



## AMBERES, CIUDAD RECUPERADA. SÍNTESIS DEL PLAN ESTRUCTURAL GLOBAL

Carolina Jadoul<sup>1</sup>

Fecha de recepción: 06/05/2005  
Fecha de aceptación: 03/01/2006

### Introducción: El Plan Estructural Global

En 1990, la municipalidad de Amberes ve la necesidad de determinar un plan de sector, para tratar de resolver el creciente desequilibrio ecológico -humano y natural -que sufre la ciudad. Se trata de establecer prioridades, de establecer coherencia entre las múltiples iniciativas públicas y privadas para unir los esfuerzos hacía un objetivo común: la revitalización de la ciudad.

### Esquema del proceso:

1983. FUSIÓN. La ciudad Amberes se fusiona con sus 7 comunas adyacentes, por lo cual un solo organismo se encarga de la planificación del conjunto.

1983. PLAN ESTRUCTURAL GLOBAL. Definición de una intención global, de un marco dentro del cual los planes existentes y nuevos deben entrar.

1983. COMISIÓN DE SUPERVISIÓN Y INSTANCIA DE CONSEJO. Instituciones para garantizar la cooperación de la población en cada fase del proceso de planificación (controlar y acompañar el proceso).

1984. PRIMERA FASE DE COOPERACIÓN. Se invita la población a señalar problemas espaciales y a cooperar en la elaboración del plan, vía la comisión de supervisión.

1984-1986. DIAGNÓSTICO Y DEFINICIÓN DE OBJETIVOS. A base de los problemas definidos por la población, el departamento de planificación escribe los objetivos de 'lo que debería ser' en un documento, sometido a la aprobación de la comisión de supervisión y de la instancia de aviso.

1986. FASE DE INVESTIGACIÓN. COLECCIÓN DE DATOS. A base de la definición de objetivos, el departamento de planificación monta una base de datos, incluyendo los siguientes temas:

- a) planos: información sobre la marginalización en ciertos barrios
- b) Circulación: encuestas, accidentes, censo
- c) Evolución de la población y situación de vivienda (estado)
- d) Oportunidades de trabajo
- e) Servicios y equipamientos
- f) Áreas verdes
- g) Medio ambiente
- h) Suburbanización.

1987. SEGUNDA FASE DE COOPERACIÓN. ¿Cómo organizar la colaboración de la población (500.000 personas) para definir 'lo que será'?



- ◆ distribución de información sobre las investigaciones hechas de forma que el contenido sea accesible al público. Acceso público a toda información en el departamento de planificación.
- ◆ sensibilización de la población, para incitarla a participar, mediante carteles y el préstamo de un video.
- ◆ participación : 3 posibilidades:
  - a) Individualmente: mediante encuesta
  - b) En grupo con un moderador profesional: mediante formulario común.

<sup>1</sup> Arquitecta Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. E-mail: carojadoul@hotmail.com



Plano de la ciudad de Amberes, donde se reconocen el río Escalda, las principales vías y la trama de ocupación del suelo urbano.

c) Juntándose en uno de los grupos temáticos.

- ♦ revelación de los resultados y discusión en grupo de las contradicciones.
- ♦ resumen final, incluye una lista de prioridades concretas.

1988. PLANOS CONCEPTUALES COMO REFERENCIA ESPACIAL. Traducir las propuestas escritas a planos y conceptos espaciales. Se opta por una propuesta con:

- 3 planos conceptuales, que dan una presentación esquemática del estado final a lograr (plano de funciones, áreas verdes, transporte-circulación)
- planes de acción, un suma de todas las modificaciones necesarias al estado actual.

1989 SÍNTESIS. Aclarar los conceptos, reordenar la información y las conclusiones para una práctica más eficaz.

## I. Amberes, ciudad excavada

I.1. Imagen de la situación existente. Amberes no sólo es una gran ciudad flamenca; también es un puerto mundial, un centro de comercio y servicios, de transporte y trabajo a escala regional e internacional. Es una ciudad con un carácter histórico, internacional y multicultural. Esta diversidad convierte a Amberes en una metrópoli, un lugar interesante y agradable para vivir, trabajar, comprar y estar.

Para entender la estructura actual de Amberes, resumimos brevemente las distintas etapas importantes de su historia:

a) Siglo 16. Es el siglo de oro de Amberes, un punto culminante en su desarrollo. Es la capital comercial de Europa. Todas las actividades tienen lugar dentro de la muralla española y todas las clases de la población conviven dentro de este territorio bien delimitado, situado al este del río Escalda.

b) Finales del siglo 19. Se destruye la muralla española y se forma en su lugar un boulevard denominado 'Leien'. Aparecen perspectivas y tipologías bien típicas de la época: boulevards monumentales con nuevas funciones de gran ciudad, como el teatro, el banco nacional, el palacio de justicia...

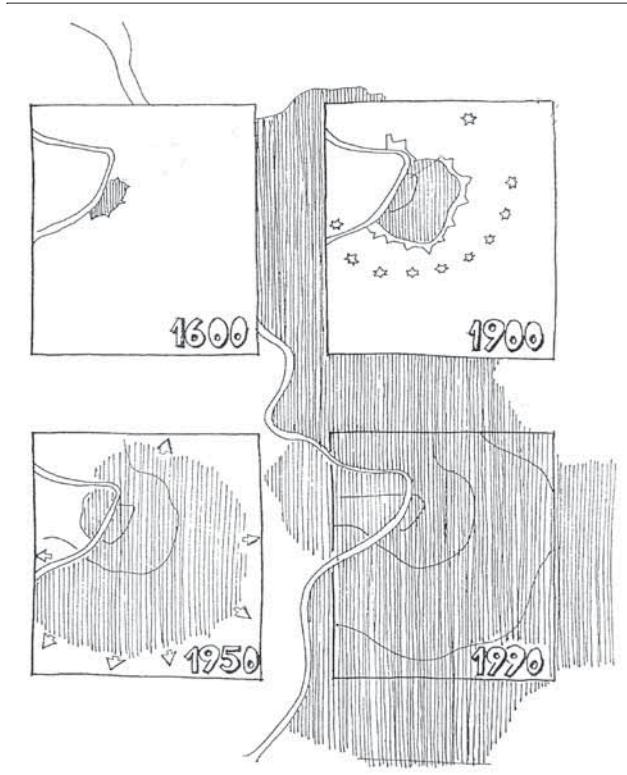
A la altura de la actual circunvalación se construyen fortificaciones. La construcción de la estación Central es determinante para el desarrollo de este boulevard del siglo 19 y ilustra a la vez la creciente importancia del transporte público.

c) Hasta la primera guerra mundial (1914). Las fortificaciones pierden su importancia y la gente empiezan a aglomerarse también fuera de ellas. La red de transporte público forma el esqueleto de la ciudad en expansión. Grandes obras de infraestructura refuerzan la función urbana de la aglomeración.



d) Después de la segunda guerra mundial (1945). Con la aparición del auto, la ubicación de los núcleos de viviendas ya no es dependiente del transporte público. La urbanización sigue expandiéndose.

Se construyen la circunvalación y el Singel (colectora) sobre los terrenos de las antiguas fortificaciones. Los vestigios militares han dejado su función estructurante de la ciudad a favor de la red viaria.



En resumen, la estructura de Amberes viene caracterizada por una sucesión de capas, que hasta hoy día se pueden distinguir:

- el centro urbano: la parte delimitada por el río y las 'Leien'
- la cintura del siglo 19: la parte entre las 'Leien' y la circunvalación
- la zona preurbana: la primera cintura de comunas adyacentes
- la región suburbana: la parte de transición entre la aglomeración (=1+2+3) y el campo.
- la zona portuaria o industrial: desde el borde de la ciudad vieja hasta la frontera de los Países Bajos.

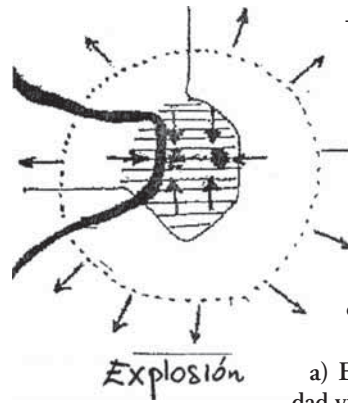
El conjunto de estas capas, se denomina 'stadsgewest' (sector).

I.2. La ciudad se traslada. Los importantes cambios espaciales que sucedieron a partir de los años '60, provocaron en Amberes, al igual que en muchas otras ciudades, grandes problemas.

- En los años '60 ocurre una explosión de la ciudad provocada por
- un gran aumento de la población
  - el desarrollo de una gran diversidad de actividades en la región suburbana
  - la presión urbana en el centro de tiendas, oficinas, hórca.

Esto trajo como consecuencias:

- un importante crecimiento del tráfico
- una deterioración de la calidad de vida en el centro



- excavación y deterioración del centro por el éxodo de la gente
- deterioración de la imagen y de la estructura de la ciudad por haber perdido su diversidad

Algunos ejemplos de deterioro:

a) El centro urbano. En la ciudad vieja, la presencia de estudiantes y la atracción turística trajo a una cantidad desmesurada de funciones del hórca. También llevaron problemas de estacionamiento, por lo cual los habitantes huyeron.

En la parte del Meir, que era una calle comercial de alta calidad, se remplazaron los comercios particulares por grandes cadenas. Estas empresas procuran dar conscientemente la misma imagen, independientemente del carácter de la ciudad. Las plantas altas de los edificios se vaciaron. Lo demás se llenó de oficinas y garajes.

- ◆ monotonía.

b) La cintura del siglo 19. En los Leien y los boulevards desapareció la atención por la arquitectura, por la monumentalidad y la perspectiva urbana. El espacio se convirtió en un área de tránsito, por lo cual edificios se vaciaron y se deterioraron.

- ◆ desplazamiento del nivel social: pobres, viejos y emigrantes.
- ◆ debilitación económica y social.
- ◆ sólo eje de tráfico.

c) La zona preurbana. La circunvalación y el singel la separan del centro de la ciudad. Grandes edificios administrativos dándole espaldas acentúan esta ruptura

Por la influencia del modernismo se crearon muchas viviendas sociales y ciudades jardín. La idea 'casa con jardín' se convirtió en una utopía para un gran parte de la población. Estos barrios se sucedieron sin ninguna cohesión con la estructura existente de las comunas.

Además se llevaba una política de planificación por zona: se separaron claramente las funciones de trabajo, alojamiento, recreación etc.

d) La región suburbana. Destacan más todavía las características de esta planificación. Además, en esta zona, la dependencia del auto para moverse es muy grande. Se realizaron grandes proyectos para intentar llevar el tráfico a través de la zona preurbana al centro. La envergadura de la expansión no permitió la calidad.

e) El puerto y los pueblos de los Pólders. La ampliación del puerto tuvo efectos positivos para el crecimiento económico de la región pero causó otro tipo de problema: el terreno agrícola se convirtió en zonas industriales. El paisaje rural desapareció prácticamente. ¿Hasta cuándo durará esta evolución tan necesitada

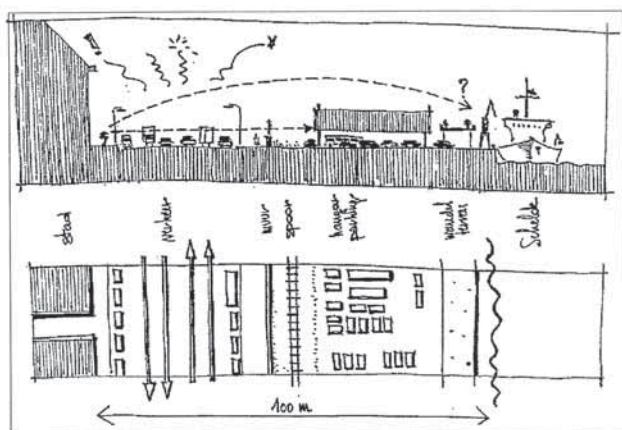
en recursos y espacio? Habrá que elegir entre un equilibrio ecológico y económico o un expansionismo puramente económico.

**I.3 La ciudad desvalorada** Así hemos planteado los problemas espaciales de Amberes. Se pueden resumir en 5 puntos que han favorecido la excavación de la ciudad.

a) El éxodo de la ciudad. El 'vivir' desaparece del núcleo de la ciudad, así como algunas funciones urbanas importantes.

- ◆ pérdida de la diversidad
- ◆ despilfarro del espacio por una urbanización no controlada

b) El desplazamiento del puerto. El río Escalda y el puerto son una fuerza y la imagen de un papel internacional. Al haberse desplazado al norte, las actividades portuarias desaparecieron de la ciudad.



- ◆ pérdida de la interacción ciudad-puerto-río

c) Destrozo del tráfico urbano. El tráfico urbano creció de una forma espectacular por el crecimiento de la población y la dispersión de las actividades. Tanto la cantidad de desplazamientos como las distancias aumentaron. Nuevas carreteras sólo desplazan el problema.

- ◆ caravanas
- ◆ inviabilidad social
- ◆ económicamente no favorable (pérdida de tiempo y energía)
- ◆ perjuicio del medio ambiente (polución y uso de espacio)

d) Desequilibrio ecológico. La extensión incontrolada de la ciudad ha deteriorado seriamente las áreas libres a su alrededor y ha aflojado sus límites físicos.

- ◆ diseminación de las áreas verdes.
- ◆ pérdida de la tranquilidad de la naturaleza en casi toda la aglomeración
- ◆ polución por el tráfico, la calefacción, las industrias, la basura

e) Pérdida de personalidad.

- ◆ pérdida de la legibilidad de la estructura urbana.
- ◆ pérdida de la atracción y el carácter de algunos lugares

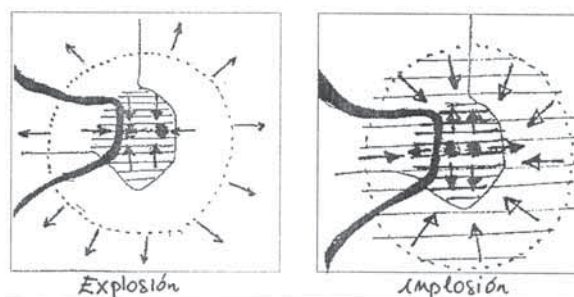
## Conclusión

Hace falta crear un clima en el cual las iniciativas y proyectos tanto en el ámbito espacial, como funcional y financiero se reorientan hacia la ciudad. Hay que crear una nueva visión global enfocada sobre el renacimiento y la revaloración de la ciudad como centro de desarrollo individual y social y sobre la identidad de todos los núcleos y barrios de la aglomeración.

La esencia de una ciudad es la gran concentración de gente y la diversidad de actividades. Todo eso ofrece oportunidad para contactos, interacción y relaciones, para un continuo desarrollo. El Plan Estructural Global pretende ser la inspiración y dar la directriz para un regreso a una dinámica urbana y armónica.

## II.- La ciudad cultural escoge la cultura de la ciudad

### II.1. Necesidad de revitalización: implosión



*Hace falta desifrar la ciudad y revitalizar los núcleos dándoles más y diversas funciones.*

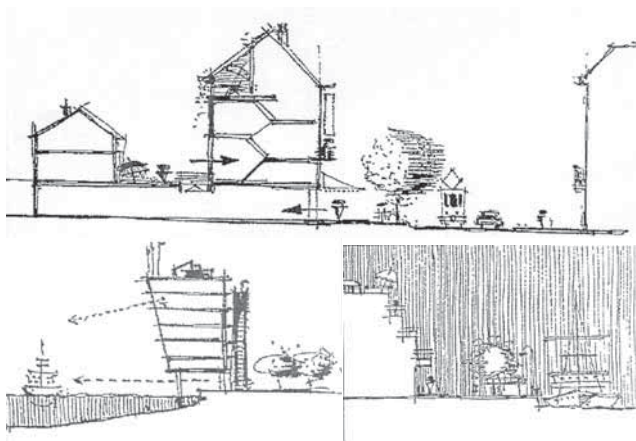
3 elementos principales:

a) Mejoramiento cuantitativo y cualitativo de la oferta de alojamiento en el centro de la ciudad y en la zona preurbana.

Para que la ciudad viva y tenga su diversidad social, cultural y económica, hace falta atraer una gran diversidad gente, ofreciendo modos de vida distintos en distintas partes de la ciudad. Para el éxodo hacia las afueras es primordial. Por ejemplo, las áreas verdes que la gente busca en la periferia, pueden ser remplazados por parques, el puerto, vistas hacia el río,...

Para poder lograr eso es necesario:

- ◆ mejorar las viviendas y hacer campañas para atraer la gente a otro lugar de vida.



- ◆ Revalorizar el entorno de las viviendas. Ej: barrios con tráfico seguro, resolver los problemas de aparcamiento, más áreas verdes y recreativas,...
- ◆ Restaurar la calidad de calles principales y plazas.

#### b) Nuevos puntos de concentración para las actividades urbanas.

Son necesarios para acoger la presión urbana y para crear alternativas al desplazamiento de estas funciones hacia la periferia. Por supuesto se tiene que respetar la escala del lugar.

Por ejemplo, se puede crear un nuevo centro de oficinas cerca de la estación de Berchem, acentuando el vínculo con Bruselas.

#### c) Refuerzo de la relación entre la ciudad y el puerto.

El puerto da una particularidad a la ciudad que hay que aprovechar. La relación entre ciudad y puerto se puede reencontrar reestructurando las antiguas áreas portuarias urbanas. Se debe buscar un equilibrio entre actividades a escala de barrio, actividades urbanas y actividades internacionales en el punto crítico que forma la unión entre ciudad y puerto. Se pueden, por ejemplo, fomentar las empresas pequeñas y medianas.

Un plan seccional del puerto hace falta a corto plazo, para prevenir desarrollos caóticos debidos a la necesidad de espacio para su expansión y para respetar las zonas de habitación adyacentes.

2 actitudes son posibles:

- se pone la prioridad sobre las posibilidades de expansión: desarrollo industrial, aeropuerto, terminación línea ferroviaria, empresas, ... Aplicando este modelo se urbanizaría toda el área.

- Se pone la prioridad sobre la preservación del espacio libre. Se crea una barrera verde para respetar la calidad de vida en los pueblos y en las comunas residenciales. Se da importancia a integrar espacios verdes. Según este modelo se plantea la creación de un túnel para la autopista y el ferrocarril, así como una barrera verde y una zona de transición entre lo industrial y lo residencial

En otras palabras, hay que elegir entre la solución azul o la verde. Se escogió la verde, pero eso tiene como consecuencia que a corto plazo, la ribera izquierda se desarrollará mucho más rápido y ocurrirán problemas similares.

◆ ¡Hay que preservar el espacio libre y aprovechar el espacio construido de manera muy racional! Se necesita crear una política y un control muy estricto.

## II.2 Problemas de tráfico y de movilidad

Es esencial para el buen funcionamiento de la ciudad que la accesibilidad de las actividades urbanas y los servicios esté asegurada.

Una planificación del tráfico es necesaria porque la viabilidad en la ciudad está puesta en peligro en gran parte por culpa del tráfico.

¿Cuáles son las medidas que hay que tomar?

Ante todo, es importante tener un sistema de transporte público eficaz y agradable, como alternativa al coche. Un buen transporte público implica: información clara, recorridos cortos y agradables hasta los paraderos, cortos tiempos de espera, tarifas atractivas, confort y servicio, líneas fluidas y rápidas, transbordos fáciles, y una buena adaptación del sistema a la estructura urbana. El transporte público al cual nos referimos engloba tanto la escala urbana como la escala internacional.

#### a). Amberes, ciudad con tranvía.

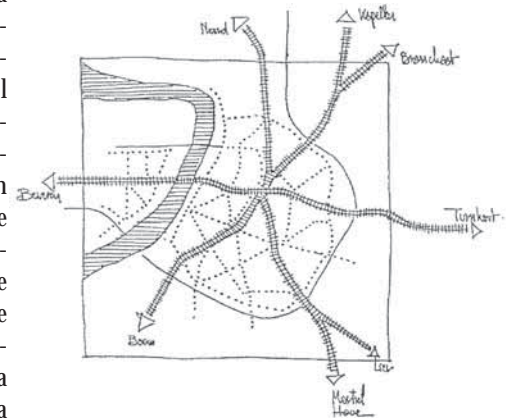
Hay que promover el uso del tranvía por las ventajas que tiene:

- \* gran capacidad de viajeros comparado con el espacio necesario.
- \* sus vías, ya presentes en la ciudad, forman parte de la imagen estructural.
- \* No contamina el aire de la ciudad
- \* Poco ruidoso

#### b) Transporte regional.

En vez de poner desde cada pequeña comuna una línea hacia el centro, las líneas de autobuses se llevan hasta una de las líneas principales de tranvía, que circulan rápidamente hacia el centro de la ciudad. Estas

líneas forman la base sobre la cual se apoya todo el tejido del transporte público en la aglomeración.



#### c) Red urbana muy fina (malla).

Se plantea una red urbana como un sistema de malla pequeña para los recorridos variados y de corta distancia.

También se crea una red tangencial que une las comunas del borde de la ciudad entre sí.

El conjunto funciona como una unidad en que los transbordos de uno a otro están previstos y no forman problemas ni crean incomodidades.

Para que la red funcione bien, hay que dar prioridad en la circulación a los vehículos de transporte público: vías de tranvía libres, buen reglaje de los semáforos, bandas de preferencia en los semáforos.

#### d) El transporte ferroviario.

El tren está más utilizado para grandes distancias. Se puede promover su uso asegurando horarios estrictos y prestando especial atención a los trayectos 'antes' y 'después'.

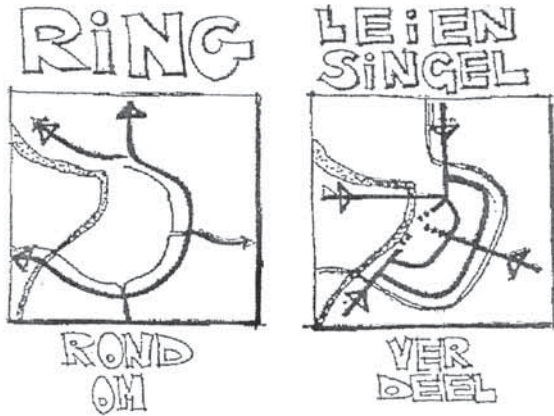


e) El transporte urbano.

- De forma general, para poder disminuir seriamente el tráfico de coches hay que prestar mucha atención:

- \* al transporte público
- \* a los peatones
- \* a los ciclistas : rutas confortables y seguras, derecho a paso en calles de una vía, sitio donde guardar la bicicleta por ejemplo en paraderos o en estaciones,...

Además de ser ecológicos, utilizan poco espacio y tienen un carácter social.



- Se tienen que tomar en cuenta las necesidades de las personas minusválidas.

- Para motivar el uso del transporte público, se reduce la cantidad de estacionamientos en la ciudad y se aumenta progresivamente el precio de estacionamiento. Aparcar fuera de la ciudad es gratuito, para compensar el precio del tranvía

- El carpooling puede complementar el sistema de transporte público

- El tráfico en tránsito queda fuera de la ciudad por la circunvalación.

- Lo que queda de tráfico de coches se estructura mejor vía una red distribuidora con 4 carriles, que circula fluidamente por una coordinación de semáforos en 'ondas verdes'. Entre estas calles sólo se permite la circulación de vehículos con destino específico, limitando la velocidad a 30 km/h.

- Taxis baratos reducen el problema de estacionamiento.

f) Infraestructura.

Una gran parte de los presupuestos para la construcción de carreteras tiene que destinarse al desarrollo del transporte público.

Las mejoras del transporte público tienen que descongestionar la circunvalación para que recupere y cumple mejor su función principal que es la recepción del tráfico nacional e internacional. De tal forma, ya no hará falta crear una nueva circunvalación más afuera de la ciudad.



*Centro del casco histórico de la ciudad flamenca de Amberes.*

### II.3 En búsqueda de equilibrio: el problema ecológico

Por la expansión y la excavación de la ciudad, el equilibrio ecológico está perturbado, tanto en la ciudad como en su entorno.

#### a) Delimitación clara.

El Plan Estructural Global quiere dar límites claros a la ciudad para que el tránsito entre ciudad y espacio abierto se sienta. A este fin, se tienen que buscar alternativas a la expansión urbana. El puerto necesita una barrera verde.

Los espacios libres que quedan alrededor de la ciudad serán revalorizados y habrá que tratar de unirlos a través de una cinta verde. Desde esta cinta se relacionan los espacios verdes de la región.

#### b) Lo verde estructural.

'Dedos verdes' entre las comunas adyacentes enlazan la ciudad con el área campesina a su alrededor. Desde fuera hacia dentro observamos la siguiente progresión:

bosque ♦ parque ♦ avenida ♦ plaza

- se plantean bosques sobre las pendientes de los bordes de la circunvalación.

- Los parques se tienen que cuidar permanentemente

- Los árboles en las avenidas aumentan la legibilidad.

- Cuanto más cerca del centro, se colocan elementos más puntuales, más específicos a una situación determinada: un árbol, una enredadera de fachada,...

Ojo: hay una clara diferencia entre un árbol (elemento estructural) y flores (relleno, decoración)

- a lo largo del Escalda, una línea de árboles no es suficiente. Hay que hacer algo más monumental

- procurar que haya una vegetación más natural en los bordes de la ciudad.



#### c) La naturaleza 're-crea'.

Lo verde urbano tiene 3 funciones importantes:

\* recreación par niños, relajación para adultos,... ♦ cerca del hábitat.

\* Educación: la presencia de la naturaleza en el entorno inmediato favorece una actitud de respeto hacia el medio ambiente. La naturaleza reincorpora las estaciones en la ciudad.

\* Protección contra la polución.

### II.4 En búsqueda de personalidad

El carácter de una ciudad o de un barrio está fuertemente determinado por los sonidos, los olores y las imágenes que quedan gravadas en la memoria; imágenes que inspiran o dejan indiferentes, que llegan hasta la conciencia o no, pero que marcan el espíritu como experiencia de un ambiente particular.

#### a) Entre conservación e innovación.

El Plano Estructural Global pide respeto por esta imagen de la ciudad, que nos ha sido transmitida por el pasado como 'memoria colectiva'. Por otra parte, quiere estimular la arquitectura innovadora para dar también una imagen contemporánea a la ciudad.

La preocupación por la calidad es necesaria: hay que guardar la del pasado y crear nueva. La belleza de los edificios, de las calles, de las plazas, esto puede re-crear orgullo en el alma de los ciudadanos.

#### b) Cultura en su barrio.

Los nuevos puntos de concentración necesitan una forma muy fuerte y contemporánea, de manera que la ciudad logre personalidad también en estos puntos. La renovación del espacio público es más que la reorganización del tráfico, es más que la implantación de monumentos. Hay que renovar la imagen de la ciudad, y desarrollar edificios y actividades que contribuyen a la diversidad de la ciudad y la transforman en un gran 'Monumento'.

## III. Ciudad revitalizada. Imagen de la metrópoli renovada

### III.1. De percepción a concepto espacial

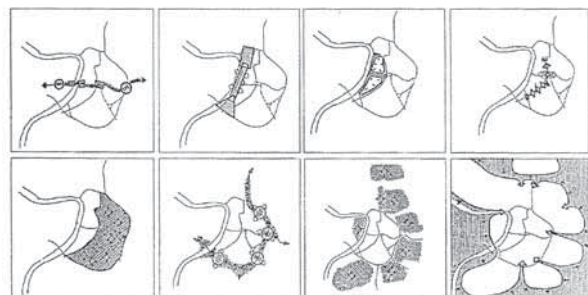
Es necesario de avanzar un paso más y de traducir los conceptos a la ciudad de Amberes, a una estructura espacial en su forma en el terreno. De esta manera nace una imagen como referencia para la ejecución de planos y proyectos concretos.

Se resume la intención en 2 planos:

\* Un *plan de sector*: este plano parte de una clara delimitación de la ciudad, como base para un nuevo desarrollo urbano y un equilibrio ecológico.

\* Un *plan del núcleo urbano*: este plano se basa sobre el concepto espacial que traduce la repartición de la presión en el centro.

Juntos determinan la estructural general, conceptos parciales y propuestas. La intención del Plan Estructural Global se puede resumir en 8 elementos conceptuales.





### III. 2. El eje este-oeste como columna vertebral

El eje del centro es la columna vertebral de Amberes. Para revitalizar las funciones del centro y repartirlas de forma más equilibrada se extiende el eje hacia la ribera izquierda y hacia la puerta de Turnhout. Estos extremos se convierten en nuevos nudos de actividad urbana. Virtualmente, el eje se prolonga hacia el campo y las comunas por las líneas de transporte público.

¿Cómo se logra la realización de tal eje?

Ejemplos:

- \* promoviendo las viviendas encima de locales comerciales
- \* creando una imagen de calle principal



- \* haciendo túnel bajo las Leien para no cortar el eje
    - \* creando un principio y un fin (ejemplo: al este: elaboración de una importante estación de transbordo regional con un centro de oficinas; al oeste: elaboración de un polo de atracción de recreación urbana)
  - \* poniendo una línea de tranvía con facilidades de transbordo hacia otras partes de la ciudad y de la región; ruta de bicicleta.
  - \* Reforzando la relación con el río: trasbordador entre las orillas
- Hay que prestar una atención particular a la diversidad a lo largo de todo el eje; así, el centro se convierte en una mezcla de historia, cultura, viviendas, transporte, oficinas, comercios, recreación,...

### III.3. La 'ciudad-al río'

Un segundo eje se extiende a lo largo de los muelles del Escalda, donde la actividad portuaria del siglo 19 ya casi no existe. Esta franja ofrece una posibilidad única para extender las funciones de la ciudad y para reenlazar Amberes con el río y el puerto. Una revitalización de los muelles dará una nueva imagen a la ciudad. En este asunto, la vegetación tiene un papel importante. Junto con una prolongación del eje hacia el norte y hacia el sur, estas medidas convertirán Amberes de nuevo en una "ciudad-al-río". Estirando la revitalización hacia los barrios que bordean el río, éstos adquirirán diversidad y la unión entre la ciudad y el río se reforzará. En breve, se trata de encontrar un equilibrio entre la ribera, como unidad en sí, y su vínculo con las actividades a su alrededor (viviendas, turismo, cultura,...)

Dentro de la franja distinguimos 3 partes:

- la parte central, donde el centro de la ciudad toca el río. Para reunir la ciudad al río se aplican entre otros las siguientes medidas:

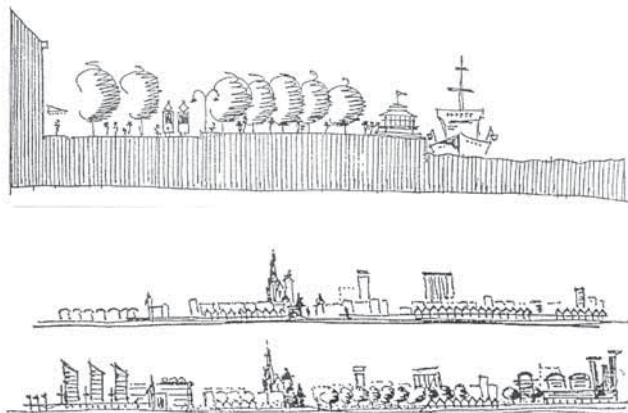
- \* se refuerzan linealmente las funciones del centro.
- \* Se plantean normas estrictas para las actividades turísticas, para no caer de nuevo en monofuncionalidad.

\* Se redesarrollan actividades portuarias en los muelles. Pueden ser pequeñas actividades económicas (descarga,...) como actividades turísticas y culturales (museo marítimo,...)

\* Se renuevan los edificios utilizando arquitectura contemporánea para dar un nuevo rostro a la ciudad.

- la puerta sur: se plantea como un área de residencia, de cultura, de parque urbano y de recreación. La estructura verde traduce una transición progresiva del centro de la ciudad a periferia.

- La puerta norte (ciudad nueva) : esta parte es la rótula entre la ciudad y el puerto. Se promocionan las viviendas por una campaña "vivir al lado del agua". Se acogen las funciones administrativas del puerto y las PYMEs.



Zona portuario fluvial de Amberes, dinámico sector histórico de la ciudad.

### III. 4. Barrios residenciales, también en el centro

Debido a la dispersión de las funciones del centro a lo largo de eje este-oeste y al concepto de "ciudad-al-río", desaparece la presión urbana y se crea más espacio para vivir en el centro urbano. Los barrios residenciales en el entorno inmediato del centro se pueden proteger mejor formando unidades. Aquí, no se dejan entrar las funciones de gran escala del centro.

Para ilustrar, tomamos como ejemplo el croquis de la estructura del barrio Sint Andries - Pieter Pot. (ver diapositiva)

- se delimitan los barrios residenciales



- se acentúan las calles principales: acogen funciones típicas de barrios (correo, tiendas,...) y se presta especial atención al transporte público.
- se presta atención a la legibilidad estructural: calles verdes unen las plazas entre sí
- se protege la función residencial impidiendo la invasión de estudiantes y elaborando alojamiento para todo tipo de personas (viviendas sociales, habitaciones amuebladas, casas de acogida,...)
- se aumenta la calidad del entorno residencial: se organizan obras en el marco la creación de zonas a 30 km/h
- pasajes para peatones y ciclistas elaborados perpendicularmente a las nuevas calles principales refuerzan la cohesión.

### III.5. Puertas sobre las 'leien'

La remodelización de las 'Leien' recupera la relación entre el centro urbano y la cinta del siglo 19. partiendo de las calidades originales, se construye una nueva perspectiva urbana acentuando los puntos de inicio y fin. La organización del tráfico con una doble vía rápida y a ambos lados una vía de servicio refuerza el concepto. A la altura de las antiguas puertas de la ciudad se crean espacios de transición entre los barrios adyacentes de forma que aparezca de nuevo un efecto de puerta hacia el centro.

La nueva perspectiva urbana trata de reencontrar la monumentalidad del eje:

\* Se busca una nueva armonía entre los edificios típicos del siglo 19 y los proyectos contemporáneos.

\* Se replanta las línea monumental de árboles sobre toda la longitud, con acentos en los cruces.

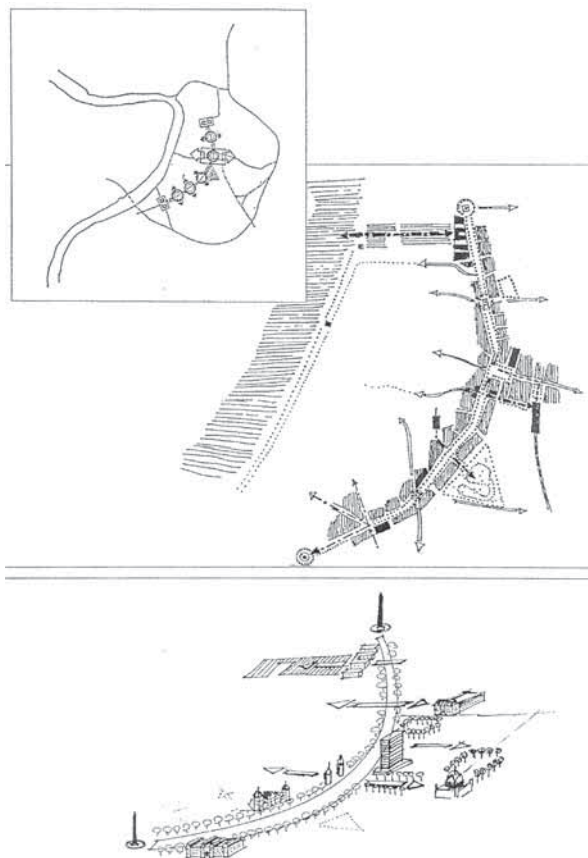


Imagen histórica de Amberes en su contexto urbano.

Es muy importante de fomentar los vínculos transversales, para quitar la escisión longitudinal que se hizo a lo largo del tiempo. El tráfico se tiene que reorganizar de forma a desentivar el tráfico que no entra específicamente en una de las puertas.

### III. 6. La cinta del siglo 19, una parte vital

En esta zona, se acentúa más que nunca el hábitat urbano, que por supuesto viene con todas sus actividades urbanas. El conjunto se refuerza por la reurbanización de las calles principales. Una estructura verde aclara la cohesión y se vincula por una parte a las 'Leien' y por otra parte al bosque de la circunvalación. Una reorganización de la circulación aumenta la calidad de vida. Se elaboran nuevos impulsos importantes para animar el sector económico, para reorientar los conflictos de convivencia hacia interesantes contactos multiculturales y para adaptar una arquitectura contemporánea en la trama.

Ejemplo: explicación del plano Stuivenberg - Oud Borgerhout.

- se delimitan las zonas residenciales y se protegen contra la presión urbana
- se definen calles principales
- se trata de crear un ambiente de barrio mediante pequeñas plazas unidas por una estructura verde.
- se organizan obras para crear de zonas a 30 km/h
- se renuevan las viviendas actuales.
- se crean nuevos edificios para dar nuevos impulsos a escala regional
- se elaboran planes de estructura de barrio para intentar de romper el carácter individualista de los bloques de edificios y aclarar la cohesión a nivel del barrio
- una organización de desarrollo de barrio se encarga de organizar actividades con y para los grupos económicamente más débiles.

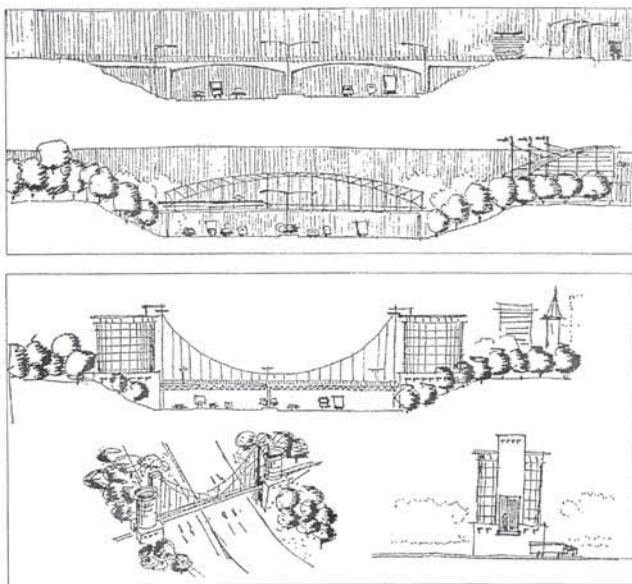
### III. 7. Un bosque para la circunvalación y nuevas puertas

La circunvalación sólo tiene como función el pasaje de tráfico alrededor de la ciudad. Un bosque sobre los taludes y en los lugares de intercambio, forma una barrera verde alrededor de la ciudad y une las estructuras verdes. Se prevé infraestructura para bicicletas (para

dejar el vehículo en una puerta de la ciudad y cambiar de modo de transporte)

Sólo a la altura de los puentes se podrá percibir la ciudad. En estos nudos de circulación, los puentes tomarán forma de puertas contemporáneas. Serán lugares de gran concentración de actividades y funciones metropolitanas, correspondiendo al tamaño y la importancia de Amberes es su contexto nacional. La relación entre las diferentes partes de la ciudad se verá aclarada por los impresionantes puentes, diseñados con toda la técnica y las posibilidades espaciales de nuestra época. Alrededor de los puentes los barrios residenciales serán protegidos por una planificación del tráfico restringiéndolo por lo cual no tiene destinación en el propio barrio.

El Singel cumplirá la función de distribución para el tráfico urbano. 3 vías permiten la penetración en la ciudad. Las demás sólo permiten la entrada en los barrios. La formación lineal de oficinas ya no será permitida.

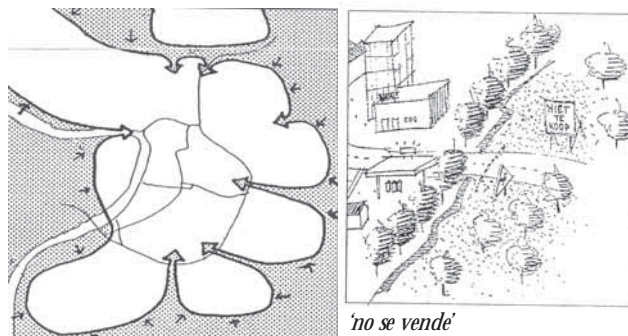


III. 8. La periferia: núcleos con carácter propio

Alrededor de la ciudad se revalorizan los núcleos. Partiendo de sus especificidades espaciales y funcionales se planifican ciertas acciones. Habrá que elegir un comité en cada comuna cuya función es de componer con la colaboración de los habitantes un informe de gestión para su entidad física de la zona preurbana. El informe contiene medidas preventivas que toman en cuenta la especificidad de cada núcleo. El núcleo se plantea como una calle principal en la cual desembocan líneas de transporte público. Entre los núcleos existe la posibilidad de establecer zonas industriales muy bien delimitadas o áreas verdes. La oferta de alojamiento queda muy diversa, de casa lujosa a vivienda social. Estimulantes para la renovación y atención al entorno residencial prevén la degradación de esta parte urbana y refuerzan la cohesión.

- 2 colectoras evitan la circulación a través del núcleo residencial y la llevan al Singel
- prioridad absoluta para el tranvía
- respeto por las áreas verdes
- se presta una atención particular al desarrollo de rutas para bicicletas!

### III. 9. Los extremos de la ciudad y los núcleos satélites



La definición de los límites de la ciudad y a la vez la conservación de las áreas verdes y el paisaje alrededor es primordial. Al mismo tiempo es necesario de dejar penetrar lo verde, de distintas maneras lo más profundamente posible adentro de la ciudad. A partir de las áreas verdes, bandas verdes penetran entre las comunas hasta el bosque de la circunvalación. El carácter de la estructura verde evoluciona hacia el centro de natural a urbano. La zonas de recreación se configuran según esta trama verde.

El desarrollo de PYME y distribución en masa a lo largo de las radiales tiene que ser limitado. Densificación y reorganización en forma de núcleos satélites es necesaria. La delimitación de la ciudad y la relación a la naturaleza reciben en este caso también prioridad cuando sea posible todavía.

Infraestructura de 'park-and-ride' (combinados con las grandes superficies de aparcamiento de estos asentamientos) estimulan ya en esta zona suburbana el transbordo al transporte público hacia la ciudad.

Bosque y área verde ♦ 'dedos verdes' ♦ bosque de la circunvalación ♦ ejes plantados, plazas,...

### SÍNTESIS

Todos estos conceptos, se resumen y se unen en 3 planos, que estructuran los futuros proyectos dentro de una pauta directiva.

1. plano de funciones.
2. plano de circulación.
3. plano verde.



Sector de marina deportiva de Amberes en las márgenes del río Escalda

### REFERENCIA BIBLIOGRAFICA

1. Plan Estructural Global de Amberes, 1983.