos.

4. Objetivos proyectuales: espacios públicos, movilidad y contexto histórico.

Buena parte de los centros históricos conservan, por desgracia solo de forma parcial, su patrimonio arquitectónico tradicional, y salvo casos del todo excepcionales, éstos se encuentran fuertemente fragmentados por la presencia de numerosas intervenciones no coherentes con el contexto.

El medio urbano se subdivide en episodios arquitectónicos no conectados entre sí, y en este contexto, el elemento que mejor puede ejercer como conector es un proyecto correcto de los espacios públicos, incluidos viarios. El uso peatonal debe ser considerado un valor prioritario respecto al tráfico vehicular, por lo que la reurbanización de áreas no estrictamente necesarias para la movilidad se convierte en un aspecto fundamental.

Los espacios públicos y de encuentro no pertenecen a la cultura de asentamientos de los centros rurales de Cerdeña. El carácter introvertido de las viviendas y la carencia de áreas idóneas para la socialización ha contribuido en el pasado a crear la costumbre de encontrarse por las calles, donde la protección de los altos muros de cerramiento de las construcciones favorecía la creación de zonas de sombra, sobre todo durante el periodo estival. Cada vecindario contaba con sus puntos de encuentro temporales fuera de las viviendas, donde poder tomar el fresco y charlar; era normal encontrar grupos de ancianos sentados en fila, con asientos traídos de sus casas. En algunos vecindarios, donde el ancho de la calle lo permitía, se improvisaban bancos de piedra a lo largo de los muros de cerramiento, realizados a menudo con materiales reaprovechados, como viejos abrevaderos dañados e inutilizables.



Figura 11. Viejos abrevaderos empleados como bancos en el pueblo vecino de Figu (STUDIOCONI).

En las estructuras urbanas normales la infraestructura viaria ocupa cerca de un tercio del área total, la red de recorridos genera un único esquema recorrible; la forma planimétrica de los espacios públicos, constituida por el conjunto de calles, callejones, ensanchamientos, plazas y áreas verdes se debe considerar, junto con las construcciones tradicionales, un elemento a conservar.

La protección debe partir sin embargo de la elaboración de una nueva estética, que permita percibir como valor la tensión existente entre formas del pasado y señales de la contemporaneidad, entre conservación y transformación. Una nueva forma de planificación capaz de renovar la percepción de las cosas aplastadas por el hábito o por la permanencia de los cánones dirigidos al pasado.

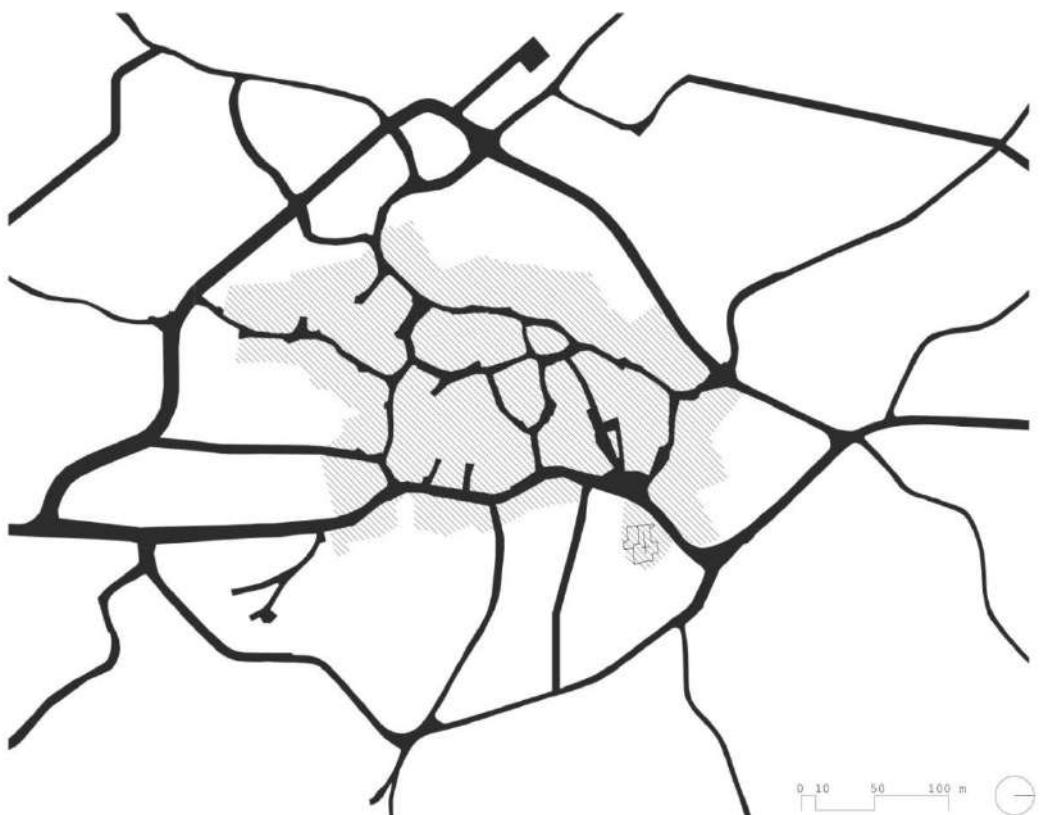


Figura 12. El actual trazado viario del centro urbano de Pau, resaltando el perímetro urbano histórico y la iglesia de San Giorgio (STUDIOCONI).

5. Aproximación proyectual y soluciones adoptadas

El área de proyecto es un breve tramo viario, al interior del centro histórico, de 105 metros de largo con una superficie de 640 metros cuadrados. La estrecha vía Santa Prisca conecta con la más amplia de Regina Elena, con un ancho sin duda fuera de escala respecto a las dimensiones de las calles próximas. Esta anomalía deriva de la demolición de una vieja construcción adquirida por el ayuntamiento en los años 70.



Figura 13. Área de intervención, el ensanchamiento deriva de la demolición de una vieja construcción, a la derecha via Regina Elena, a la izquierda via Santa Prisca. Estado previo a la obra (STUDIOCONI).

Figura 14. Área de intervención, amplio ensanchamiento en Via Regina Elena, en dirección al cruce con Via Santa Prisca. Estado previo a la obra (STUDIOCONI).

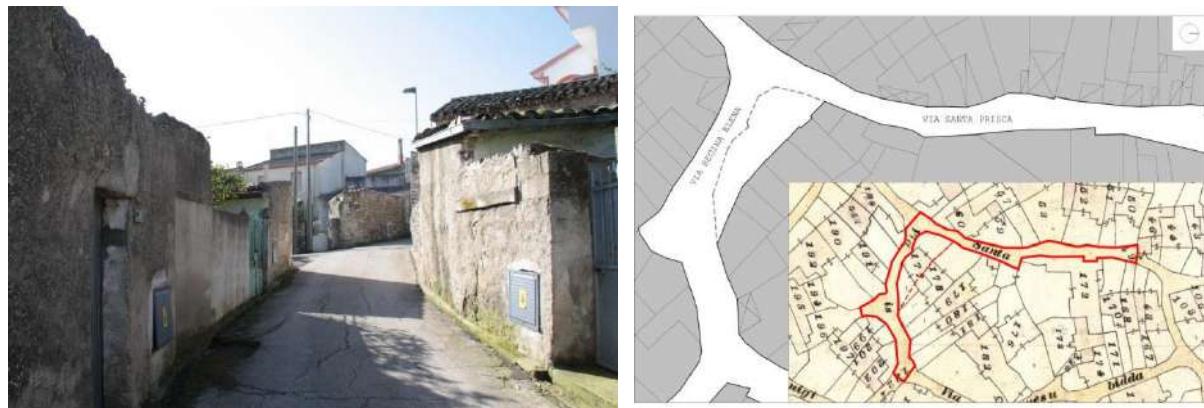


Figura 15. Área de intervención, subida a lo largo de via Santa Prisca hacia el cruce con Via Regina Elena. Estado previo a la obra (STUDIOCONI).

Figura 16. Comparación entre el estado previo a la obra y el antiguo mapa catastral en el que se evidencia el espacio ocupado por la antigua construcción (STUDIOCONI).

La intervención pretende recordar la presencia de la vieja construcción, no tanto como entidad arquitectónica sino como elemento urbano, capaz de delimitar y caracterizar el viario. El diseño de la nueva pavimentación viaria recuerda, de forma simplificada, la vieja forma de la calle; el espacio sobrante se destina en parte a aparcamiento.

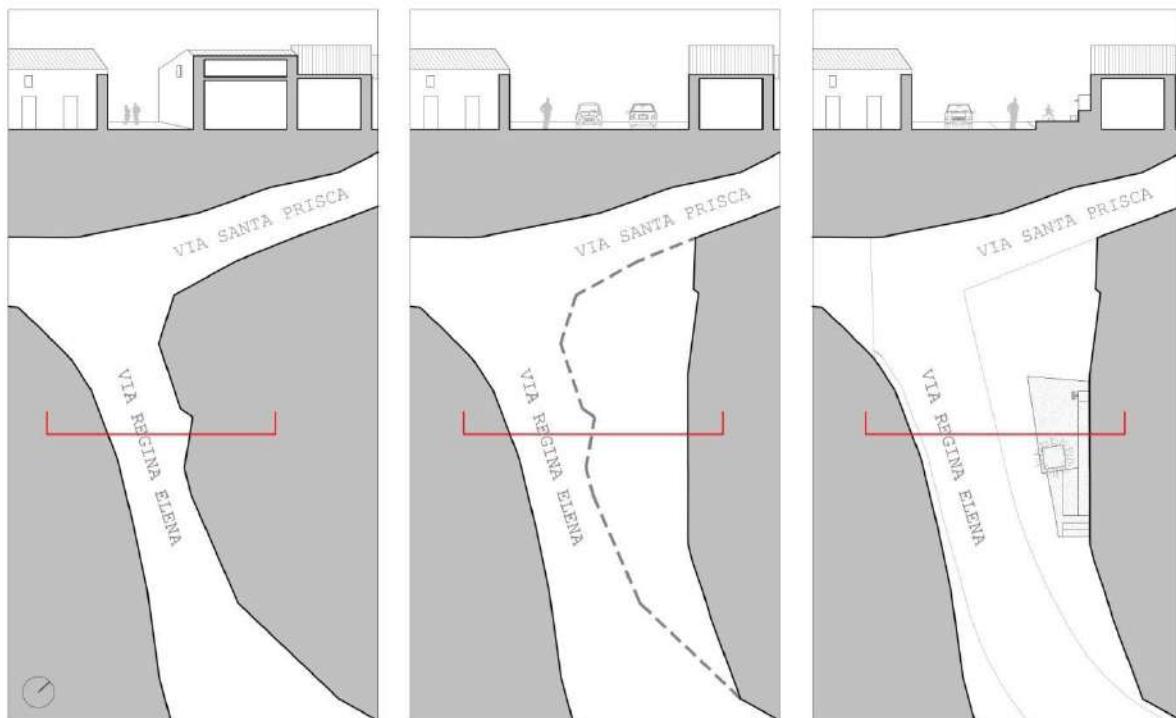


Figura 17. Secciones urbanas que representan la evolución del espacio en el tiempo (STUDIOCONI)

El diseño de la pavimentación se uniformiza mediante la presencia de un único material, el basalto. Las particiones longitudinales que acompañan el recorrido en correspondencia con el cruce no siguen el radio de curvatura del vehículo, sino que se intersectan, formando un ángulo recto para resaltar las direcciones de cada tramo. La solución adoptada pretende resaltar el viejo trazado viario sin dar al mismo tiempo una connotación excesivamente "automovilística".



Figura 18. Esquema del nuevo trazado viario (STUDIOCONI)

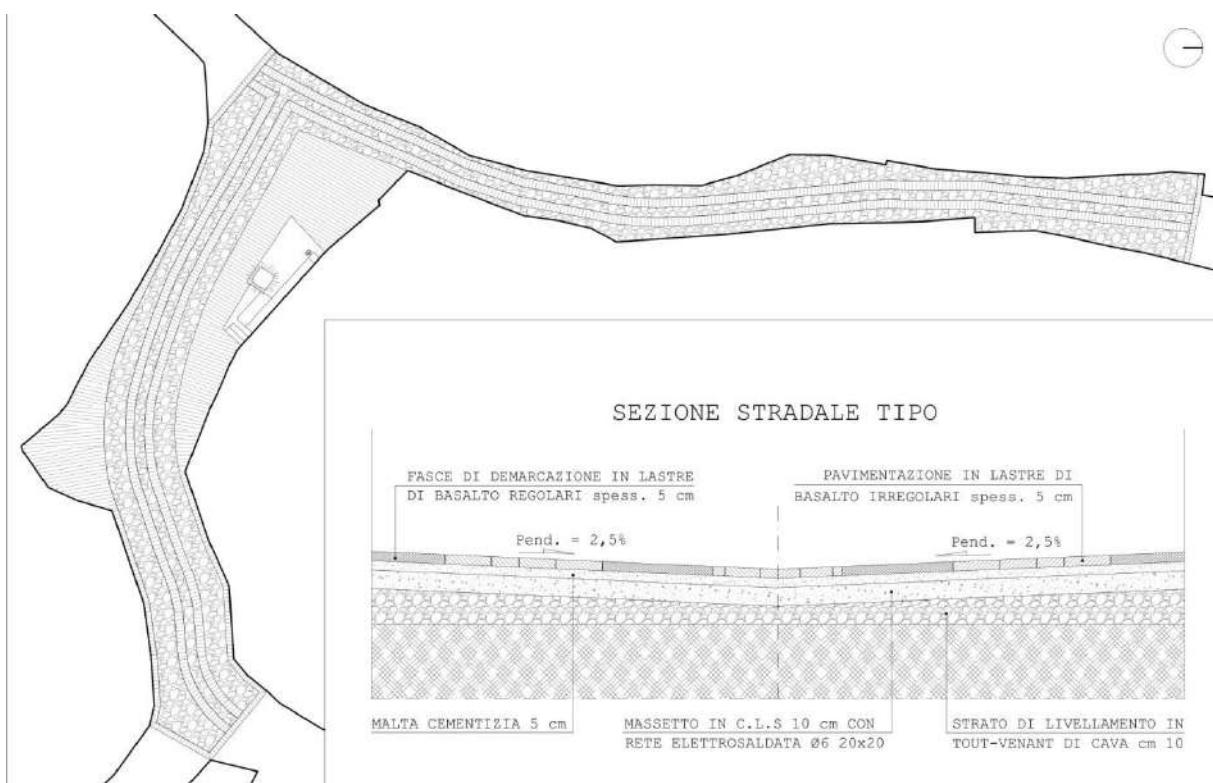


Figura 19. Diseño del pavimento (STUDIOCONI).

Las zonas de borde del recorrido se caracterizan por contar con una pavimentación distinta, con la intención de señalar la presencia de espacios no dedicados al tránsito de vehículos, sino al uso peatonal. Una “arquitectura de volumen cero”, utilizando la definición empleada por Aldo Aymonino, “objetos mágicos y transescalares que ayudan a componer el conocimiento de la ciudad y del paisaje [...] aportando identidad y seguridad a las personas que cotidianamente atraviesan estos lugares, y cobrando más importancia por su significado que por su destinación meramente funcional”.

El nuevo espacio peatonal que se crea completa idealmente la sucesión de edificios dispuestos en hilera.

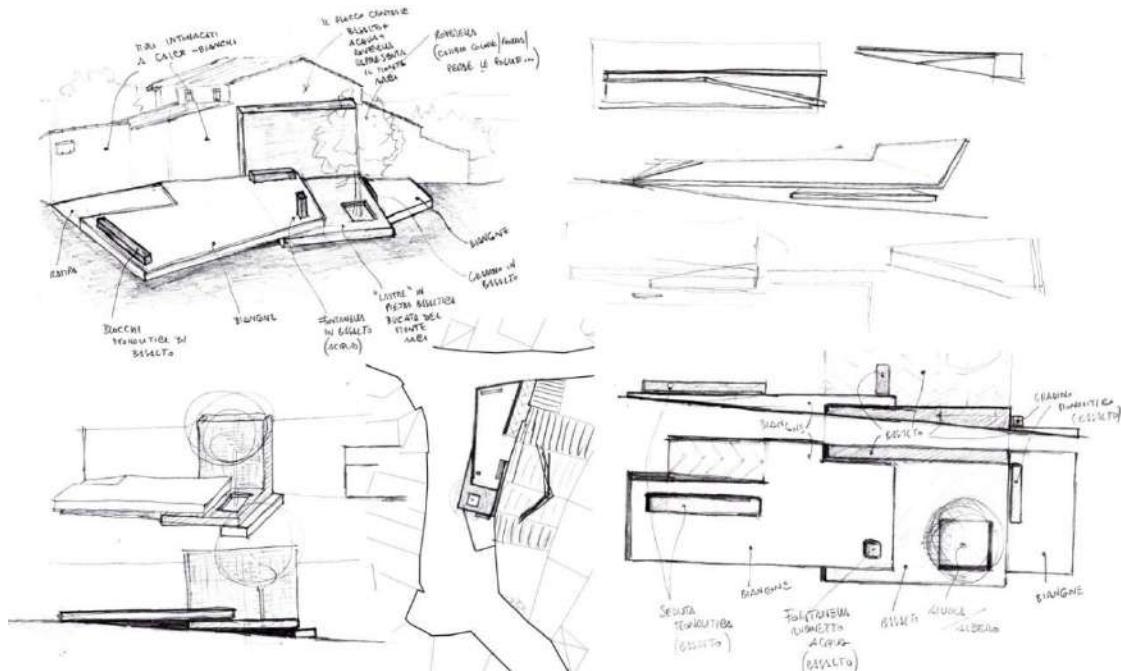


Figura 20. Esquemas de estudio (STUDIOCONI)

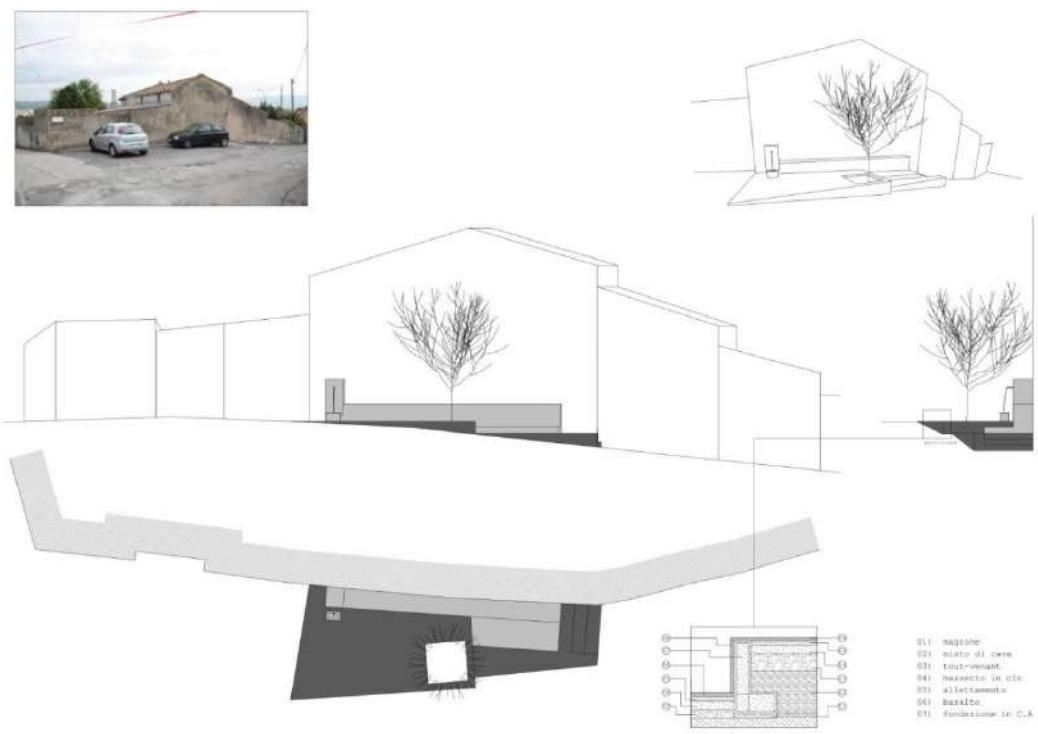


Figura 21. Proyecto para el nuevo espacio peatonal (STUDIOCONI)

Un gran banco de Orosei, un mármol típico de Cedeña, flanquea el lado ciego de la casa vecina, con una base en basalto fragmentada en dos bloques para adaptarse a la pendiente de la calle, y diferenciando dos zonas caracterizadas por diferentes alturas de uso, con el objetivo de afrontar también la reducida capacidad motriz de los ancianos que, una vez sentados, podrían tener dificultades para levantarse.

Un árbol y una fuente contribuyen a dar un poco de sombra y fresco durante el periodo estival. La forma empleada recuerda a propósito a aquellos viejos abrevaderos para el ganado que antes se encontraban en el campo. Con motivo de la intervención de reurbanización, se aprovechó la oportunidad para la reconstrucción de todos los subservicios presentes.



Figuras 22 y 23. A la izquierda, abrevadero en el campo (A. Montis). Derecha, Render de proyecto (STUDIOCONI)

6. Resultados

En el pueblo próximo de Ales, donde en 1891 nació Antonio Gramsci, el artista Giò Pomodoro (1930-202) construyó en 1977 el "Plan de Uso colectivo: A GRAMSCI"; en esta ocasión dice: "la reflexión fundamental que he podido hacer es que trabajando con una comunidad y sus lugares específicos, con los materiales y la fuerza de trabajo del lugar, el proyecto no es nunca la obra"; análogamente, también en Pau, durante la ejecución de los trabajos, se han aportado algunos aspectos no tratados en el proyecto que han contribuido positivamente al éxito de la intervención.





Figuras 24, 25 y 26. Imágenes de las obras (STUDIOCONI)

La nueva volumetría está constituida de forma que parezca destacar sobre la tierra, como si estuviese yuxtapuesta, apoyada momentáneamente, enfatizando la presencia de un elemento que pertenece una estratigrafía histórica distinta del tejido urbano; un nuevo elemento, deliberadamente diferente, que debe conectar necesariamente con la historia, dialogando con ella, insertándose casi como de puntillas con respecto al contexto frágil y delicado como es el del centro histórico.

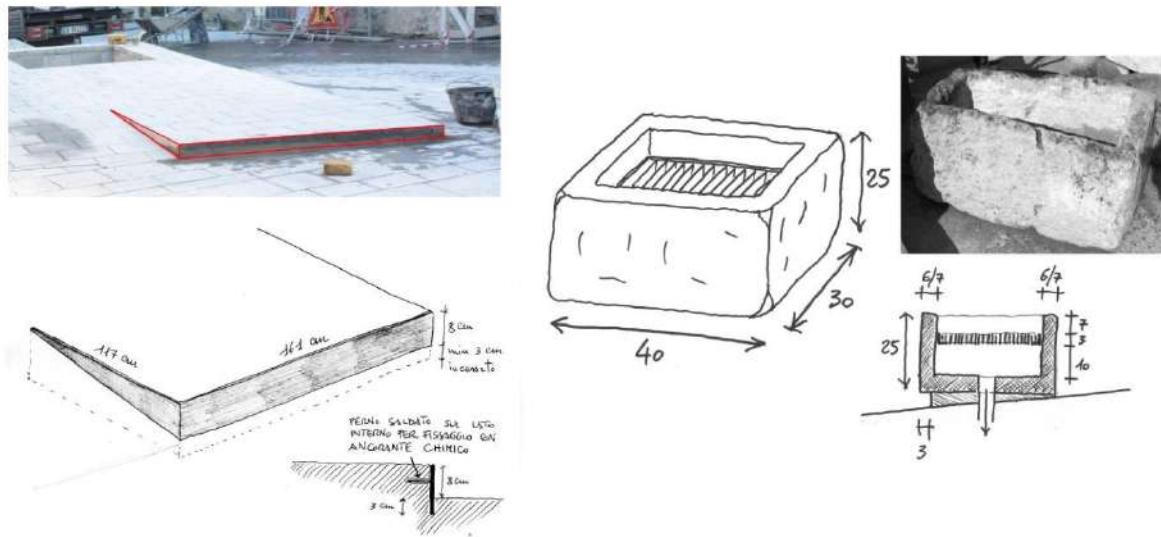


Figura 27. Dibujos de estudio para profundizar en algunos detalles proyectuales (STUDIOCONI)



Figura 28. Vista aérea del nuevo espacio de descanso (Shardana SkyEye)



Figura 29. En el punto en el que la calle tiene más pendiente se garantiza el acceso a l espacio de descanso mediante unos pocos escalones (A. Montis)



Figura 30. Al final de la subida, donde la calle es ya más plana, se dispone una ligera rampa para facilitar el acceso a las personas de movilidad reducida, y justo ahí se sitúa el pedestal de la fuente, integrado con el largo banco, y creando así un elemento que recuerda a los abrevaderos presentes en el campo próximo. (A. Montis).



Figura 31. La modernidad de la descomposición volumétrica del nuevo espacio de descanso y las viejas construcciones del centro histórico (Shardana SkyEye)



Figura 32. Parte final de la subida de via Santa Prisca (A. Montis)



Figura 33. Pavimentación de la vía en correspondencia con el cruce entre las calles Santa Elena y Santa Prisca (A. Montis)

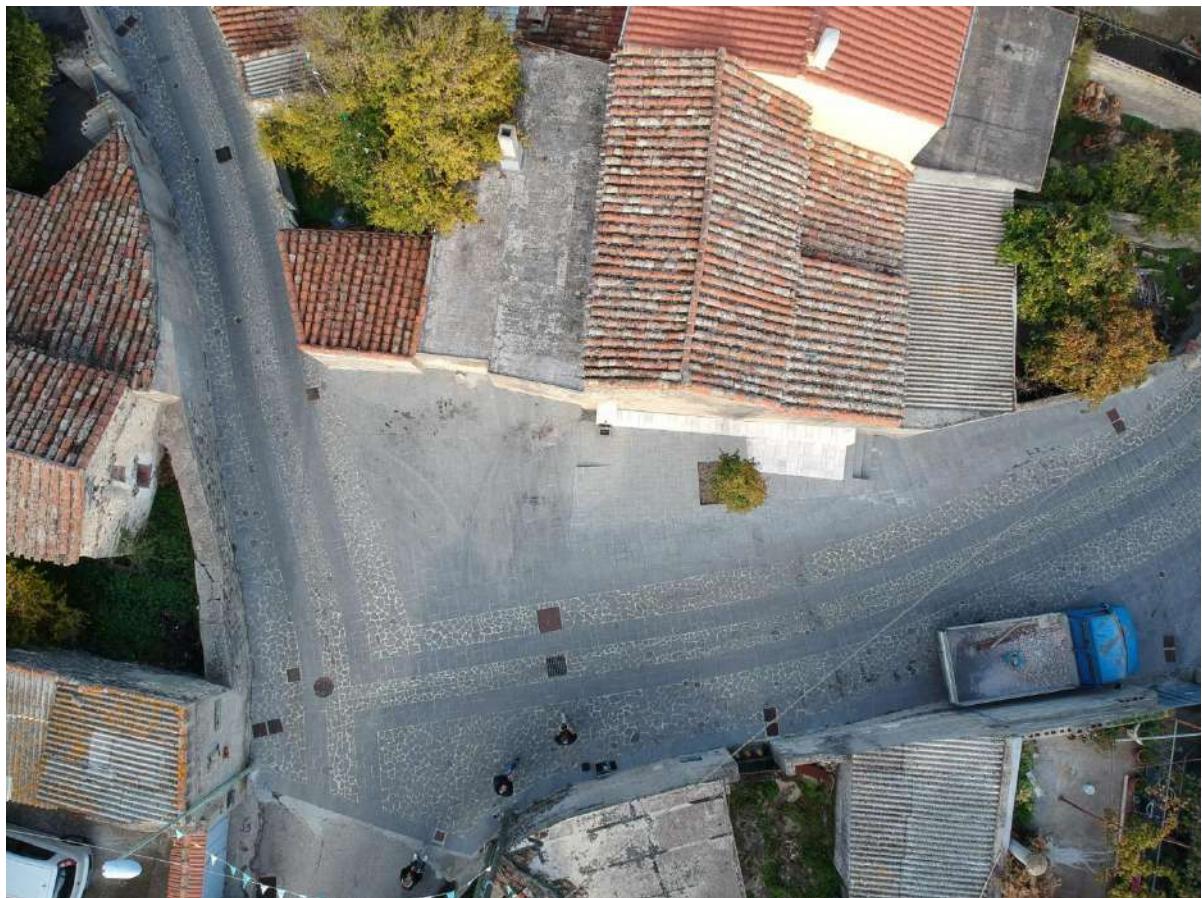


Figura 34. Vista del ensanchamiento de la calle Regina Elena al cruzarse con via Santa Prisca (Shardana SkyEye)

7. Conclusiones

El espacio de la movilidad debe ser concebido no solo mediante una aproximación ingenieril, con el objetivo de garantizar el recorrido entre un punto A y otro B, sino también desde un punto de vista cultural. Es necesario transformar la experiencia del tránsito como fuente de aprendizaje de los valores transmitidos y de aquellos nuevos que se esconden detrás de la aparente simplicidad de los trazados viarios.

El estudio del contexto y de la cartografía debe ser la base para un proyecto capaz de poner en valor el lugar, contando la historia y sus vicisitudes. La planimetría de los centros urbanos conserva a través de sus calles la memoria del tejido edificado y sus variaciones. De aquí la importancia de la caracterización de los lugares que, a través de un proyecto atento, pueden contribuir a preservar y transmitir los testimonios materiales e inmateriales que esconden de forma velada.

Bibliografía

- M. Floris, C. Saba, A. Floris, "PAU. Sessant'anni di fotografie del paese dell'ossidiana", Cagliari 2014.
- AAVV, "I manuali del recupero dei centri storici della Sardegna", DEI Tipografia del Genio Civile, 2009.
- Aldo Aymonino, Valerio Paolo Mosco, "Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero", Skira, Milano 2006.
- Ilke & Andreas Ruby, "Groundscapes. El reencuentro con el suelo en la arquitectura contemporánea", Gustavo Gili, Barcellona 2006.
- AAVV, "Infrascape. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione", Mandragora, Firenze 2003.
- V. Fangone, a cura di, "Giò Pomodoro. Un omaggio della Fondazione Ragghianti", Fondazione Ragghianti, Lucca 2003.
- B. Zevi, "Storie e controistoria dell'architettura in Italia", Newton & Compton, Roma 1997.
- G. Angioni, Antonello Sanna, "L'architettura popolare in Italia. Sardegna", Laterza, Bari 1996.
- G. Cullen, "Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione", Calderini, Bologna 1976.

SIMONE CONI (1979). Laurea specialistica in Ingegneria Edile presso l'Università di Cagliari. Dal 2005 svolge attività di progettazione pubblica e privata. Dal 2005 al 2011 Tutor per i corsi di Architettura e Composizione Architettonica presso la Facoltà di Architettura di Cagliari. Dal 2007 Consulente Tecnico d'Ufficio del Tribunale di Oristano.

Ha collaborato e collabora con alcuni dei più importanti studi della Sardegna. Partecipa a concorsi nazionali e internazionali; secondo classificato al concorso internazionale per la riqualificazione dell'isolato "il Quadrilatero" di Sassari; semifinalista al concorso internazionale indetto dalla Volvo per la progettazione di un padiglione promozionale itinerante.

Nel 2008 fonda lo STUDIOCONI, studio interdisciplinare in grado di affrontare le molteplici problematiche legate alla progettazione, direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza relativamente al campo dell'architettura e dell'ingegneria. Lo studio svolge inoltre attività di supporto ai privati e alle Pubbliche Amministrazioni nella elaborazione di richieste di finanziamenti nonché consulenze nell'ambito della pianificazione urbanistica.

Tra i principali lavori la ristrutturazione e l'edificazione di diverse abitazioni private, il restauro del Piano Collettivo d'Uso di Giò Pomodoro ad Ales, la riqualificazione di spazi pubblici ad Ales, Pau, Ussarmanna, la gestione di Programmi Integrati per la riqualificazione dei Centri Storici per diversi comuni della Marmilla, in associazione con lo studio Presting la riconversione di un ex cinema in centro culturale polivalente ad Arbus e il recupero delle case dell'ex Genio Civile a Santa Giusta.

Riqualificazione viaria e urbana nel centro storico di Pau (Sardegna, Italia)

Abstract

I centri storici dei paesi della Marmilla, come nella maggior parte dei villaggi rurali della Sardegna e del Mediterraneo, si caratterizzano per la presenza di un tessuto urbano compatto e per le strade strette e tortuose. Gli slarghi all'interno dell'area urbana sono pressoché inesistenti, i pochi presenti spesso derivano dal crollo o dalla demolizione di uno o più fabbricati. L'intervento di riqualificazione viaria nel piccolo paese di Pau ha consentito di indagare il delicato tema del rapporto tra viabilità e contesto storico urbano. Lo studio della cartografia è stato fondamentale nella comprensione dei processi urbani che hanno portato all'attuale conformazione stradale, si è potuto infatti constatare come lo slargo presente nella parte superiore di via Regina Elena derivi dalla demolizione di una vecchia abitazione. Il progetto di recupero ha tenuto conto di questo aspetto disegnando una pavimentazione che ricordasse il precedente tracciato viario. Gli spazi non strettamente necessari alla mobilità veicolare, pavimentati in modo diverso, sono stati destinati a parcheggio ed in parte ad area pedonale con l'inserimento di una lunga seduta, una fontanella e la messa a dimora di un albero. L'analisi del contesto e dell'evoluzione nel tempo del tessuto urbano sono la base per una progettazione capace di valorizzare i luoghi raccontandone la storia e le vicissitudini, trasformando l'esperienza del transito in fonte di apprendimento.

"Il villaggio della Sardegna meridionale è il più delle volte massiccio e rotondo. Non vi si distingue nessuna direttrice: le strade formano un dedalo intricato dove è facile smarrirsi. Raramente l'occhio abbraccia una lunga infilata di queste strade all'orientale su cui si affacciano solo i portali monumentali. Sono stradine sinuose che si intersecano con ogni angolatura, e qualche volta è impossibile arrivare senza una guida sino alla piccola piazza dove s'innalza il campanile della parrocchiale, che pure è visibile da lontano. Sulle carte appare come l'immagine d'una nebulosa, in cui i vuoti rappresentano i cortili quadrangolari."

Maurice Le Lannou, "Pâtres et Paysans de la Sardaigne", Arrault, Tours 1941.

1. Introduzione

Il paese di Pau si trova ai piedi del Monte Arci, massiccio di origine vulcanica situato nella parte settentrionale del Campidano.

Conosciuto fin dal Neolitico, il Monte Arci è stato uno dei più importanti giacimenti di ossidiana, minerale vetroso largamente impiegato per la produzione di armi e strumenti da taglio.

Con appena 300 abitanti e un bassissimo tasso di natalità il paese è abitato principalmente da persone anziane. Questi fattori, unitamente ad un discreto grado di isolamento rispetto ai centri maggiori dell'Isola, hanno contribuito a uno scarso sviluppo edilizio garantendo, di contro, la salvaguardia del patrimonio edilizio storico esistente.

2. Il contesto storico e urbano

Il sistema insediativo dei piccoli centri della Marmilla, di matrice medievale, si modella organicamente secondo la topografia collinare. Al sistema delle strade romane si affianca quello con visuali a raggiera e andamento ondulato.

Le pavimentazioni stradali con acciottolati e selciati sino a tutta la prima metà dell'Ottocento, ma anche e oltre i primi anni del Novecento, erano prerogativa dei centri di alta collina, morfologicamente più simili a quelli montani. Negli altri villaggi, questo tipo di pavimentazione non era presente e le strade risultavano fangose in inverno e polverose durante l'estate, il paese di Pau rientrava tra questi. Le aree edificate dei centri rurali sono sempre strettamente connesse ai vicini poderi e all'uso del territorio; spostandosi dalla campagna verso l'abitato si osserva come le divisioni sulle proprietà si infittiscano, seguendo le medesime regole dell'agro, per organizzarsi in isolati. I centri urbani si caratterizzano per le forme compatte e per la presenza di abitazioni fortemente intrecciate dotate di ampie corti impiegate per le attività rurali. Si tratta prevalentemente di paesi con meno di mille abitanti che hanno mantenuto quasi intatti i propri nuclei storici sino alla prima metà del secolo scorso. Il tessuto edilizio non presenta complessità di impianto ed è

strutturato su maglie viarie essenziali, con isolati che, almeno originariamente, erano costituiti da lotti passanti con doppio affaccio. Solo successivamente con i processi di frazionamento per successioni ereditarie si sono infittite le proprietà, queste, rese accessibili dalla creazione di vicoli privati, hanno consentito un incremento dei nuclei familiari senza comportare una conseguente espansione urbana. Quasi sempre il vicolo nasce dalla condivisione fra più proprietari di un'area inizialmente privata, sino alla sua completa evoluzione in vero e proprio spazio pubblico. Le aree destinate all'aggregazione non appartengono alla cultura dell'insediamento rurale della Sardegna, le uniche piazze concesse sono quella del sagrato della Chiesa e in alcuni casi quella del Municipio.

Il carattere identitario che più contribuisce a definire l'immagine degli abitati è il muro, inteso come elemento di separazione tra la sfera privata e quella pubblica. Le strade sono strette e si snodano tra le testate a timpano dei corpi di fabbrica e fra gli alti muri di recinzione.

L'accesso alle corti private, mediante i portali, costituisce un importante elemento identitario dei luoghi, questi sono di fatto le uniche eccezioni in grado di interrompere la continuità delle cortine murarie che fiancheggiano la strada. La cultura storica di questi centri rispecchia a pieno l'idea, molto diffusa in ambito mediterraneo, di avere all'interno del recinto domestico tutti i componenti necessari alla sopravvivenza, il riparo, l'acqua, il fuoco, il bestiame.

La semplicità delle tecniche costruttive, dovuta anche alla povertà di mezzi, hanno trovato riscontro nell'uso di materiali locali quasi a voler evidenziare la forte appartenenza al territorio. Se i sistemi di copertura si ripetono quasi con le stesse tipologie e materiali, le tessiture murarie si distinguono da paese a paese in funzione della geologia dei territori. Le murature, a seconda del grado sociale dei committenti, venivano realizzate con l'utilizzo della pietra locale e dei mattoni in terra cruda; i muri così realizzati il più delle volte erano intonacati a calce.

3. Politiche regionali per la riqualificazione dei centri storici: la LR 29/98 e il bando "BIDDAS_2008"

La Regione Sardegna con la Legge Regionale n° 29 del 1998 (LR 29/98) ha avviato da tempo un'importante attività di valorizzazione e tutela dei centri storici della regione, concedendo contributi a privati e Comuni per il recupero degli immobili e degli spazi urbani. Nel 2008, in seguito al bando "Biddas 2008", a valere sui fondi della LR 29/98, l'Unione dei Comuni "Alta Marmilla", composta allora da 21 Comuni, ha deciso di presentare un Programma Integrato per la riqualificazione dei propri centri storici. L'intervento, dal titolo "Alta Marmilla: dal Monte Arci al Sarcidano. Le radici delle tradizioni abitative e costruttive locali" ha visto la partecipazione attiva dei Comuni e dei privati cittadini per un importo complessivo di 10.142.290,30 €.

Il Comune di Pau ha partecipato al bando con la presentazione di un intervento pubblico di riqualificazione viaria e urbana e con 17 interventi privati per un importo complessivo pari a 582.865,17 €.

Nel 2011, a seguito dell'approvazione del Programma Integrato, il Comune ha dato avvio alle procedure necessarie per l'affidamento del progetto e successivamente dei lavori.

4. Premesse progettuali: spazi pubblici, mobilità e contesto storico

Buona parte dei centri storici conservano, purtroppo solo in parte, il loro patrimonio architettonico tradizionale, salvo casi del tutto eccezionali questo è fortemente frammentato e intervallato dalla presenza di numerosi interventi non coerenti.

L'ambiente urbano risulta suddiviso in episodi architettonici non connessi tra loro, e in questo contesto, l'elemento che più di altri può fare da legante è una corretta progettazione degli spazi pubblici, inclusa la sede stradale. L'uso pedonale deve essere considerato un valore prioritario rispetto a quello veicolare, la riqualificazione delle aree non strettamente necessarie alla mobilità diventa pertanto un aspetto fondamentale.

Gli spazi pubblici e di aggregazione non appartengono alla cultura insediativa dei centri rurali della Sardegna.

Il carattere introverso delle abitazioni e la carenza di aree idonee alla socializzazione, ha contribuito, in passato, a creare l'usanza di incontrarsi lungo le strade, dove il riparo delle alte mura di cinta delle abitazioni favoriva la sosta soprattutto durante il periodo estivo. Ogni vicinato aveva i suoi punti di ritrovo "temporanei" fuori dalle abitazioni, dove poter prendere il fresco e fare quattro chiacchiere; era quindi normale incontrare gruppi di anziani seduti in fila, con gli scanni portati da casa. In alcuni vicinati, dove la larghezza della strada lo consentiva si improvvisavano delle panche in pietra lungo i muri di cinta, queste erano spesso realizzate con materiale di fortuna come ad esempio impiegando vecchi abbeveratoi danneggiati e quindi inutilizzabili.

Nelle normali strutture urbane l'infrastruttura viaria occupa circa un terzo dell'area totale, la rete dei percorsi genera un unico schema percorribile; la forma planimetrica degli spazi pubblici, costituita dal complesso di strade, vicoli, slarghi, piazze e aree verdi è da considerarsi, al pari dei fabbricati tradizionali, un elemento da tutelare.

La salvaguardia deve nascere però dall'elaborazione di una nuova estetica, che faccia percepire come valore la tensione esistente tra forme del passato e segni della contemporaneità, tra conservazione e mutamento. Un nuovo modo di progettare capace di rinnovare la percezione delle cose appiattita dall'abitudine o dal permanere di canoni rivolti al passato.

5. Approccio progettuale e soluzioni adottate

L'area di progetto è un breve tratto viario, all'interno del centro storico, lungo 105 m con una superficie di 640 mq. La stretta via Santa Prisca si innesta alla più ampia via Regina Elena con uno slargo decisamente fuori scala rispetto alla dimensione delle vicine strade.

Tale anomalia deriva dalla demolizione di una vecchia abitazione acquisita dal Comune negli anni '70.

L'intervento vuole ricordare la presenza della vecchia abitazione non tanto come entità architettonica ma piuttosto come ingombro

urbano in grado di delimitare e caratterizzare la viabilità. Il disegno della nuova pavimentazione stradale ricalca, semplificandola, la vecchia sede viaria; lo spazio in eccesso viene destinato in parte al parcheggio.

Il disegno della pavimentazione è uniformato dalla presenza di un unico materiale, il basalto. Le partizioni longitudinali che accompagnano l'intero percorso in corrispondenza dell'incrocio non seguono il raggio di curvatura del veicolo ma si intersecano formando un angolo retto per evidenziare le direzioni dei singoli tragitti. La soluzione adottata ha voluto evidenziare il vecchio percorso viario senza dare allo stesso una connotazione eccessivamente "automobilistica".

Le aree marginali al percorso veicolare sono caratterizzate da una pavimentazione diversa con l'intento di segnalare la presenza di spazi non dedicati alla viabilità ma all'uso pedonale. Una "architettura a volume zero" per utilizzare la definizione impiegata da Aldo Aymonino, "oggetti magici e transcalari che aiutano a comporre la conoscenza della città e del paesaggio [...] in grado di dare identità e sicurezza alle persone che quotidianamente attraversano quei luoghi, diventando così più importanti per il loro significato che per la loro destinazione meramente funzionale".

Il nuovo spazio pedonale che si viene così a creare completa idealmente la successione di edifici disposti a schiera.

Un lungo sedile in biancone di Orosei, tipico marmo sardo, fiancheggia il lato cieco della casa vicina, il basamento in basalto spezzato in due blocchi per assecondare la pendenza della strada individua due zone caratterizzate da diverse altezze d'uso andando incontro anche alle ridotte capacità motorie degli anziani che, una volta seduti, possono avere difficoltà a rialzarsi.

Un albero e una fontanella contribuiscono a dare un po' di ombra e refrigerio durante il periodo estivo. Le forme impiegate ricordano volutamente quelle dei vecchi abbeveratoi per il bestiame che un tempo si trovavano nelle campagne.

In occasione dell'intervento di riqualificazione viaria si è colta l'occasione per il rifacimento di tutti i sottoservizi presenti.

6. Risultati

Nel vicino paese di Ales, che nel 1891 diede i natali ad Antonio Gramsci, l'artista Giò Pomodoro (1930-2002) costruì nel 1977 il "Piano d'uso collettivo: A GRAMSCI"; in tale occasione disse: "la riflessione fondamentale che ho potuto fare è che operando con il concorso d'una collettività e nei suoi luoghi specifici, con i materiali e la forza lavoro del luogo, il «progetto» non è mai l'«opera»"; analogamente, anche a Pau, durante l'esecuzione dei lavori, sono stati affrontati alcuni aspetti non approfonditi in progetto che hanno contribuito positivamente al buon esito dell'intervento.

La nuova volumetria è stata costruita in modo da apparire staccata da terra, come se fosse giustapposta, poggiata momentaneamente, ad evidenziare la presenza di un elemento che appartiene ad una diversa stratigrafia storica del tessuto urbano; un elemento nuovo, volutamente diverso, che deve necessariamente rapportarsi con la storia, dialogando con essa, inserendosi quasi in punta di piedi in rispetto al contesto fragile e delicato quale è quello del centro storico.

7. Conclusioni

Lo spazio della mobilità deve essere concepito non solo con un approccio ingegneristico, in grado cioè di garantire il percorso da un luogo A a uno B ma anche da un punto di vista culturale. È necessario trasformare l'esperienza del transito in fonte di apprendimento dei valori tramandati e di quelli nuovi che si nascondono dietro l'apparente semplicità dei tracciati viari.

Lo studio del contesto e della cartografia devono essere la base per una progettazione capace di valorizzare il luogo raccontandone la storia e le vicissitudini. Le planimetrie dei centri urbani conservano attraverso le loro strade la memoria del tessuto edilizio con le sue mutevoli variazioni. Da qui l'importanza della caratterizzazione dei luoghi che, attraverso un'attenta progettazione, possono contribuire a preservare e tramandare le testimonianze materiali e immateriali che velatamente nascondono.

Bibliografia

- M. Floris, C. Saba, A. Floris, "PAU. Sessant'anni di fotografie del paese dell'ossidiana", Cagliari 2014.
- AAVV, "I manuali del recupero dei centri storici della Sardegna", DEI Tipografia del Genio Civile, 2009.
- Aldo Aymonino, Valerio Paolo Mosco, "Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero", Skira, Milano 2006.
- Ilke & Andreas Ruby, "Groundscapes. El reencuentro con el suelo en la arquitectura contemporánea", Gustavo Gili, Barcellona 2006.
- AAVV, "Infrascape. Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione", Mandragora, Firenze 2003.
- V. Fangone, a cura di, "Giò Pomodoro. Un omaggio della Fondazione Ragghianti", Fondazione Ragghianti, Lucca 2003.
- B. Zevi, "Storie e controstoria dell'architettura in Italia", Newton & Compton, Roma 1997.
- G. Angioni, Antonello Sanna, "L'architettura popolare in Italia. Sardegna", Laterza, Bari 1996.
- G. Cullen, "Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione", Calderini, Bologna 1976.