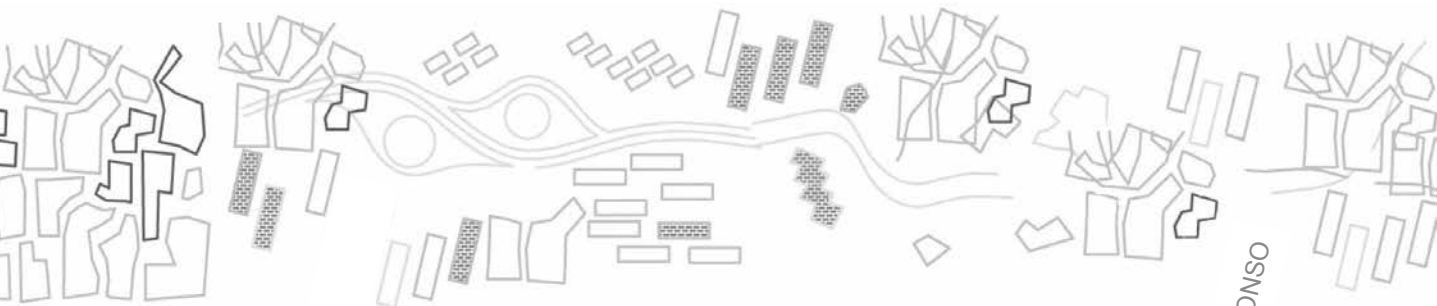


EXPERIENCIAS EXPERIENCIAS

Vol. XLV Cuarta época N.º 177 otoño 2013

CyTET



Borja RUIZ-APILÁNEZ & Mayte ARNAIZ

PRAGS BOULEVARD

Agustín HERNÁNDEZ AJA & Nerea MORÁN ALONSO

PLAN DIRECTOR DE LA VEGA BAJA DE TOLEDO



Holmbladsgade kvarteret y Prags Boulevard. Situación y localización en la ciudad de Copenhague. © BRA.

Prags Boulevard

Borja RUIZ-APILÁNEZ & Mayte ARNAIZ

Urbanística y Ordenación de Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha
 borja.ruizapilanez@uclm.es / mayte.arnaiz@uclm.es

| CRÉDITOS DEL PROYECTO | |
|---------------------------|--|
| PROYECTO: | Transformación de Prags Boulevard. |
| FUNCIÓN: | Espacio público / Parque lineal / Bulevar. |
| AUTORES: | Arkitekt Kristine Jensen Tegnestue. |
| EQUIPO DE PROYECTO: | Moe & Brødsgaard (Ingeniería). |
| LOCALIZACIÓN: | Prags Boulevard, Copenhague, Dinamarca. |
| FECHA: | 2001 (concurso) / 2005 (fin de obra). |
| CREDITOS DE LAS IMÁGENES: | Arkitekt Kristine Jensen Tegnestue (AKJT) y Borja Ruiz-Apilánez (BRA). |
| PROMOTOR: | Københavns Kommune y Lokale og Anlægs Fonden. |
| PRESUPUESTO: | 24 millones de coronas danesas (3,2 millones de euros). |

1. Contexto

Los 1.700 m de longitud de Prags Boulevard recorren de Este a Oeste Holmbladsgade kvarteret —literalmente, «el barrio de la calle Holmblads»—.¹ El barrio se encuentra a 500 m de las murallas del centro histórico pero en una isla distinta a la que contiene la mayor parte del resto de la ciudad de Copenhague, la isla de Amager. Por ello, pese a su proximidad geográfica, esta parte de la ciudad ha permanecido peor conectada. Este relativo aislamiento, su origen agrícola y su pasado industrial y ferroviario —todavía presente, aunque con menor intensidad— han forjado a lo largo de los años el carácter del barrio.

¹ Holmbladsgade es la calle más importante del barrio, mientras que Amagerbrogade, «la calle del puente de Amager», es la principal a una escala urbana superior. El tramo que construye el límite este del barrio, es uno de los que más tráfico soporta de toda la ciudad con 22.500 vehículos diarios. (http://www.kvarterloeft.dk/uk_version/holmbladsgade.htm).



Prags Boulevard. Planta general y ubicación de las áreas de actividad, el refugio preexistente y el pabellón añadido posteriormente. © BRA.

A finales de los noventa, el área presentaba varios problemas. Primero, los edificios residenciales estaban muy deteriorados y gran parte de las viviendas eran de pequeñas dimensiones y no satisfacían las mínimas necesidades de habitabilidad —el 28% de las viviendas carecían de ducha y un total de 3.000 no tenían inodoro, bañera o ninguno de ellos—² Segundo, el viario estaba dominado por los vehículos y se encontraba muy degradado. Tercero, la red de espacios públicos carecía de áreas estanciales con una mínima calidad, sin plazas, jardines u otras áreas urbanas de juego y recreo. Cuarto, un emergente problema de segregación social. El área presentaba el mayor porcentaje de inmigrantes de toda la ciudad, menores niveles de educación, mayores tasas de paro y los estudiantes y jóvenes que lo habitaban —debido a las dimensiones de la vivienda— estaban abandonando el barrio.

Por todo ello, en 1998, el barrio fue declarado objeto de un extenso plan de regeneración urbana denominado *Kvarterløft* que trabajó sobre 13 barrios de distintas ciudades danesas. Un plan pionero en el país escandinavo con una fuerte componente social y un alto grado de participación ciudadana que forma parte del European Urban Knowledge Network.³ La transformación de Prags Boulevard fue el principal proyecto sobre el espacio público dentro del plan para este barrio de Copenhague y supuso un 10% del total invertido en el área en torno a Holmbladsgade.

2. Objetivos

Las encuestas realizadas en el barrio al comienzo del proceso de regeneración mostraron que los vecinos demandaban lugares en los que practicar deporte, pasear al perro, zonas verdes y, en general, lugares donde poder estar. Con estas peticiones, en 2001, las autoridades municipales organizaron un concurso internacional para rediseñar Prags Boulevard. El objetivo era suplir estas carencias y dotar al área de una nueva identidad, proporcionándole lugares singulares y la posibilidad de realizar nuevas actividades. Se trataba de mejorar la calle en su doble condición de infraestructura circulatoria, pero sobre todo, estancial.

La tarea no era sencilla, pues a comienzos de la primera década de los 2000, el bulevar estaba enormemente deteriorado no sólo desde un punto de vista material, sino en lo funcional y social. La preexistente banda vegetal, la estrecha pradera central que en su día quizá justificó su nombre de bulevar, estaba muy deteriorada y, en varios tramos, era empleada como zona de aparcamiento para residentes y trabajadores. El espacio, abandonado por los vecinos, se fue convirtiendo en un lugar de encuentro para bebedores y sin techo, que acabaron construyendo un pequeño refugio en la parte oriental del bulevar.

² Julie LUNGHOLT (2007): «Holmbladsgade», in Ellen H. JENSEN & Asger MUNK (eds.) *Kvarterløft: 10 Years of Urban Regeneration: 101-106*, The Ministry of Refugees, Immigration and Integration Affairs, Copenhagen.

³ http://www.eukn.org/E_library/Social_Inclusion_Integration/Social_Inclusion/Area_based_initiatives_in_Denmark_Kvarterloft.



3. Estrategias

El equipo de arquitectos paisajistas de Kristine Jensen ganó el concurso en dos fases celebrado entre 2001 y 2002. La propuesta proponía recuperar el bulevar como espacio verde y público a lo largo de toda su traza y facilitar los usos que los vecinos más reclamaban. Para ello se proponía que participasen activamente en la fase de proyecto. En la propuesta de concurso, unas aspas rojas señalaban una serie de áreas de actividad cuyo uso principal lo decidirían los vecinos.

La transformación física se realizó mediante dos tipos de intervenciones. Unas más intensas y localizadas y otras más sutiles a lo largo de todo el bulevar. Entre las primeras, la principal fue el acondicionamiento de las citadas áreas de actividad. Entre las segundas, las principales fueron la renovación y ensanchamiento de la pradera central, la pavimentación de un itinerario peatonal y la repavimentación del resto de superficies, la plantación de álamos a lo largo del límite norte de la pradera y de otros árboles y un seto intercalado junto al nuevo camino peatonal, la instalación de nuevo alumbrado y la puesta a disposición de los usuarios de 700 sillas móviles.⁴ Además, desde algún departamento del Ayuntamiento se decidió construir una rotonda en la intersección con Vermlandsgade. Un hecho ajeno al equipo de proyecto que consideramos importante y negativo en la transformación del bulevar.



El Escenario, una de las áreas de actividad definidas por los vecinos y el equipo de proyecto. © BRA.

⁴ Annemarie LUND (ed.) (2009): «Prags Boulevard», in *New Agenda: Danish Landscape Architecture 2003.08: 166-169*, Bogvaerket, Copenhagen.

Inducir actividad

La voluntad de generar un espacio útil y utilizado por los vecinos se pone de manifiesto, primero, haciéndolos partícipes en el proyecto y, después, acondicionando físicamente el espacio para las actividades deseadas por estos. Las áreas de actividad son más numerosas y próximas al este de la rotonda —cinco áreas a intervalos de 100 a 150 m— y menos numerosas y distantes al oeste, donde sólo hay dos.

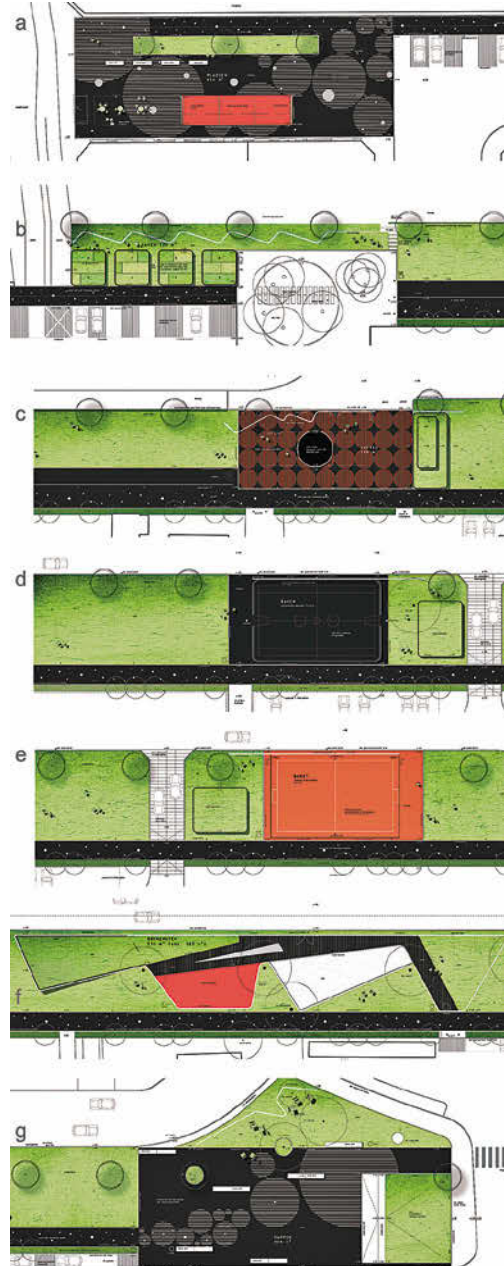
En el extremo oeste se encuentra la Plaza, fruto de la peatonalización de la intersección de Prags Boulevard con Amagerbrogade. La supresión del acceso del tráfico motorizado, ha permitido situar una zona de estancia — hoy ocupada en gran medida por la terraza del café de la esquina— que explicita el nuevo carácter del bulevar. A continuación se encuentra el Jardín, el Escenario, la Cancha y la Jaula —dos áreas eminentemente deportivas—, la Guardería y la Rampa —fundamentalmente para patinar—. Sus nombres permiten adivinar su uso principal y cómo han sido acondicionadas.

Pero además, los tramos de la pradera central longitudinal situados entre estas áreas, constituyen en sí un tipo de espacio inédito en el resto del barrio que permite realizar cómodamente otro tipo de actividades estanciales como sentarse en sobre la hierba, tumbarse, tomar el sol, practicar deportes, hacer pic-nic, jugar, hacer deporte, pasear y soltar a los perros... muchas de ellas demandadas por los vecinos.

Dar continuidad

La localización de Prags Boulevard hace que sea el único itinerario que permite al peatón —y no a los conductores— recorrer de Este a Oeste la totalidad del barrio, permitiendo llegar desde Amegerbrogade y el resto de la ciudad hasta Amagerstrandvej, «el camino de la playa de Amager», que, efectivamente, conduce a Amagerstrandpark, la nueva playa artificial de la capital. Sin embargo, su deteriorado estado y las discontinuidades y dislocaciones del eje del bulevar, hacían que este no fuese considerado en los itinerarios peatonales.

El proyecto es consciente de su capacidad de conexión y trata de dar continuidad al bulevar, haciéndola visible a los usuarios. Para ello, emplea una doble estrategia. Por un lado, construye o recupera dos elementos lineales a lo largo de la práctica totalidad del recorrido: la banda verde central y el nuevo camino peatonal —en la parte central, también ayuda la presencia del nuevo seto lateral—. Por otro, se repiten una serie de elementos



Áreas de actividad: (a) la Plaza, (b) el Jardín, (c) el Escenario, (d) la Cancha, (e) la Jaula, (f) la Guardería y (g) la Rampa. © AKJT

reconocibles a lo largo del paseo. Fundamentalmente, los nuevos álamos, las farolas Prager y las sillas Prags, pero también los círculos blancos sobre el pavimento del nuevo camino peatonal, las propias áreas de actividad —donde también se repiten colores, geometrías y elementos como la valla blanca rotulada—.

Redimensionar y redefinir los límites

Prags Boulevard presenta escasa definición espacial en varios tramos de la parte central y en todo el sector este, así como notables diferencias entre el límite del espacio más utilizable por los peatones, el visual o perceptivo y el de la propiedad privada.

El proyecto, especialmente a lo largo de toda la parte central —entre el Escenario y la Rampa—, redimensiona el espacio dado tanto longitudinal como transversalmente. En sentido longitudinal, la introducción de las diferentes áreas de actividad supone una transformación sustancial del espacio original, dividiéndolo en tramos más acotados. En sentido transversal, la alineación de álamos a un lado y los setos y frutales, al otro, construyen dos planos virtuales que reducen la anchura visual del espacio a la mitad. Los nuevos límites transforman las dimensiones y las cualidades materiales del espacio interno del bulevar, proporcionándole una escala más humana y un carácter más amable.



Sección tipo y fotografía del sector central. Redefinición lateral mediante la plantación de álamos, al Norte, y setos y frutales, al Sur. © AKJT y BRA.

4. Metodologías y técnicas innovadoras

La participación ciudadana es una herramienta clave en la transformación de Prags Boulevard. Esta se desarrolló en dos fases. La primera recogió mediante encuestas la opinión y las necesidades de los residentes antes de convocar el concurso. La segunda fue propuesta por el equipo de proyecto en el concurso de ideas. Durante el periodo de redacción del proyecto, se organizaron cinco reuniones en el centro cívico del barrio. En estas participaron numerosos representantes de la comunidad, algunos trabajadores de la administración y miembros del equipo de proyecto.

Algunas de las decisiones más importantes de estas reuniones fueron la definición y función concreta de las áreas de actividad —incluida la propuesta de peatonalización de la Plaza—, la preservación del refugio preexistente entre la Guardería y la Rampa, la conservación de las plazas de aparcamiento y el empleo de sillas móviles. El uso de este tipo de asiento es muy poco habitual en el espacio público y constituye una técnica que, aunque no sea innovadora, sí ha sido poco experimentada en nuestro entorno.

Por último destacamos cómo la transformación, al ampliar y regenerar la pradera central, y gracias a la plantación de nuevos árboles y arbustos ha mejorado el comportamiento de la calle dentro del ciclo del agua. La nueva configuración reduce la aportación de escorrentía superficial a la red de saneamiento.

5. Monitorización



Transformación del área de la Rampa realizada por el Ayuntamiento en septiembre de 2011. © BRA.

Durante los años posteriores a la finalización del proyecto, no se ha documentado una monitorización específica de la transformación del Prags, aunque sí del proceso de regeneración del barrio en su conjunto. El resultado obtenido mediante encuestas reveló que los residentes se sentían más vinculados con el lugar y se duplicó el número de ellos que se sentían felices de vivir en el barrio.⁵

El proyecto ha sido evaluado muy positivamente, pero no ha conseguido resolver del todo los problemas asociados a la falta de continuidad física y visual del bulevar.⁶ En este sentido, la rotonda introduce una importante discontinuidad real enfatizada por la discontinuidad visual que genera el pabellón construido posteriormente. En el área de la Rampa, debido al quiebro en el itinerario peatonal y a la carencia de elementos reconocibles a lo largo de este tramo —no tiene ni sillas Prags, ni farolas Prager, ni el camino peatonal moteado, tan sólo quedan los álamos y la pradera— la sensación del usuario es que el bulevar no continúa hacia el Este.

En 2011, el Ayuntamiento introdujo algunas modificaciones en la Rampa y renovó la acera y el carril bici de todo el sector este, mejorando el tránsito hacia la playa. Hubiese sido una buena oportunidad para, al menos, haber colocado las características farolas Prager y, quizá, más sillas Prags y alguna nueva área de actividad.

⁵ LUNGHOLT, *op. cit.*

⁶ RUIZ-APILÁNEZ, Borja (2013): *Calles habitables. «Experiencias contemporáneas de transformación y revitalización»*. Universidad de Castilla-La Mancha.