

RÍOS, CIUDADES, PARQUES FLUVIALES, CORREDORES VERDES

Francisco Javier MONCLÚS FRAGA

«Tal vez la imagen más agradable y unánimemente aceptada de la gran ciudad europea sea esa perspectiva de puentes sobre el gran río que, como si fuera posterior a ellos, va ciñéndose a los docks y quais para respetar una topografía definida por torres, agujas, cúpulas y fachadas» (Juan Benet, 1989).

«Como tema de urbanismo paisajístico, el río es una larga sucesión de formas accidentales, generalmente un simple espacio trasero de los edificios y áreas industriales que se disponen junto a carreteras y ferrocarriles paralelos al río. Especialmente en ciudades como París o Ruán, el río aparece como un canal industrial degradado, con la excepción de algunos pequeños tramos de riberas situadas en el centro de las ciudades» (D.H. Frieling, 1995).

1. INTRODUCCIÓN

El renovado interés por el problema de la integración de los ríos en las ciudades europeas y norteamericanas se corresponde con la revalorización de determinados aspectos del urbanismo contemporáneo. En particular, destaca la creciente atención hacia los valores culturales, simbólicos y de imagen urbana en las áreas centrales de las ciudades. Y también la mayor sensibilidad de los ciudadanos hacia la preservación de los elementos naturales en un contexto de urbanización cada vez más «extensiva». Dos tipos de cuestiones que constituyen un punto de partida incuestionable al tratar las relaciones entre los ríos y las ciudades. En realidad, la preocupación por este tipo de problemas ya es bastante antigua y la

experiencia acumulada muy considerable, lo que no significa que hayan sido entendidas del todo e incorporadas en el planeamiento urbanístico.

Da la impresión de que todavía no han sido asimiladas las nuevas concepciones que en los últimos años se han convertido en una parte muy importante del debate que a nivel internacional, se está desarrollando y manifestando en la proliferación de encuentros y publicaciones sobre el tema. La idea que, en general, resulta más compartida en esas instancias es la de la necesidad de favorecer las aproximaciones integradas entre las distintas aproximaciones y disciplinas implicadas: en particular, «hidrólogos», geógrafos y urbanistas. Se puede decir que el mayor problema desde el punto de vista conceptual, técnico y administrativo (además del financiero) proviene, tradicionalmente, de las lógicas sectoriales con las que suelen abordarse estas cuestiones. Por un lado, los ríos y su contacto con las ciudades pueden ser vistos desde un ángulo esencialmente paisajístico. Entonces surge la imagen de la ciudad integrada con el río, esa «imagen agradable y unánimemente aceptada de la gran ciudad europea» evocada por Juan Benet desde una sensibilidad paisajística muy próxima a los enfoques más potentes de la cultura arquitectónica y urbanística¹. En ese caso, se tiende a resaltar los aspectos visuales, de integración formal de los ríos en los entornos urbanos, aunque a menudo sólo se tienen en cuenta las áreas centrales de las ciudades. Por otro lado, los ríos son analizados y tratados desde una perspectiva estrictamente hidrológica. Ello significa que los ríos se conciben sobre todo como sistemas hidráulicos, con lo cual se privilegian los problemas relacionados con el «ciclo del agua», su posible canalización y prevención de inundaciones, etc.² Habría que matizar, por supuesto, al referirnos al primer polo, a las visiones que tienen una preocupación arquitectónica y paisajística; y también, en el otro extremo, al considerar el papel de determinadas visiones «geográficas» que también son «medioambientalistas»; pero continúa siendo útil pensar en las dos tradiciones principales entre las que oscilan las visiones de dichos asuntos.

Si se quieren entender las transformaciones que explican las distintas formas de relación entre ríos y entorno urbano en el caso de las ciudades europeas, resulta obligado tener en cuenta ambas dimensiones. ¿Por qué, en algunos casos, se produce una gran integración —generalmente en los tramos más «centrales» de los grandes ríos urbanos europeos— que está en la base de aquella imagen armónica que evocaba Juan Benet al referirse a la ciudad europea? Y, ¿por qué, en otros casos eso no es así? O ¿por qué, en la misma ciudad, a diferencia de lo que ocurre en las partes centrales, la suerte de los tramos más periféricos o metropolitanos de los ríos suele ser bastante diferente, al resultar a menudo convertidos en cloaca o canalizados? Para dar alguna respuesta a esa pregunta y, también, para valorar la

¹ J. Benet, «Del tiempo y los puentes», *El País*, 28.10.1989.

² H. Engen, D. Kampe, S. Tjallingii, (eds.), *Hydropolis. The role of water in Urban Planning* (1993), Backhuys Publishers, Leiden, 1995.

incidencia de las distintas estrategias urbanas y territoriales aplicadas, es preciso adoptar una perspectiva comparada. Porque la visión comparada es imprescindible para entender las distintas formas de relación y los procesos, ciclos y fases en cada una de ellas. Ciclos que pueden ser de «separación» o deterioro; también de «acercamiento» o integración entre río y ciudad. Se podrían considerar para ello algunas variables fundamentales:

— Características de los regímenes hidráulicos (caudal, dimensión de los cauces, tipo de río, navegable o no, estuario...).

— Centralidad cambiante del río y presencia urbana del mismo: a veces tendencia a mayor centralidad; otras al contrario.

— Concepciones, estrategias y actuaciones: objetivos productivos, estética urbana, mejora de los espacios para el ocio, etc.

La interrelación entre esas variables explica la imagen resultante y la integración funcional y formal relativa de los ríos con las ciudades que atraviesan. El río se integra en la ciudad o ésta «da la espalda al río». En definitiva, se trata de comprender el papel que desempeñan los ríos en la estructura urbana y en la configuración de las «fachadas fluviales», así como la naturaleza y entidad de las estrategias urbanísticas y territoriales adoptadas³.

2. CONTRA EL DETERMINISMO GEOGRÁFICO. RÍOS CANALIZADOS Y RÍOS IRREGULARES EN FRANCIA Y EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

Una de las cuestiones más obvias al plantearse los motivos por los cuales las relaciones entre ciudades y ríos resultan tan diversas en las ciudades europeas, en particular entre las «mediterráneas» respecto a las más septentrionales o centroeuropeas, es la del régimen hidráulico de cada uno de los ríos considerados. Así, se tiende a pensar en tipos de ríos totalmente diferentes en el ámbito mediterráneo: caudal más escaso e irregular, mayor peligro de inundaciones, etc. Lo cual explicaría las dificultades de armonización e integración de los ríos en el caso de las ciudades españolas. Sin

³ El análisis que se efectúa a continuación utiliza material diverso que proviene de dos tipos de trabajos: uno, dirigido por nuestro equipo de la Universidad Politécnica de Cataluña que se concreta en un reconocimiento cartográfico y temático de una serie de ciudades europeas. Otro, de fuentes muy dispersas sobre planes y proyectos que se llevan a cabo recientemente en esas ciudades. Con esa doble entrada, —análisis del crecimiento urbano en cada ciudad y consideración de las variables mencionadas— se trata de establecer hasta qué punto existen procesos comunes y especificidades en cada uno de los casos tratados. De este trabajo utilizo aquí algún material relativo a los dos volúmenes hasta ahora publicados. Véase M. Guardia, F.J. Monclús, J.L. Oyón (dir.), *Atlas histórico de ciudades europeas*, vol. I *Península Ibérica*, CCCB-Salvat, Barcelona, 1994; vol. II *Francia*, CCCB-Salvat-Hachette, 1996. El trabajo se ha realizado en el marco del programa de investigación de la CICYT PB95-0788.

embargo, aunque muchas de esas consideraciones resultan ciertas en términos generales, esa especie de «determinismo geográfico» tiende a olvidar, a menudo, que en casi todas las ciudades se han desarrollado dos estrategias complementarias: por un lado, precaverse de los peligros de los cursos fluviales pero, también, repetidos intentos —a menudo frustrados— de ordenación y mejora de las riberas.

Esa compleja relación entre el hombre y el medio —que constituye el objeto esencial de la Geografía Humana— se manifiesta, de forma especialmente ejemplar en el tratamiento de los cursos de agua. Como señalaba ya Buffon en su *Historia Natural* escrita en el siglo XVIII, los ríos que conocemos ya no son sólo obra de la Naturaleza sino del esfuerzo de los hombres y de las sociedades avanzadas. Por eso, los cauces de los ríos son más anchos donde la población es más escasa y en cambio adquieren un determinado curso fijo cuando sus aguas fluyen encerradas y dirigidas y sus lechos son limpiados. «El Ródano y el Loira son ríos domados, que en condiciones naturales habrían requerido un tiempo muy largo para convertirse en navegables»⁴.

Efectivamente, el proceso de «regularización» y canalización progresiva de los ríos franceses, sobre todo a su paso por las principales ciudades, constituye un aspecto fundamental, a veces descuidado cuando se trata de explicar su configuración actual. Incluso en el caso más singular del Sena a su paso por París, no se puede decir que la ciudad haya desconocido las dificultades de todas las ciudades que se emplazan junto a un río. Durante mucho tiempo, el Sena ha sido un río de régimen irregular, sujeto a crecidas violentas y repetidas (áreas pantanosas: Marais). Las crecidas del río continuaban siendo importantes a principios de este siglo y hace dos años todavía amenazaba con desbordamientos⁵. En Ruán, otra ciudad situada también junto al Sena, pero sólo a 50 km de la desembocadura, a pesar de la abundancia de agua la propia anchura del río, con numerosas islas que lo obstruían y se desplazaban en las grandes riadas o la presencia de extensos márgenes inundables, han dificultado durante mucho tiempo la navegación.

En el caso del Loira, a diferencia de lo que frecuentemente se piensa con la imagen idílica de los castillos junto al río, su régimen ha sido hasta hace poco muy irregular, presentando variaciones de 1 a 10 (de 150 m³/s en verano a 1.500 en invierno). En los últimos tramos, la combinación de ciertas mareas con las crecidas del río siempre ha supuesto un riesgo notable de inundaciones. En la ciudad de Nantes, situada a unos 60 km de distancia del mar, desde el siglo XVIII se suceden las obras con espigones, diques y canales, destinadas a «moderar la furia del Loira» que en numerosas ocasiones

⁴ Referencia al artículo sobre ríos de la *Historia Natural* de Buffon, citado por C.J. Glacken, *Huellas en la playa de Rodas*, Ed. del Serbal, Barcelona, 1996, p. 623.

⁵ Véase el plano que muestra el alcance de las inundaciones en 1910 en el *Atlas histórico*, cit., p. 59.

destruía los puentes que lo atravesaban. También el Garona es un río relativamente caudaloso (aunque su caudal medio no llega a los 200 m³/s) y difícil de controlar a su paso por la ciudad de Toulouse. De los tres puentes con los que contaba la ciudad hasta finales del siglo XIX, sólo uno, el «Pont Neuf» resistía las frecuentes riadas que arrasaban los otros dos.



Toulouse. Vista de la ciudad hacia 1900, con el puente colgante reconstruido después de la riada de 1875 (*Atlas II*, 1996).

El caso de Lyon es bastante original debido a su emplazamiento en la confluencia del Ródano con el Saona. En cambio, los estudiosos de la ciudad explican algunos procesos que resultan comunes a otras «ciudades fluviales». El Ródano es «una barrera natural para la expansión de la ciudad», disponiendo de un único puente hasta fechas bastante recientes. Frecuentes inundaciones cubrían periódicamente un inmenso lecho y se dice que el Ródano no se convierte en un río urbano hasta finales del siglo XVIII. Es entonces cuando se realiza un primer encauzamiento de las aguas que permite construir un segundo puente. A partir del siglo XIX se va ocupando progresivamente la margen izquierda, aunque durante mucho tiempo lo que dominan son sólo algunas modestas viviendas de adobe. Finalmente, los dos ríos, que eran realmente temibles, fueron doblegados mediante grandes obras públicas.

Otro caso más espectacular por acabar de referirnos a las ciudades francesas es el de Estrasburgo, situada en una confluencia de tres ríos: Rin, Ill,

Bruche. En realidad, es entre estos dos últimos —que son afluentes del Rin— donde se emplaza el núcleo medieval, por cierto en una zona inundable. Aquí son determinantes las obras de regularización del Rin, que se llevan a cabo a mediados del siglo XIX, pasando de ocupar un corredor de más de 1,5 km de ancho a los 250 m actuales. La ciudad crece sobre zonas pantanosas que se van conquistando progresivamente. En este caso, las obras hidráulicas de modernización de los cursos de agua —mediante la creación de un sistema continuo de muelles en el siglo XIX— fueron el motor y el instrumento para una ordenación global de la ciudad⁶.

A partir de estos ejemplos de ciudades francesas, se puede matizar el supuesto de la «regularidad natural» de los regímenes fluviales en las ciudades del norte o del centro de Europa. Aunque con diferencias propias de cada lugar, se comprueba que la lucha y la prevención contra las inundaciones y los esfuerzos paralelos para garantizar la navegabilidad y para «controlar» los ríos, resultan una característica común a casi todas las ciudades. En el caso de las ciudades españolas y portuguesas, también habría que diferenciar los regímenes hidráulicos de los ríos que las atraviesan en los tramos correspondientes. Así, tanto en los casos de las dos grandes «ciudades atlánticas» portuguesas —Lisboa y Oporto—, como en los de Sevilla o Bilbao, la proximidad relativa al mar determina unas condiciones no muy alejadas de otras ciudades europeas más septentrionales, como las citadas de Nantes y Burdeos. No resulta sencillo, pues, establecer tipologías de ciudades en función de la latitud de los ríos, pues existen condicionantes comunes y también diferencias según el cauce, caudal y tramo del río en el que se sitúa cada ciudad. Por otro lado, las avenidas e inundaciones no han sido históricamente más importantes en las ciudades meridionales, aunque sí más frecuentes, que en las otras ciudades europeas mencionadas.

3. PRESENCIA URBANA DE LOS RÍOS: DESARROLLOS «ASIMÉTRICOS» Y FACHADAS FLUVIALES

Uno de los tópicos más frecuentes al hablar de «fachadas fluviales» es el que señala que determinadas ciudades «dan la espalda» a sus ríos, por lo que resulta necesario invertir la situación. En realidad, éste suele ser un hecho relativamente reciente y en la mayor parte de las ciudades europeas se observan tanto procesos o ciclos de separación como otros de aproximación o «acercamiento» a sus ríos. Pero, de nuevo, el predominio de las visiones estrictamente locales así como la no consideración de los movi-

⁶ Para las referencias a las ciudades francesas mencionadas, véanse los capítulos correspondientes del *Atlas* citado.

mientos de larga duración, se corresponde con la persistencia de esas imágenes sin tener en cuenta los cambios ocurridos en las últimas décadas.

Otro tópico que se corresponde con las visiones anteriores se expresa en la afirmación de que «las ciudades meridionales se emplazan preferentemente en una sola margen» (a diferencia de lo que ocurriría en las del norte y centro de Europa). Pero un reconocimiento atento de los procesos urbanos en otras ciudades no tan meridionales muestra que ése ha sido también el caso, por ejemplo, de la mayor parte de las ciudades francesas. Por hacer referencia a las mencionadas en el apartado anterior, podemos recordar que el caso de París es seguramente el más excepcional. Efectivamente, la situación del núcleo inicial de París en la «Ile de la Cité», favoreció el crecimiento a ambos lados del río ya desde la época medieval. Pero el desarrollo «asimétrico», es decir, el emplazamiento y crecimiento en una sola margen es un rasgo generalizado en las demás ciudades. Por ejemplo, en Ruán, la ciudad se desarrolla en la margen derecha del Sena hasta el siglo XVIII, cuando con las obras de terraplenado comienza a hacerse posible el «salto» al otro lado del río. También en Nantes la ciudad permanece durante mucho tiempo en la margen derecha del Loira, dadas las dificultades para atravesar el río, manifestadas en la existencia de una única línea de puentes que unía las dos márgenes apoyándose en las islas. En Burdeos, la ciudad se desarrolla en la margen izquierda del Garona y sólo comienza a «saltar» al otro lado a finales del siglo XIX (hasta los años 60 de este siglo sólo existía el puente de piedra). En Toulouse ocurre algo similar, pues la amenaza de inundaciones frenaba la urbanización de la margen izquierda⁷.

También resulta asimétrico el emplazamiento y crecimiento urbano en Lisboa y en Oporto. Precisamente, esas dos ciudades muestran que dicha circunstancia es un factor relativamente independiente de la valorización de la «fachada fluvial», es decir, del hecho de que ninguna de las dos «haya dado la espalda al río». Efectivamente, la imagen de la capital portuguesa va indisolublemente ligada al Tajo, que aquí forma un estuario. Hay multitud de vistas de la ciudad que muestran la fachada al río, desde el siglo XVI hasta la actualidad con su manifestación más espectacular en la plaza del Comercio, remodelada después del terremoto, a finales del siglo XVIII. Un espacio que ya existía, pero que cuando se remodela responde a una preocupación clara de monumentalización de la fachada fluvial y que constituye todavía hoy un caso excepcional de espacio urbano totalmente abierto y dialogante con el río, a pesar de que el centro urbano se fuera desplazando hacia el interior. También en el caso de Oporto, la ciudad se desarrolla hasta fechas recientes en la margen derecha del Duero. Hay que tener en cuenta que sólo en el siglo XIX se hace posible el primer paso permanente del río gracias al establecimiento de un puente de barcas. La «fachada al

⁷ *Ibíd.*, 339.

río» es siempre la más representativa. Y también aquí, como sucedía en Lisboa, son notables los sucesivos proyectos de mejora de esa fachada. Al menos desde el siglo XVIII se suceden distintos proyectos que vinculan los objetivos funcionales a los representativos.



Sevilla. Parque de la Cartuja y puente de la Barqueta sobre el Guadalquivir.

¿Qué ocurre entonces en las ciudades españolas en relación con la centralidad relativa y con la presencia de sus ríos?⁸ Pues que, en general, el papel de unos ríos más o menos temibles como barrera natural al crecimiento urbano, es una circunstancia bastante común si nos referimos a lo que ocurre en las grandes ciudades con cursos de agua importantes. Así, Sevilla mantiene una lucha constante contra las frecuentes avenidas del Guadalquivir y su curso ha constituido una barrera casi insalvable hasta el siglo XX. Desde el siglo XIX, se suceden numerosas intervenciones hidráulicas que tratan de mejorar la navegación, (dadas las dificultades crecientes de la misma debido al insuficiente calado). Al mismo tiempo, se llevan a cabo diversos proyectos de defensa contra las inundaciones, con las cono-

⁸ Para una interpretación historiográfica reciente de los procesos de crecimiento en las ciudades españolas, puede verse mi ponencia «Las ciudades españolas en la Edad Contemporánea: procesos de crecimiento y estrategias urbanas», AA.VV., *Córdoba en la Historia. La construcción de la Urbe*, Ayuntamiento de Córdoba. Fundación La Caixa. Córdoba, 1999, pp. 357-372. (Ayuntamiento de Córdoba, en prensa). Las referencias siguientes están basadas en los capítulos correspondientes del *Atlas* (vol. I).

cidas «cortas», aterramientos, etc.; todo lo cual, junto a la instalación de la red ferroviaria a lo largo de la margen izquierda, tangente al casco histórico, alteró totalmente la relación de la ciudad con el Guadalquivir, produciéndose un «alejamiento» cada vez mayor entre ambos.

En el caso de Bilbao, su emplazamiento combina las ventajas de paso del río Nervión y también de utilización portuaria debido a la proximidad del estuario con los riesgos que se manifiestan hasta fechas recientísimas, al someterse la ciudad periódicamente a inundaciones y desbordamientos del río de carácter catastrófico. El pequeño núcleo inicial emplazado en la margen derecha sólo comienza a extenderse al otro lado a finales del siglo XIX, con la urbanización del Ensanche. La construcción de varios puentes en esos años de máximo crecimiento, favoreció la conversión del río en un eje urbano central en lugar del papel de límite que hasta entonces tenía. En cambio, de nuevo las instalaciones ferroviarias impidieron una integración longitudinal del mismo hasta que comienzan a suprimirse o soterrarse en los últimos años. De todas formas, la peculiaridad de la ría bilbaína es la de ser un espacio fluvial industrial, caso único entre las ciudades españolas; quizá por ello, la fachada fluvial más «urbana» está asociada casi exclusivamente a la parte más central, es decir, en torno al Arenal y su puente incluso en la actualidad (aunque las intervenciones urbanísticas recientes están generando una nueva fachada fluvial).

Valladolid es una ciudad de tamaño menor en relación con las otras aquí analizadas (algo más de 300.000 hab.) establecida junto a un río —el Pisuerga— cuyos caudal y dimensiones resultan relativamente modestos. No obstante, el emplazamiento de la ciudad a lo largo del lecho aluvial de dicho río, (que se extiende hasta su confluencia a 15 km al sur con el Duero) también ha estado sometido a las condiciones genéricas de otras ciudades fluviales, resultando un caso interesante por varios motivos. El Pisuerga desempeña un papel de barrera o límite al crecimiento hacia el Oeste hasta hace muy pocos años. Sólo después de la guerra se va ocupando la margen derecha con algunos polígonos de promoción oficial y viviendas marginales; y más recientemente, la urbanización de la llamada «Huerta del Rey» y la zona de Parquesol consolidan ese sector, adquiriendo el río una mayor centralidad urbana, y pasando a convertirse ahora en una directriz clara del crecimiento hacia el Sur.

El caso de Valencia es excepcional y tiene gran interés porque, como se sabe, el río Turia se ha separado definitivamente de la ciudad central. En las vistas tradicionales, como en la de Wyngaerde del siglo XVI, y después en la imagen de Guesdon (1855) se muestra la importancia de la fachada representativa de la ciudad que es la septentrional que daba al río. Probablemente el río Turia es uno de los más característicos del llamado régimen mediterráneo, un río irregular y temible con avenidas constantes durante toda su historia. Además, todo, el llano de Valencia es inundable, aunque el núcleo inicial se emplazara en tierras algo elevadas. La construcción de los primeros puentes es casi simultánea a la de una serie de pre-

tiles y taludes como defensa frente a las inundaciones ya desde el siglo XVI. En 1957, con la conocida y catastrófica riada de ese año, se propone y se lleva a cabo una solución radical: el desvío del río Turia, con la llamada «Solución Sur». Lo sorprendente es que se propusiera también la conversión del antiguo cauce en autopista, complemento en parte lógico de tan agresiva «solución» que, afortunadamente, no se llevó a cabo.

Referirnos a Zaragoza en este contexto no tiene sentido si no es en relación con las otras ciudades comentadas antes. Por eso, en lugar de describir las características del Ebro, su río principal, que todos aquí conocen, podemos pasar a verificar las similitudes existentes así como sus características específicas en lo que se refiere a las relaciones entre ciudad y río. Por ejemplo, su carácter de río irregular, con frecuentes crecidas no resulta nada inusual en el contexto de las ciudades analizadas (y su caudal medio no es muy diferente al de muchos de los ríos europeos: 240 m³/s, casi el doble que el del Guadalquivir en Sevilla). Tampoco el desarrollo asimétrico de la ciudad, en una margen del Ebro —la derecha— es un hecho singular pues, como hemos comprobado, sólo en algún caso excepcional ocurre lo contrario (París). La potencia que ha tenido la fachada fluvial de la ciudad, durante siglos, es perfectamente comparable con la de otras ciudades europeas. Y no hace falta referirse aquí a representaciones tan clásicas y conocidas como las de Wyngaerde en el siglo XVI o de Mazo (y Velázquez) en el siglo XVII (que muestra la ciudad precisamente después de una de esas grandes crecidas comunes a casi todos los grandes ríos «urbanos»). Aunque los proyectos de «embellecimiento» fueron en Zaragoza bastante más modestos comparados con cualquiera de esas ciudades⁹.

Frente a ciertas imágenes recurrentes que dan por hecho un empobrecimiento posterior de la fachada fluvial, puede resultar instructivo recordar la valoración que de la misma hacía un urbanista alemán, Oscar Jürgens, autor de uno de los primeros y escasos estudios rigurosos sobre las ciudades españolas, hacia la segunda década del siglo actual. Este personaje juzgaba muy positivamente la «silueta» o imagen de Zaragoza desde la orilla izquierda del Ebro en el siglo XVII (y reproducía la vista atribuida a Velázquez); pero lo más interesante es que en lugar de lamentarse por posibles procesos de deterioro, pensaba que si la fachada fluvial era atractiva entonces, «la imagen actual de la ciudad lo es mucho más». Los muros de piedra del río y los «elegantes

⁹ Quizás un rasgo específico en relación con ciertas ciudades en las que, desde el siglo XIX, se va produciendo el impacto de industrias, ferrocarriles y muelles es que eso sólo ocurre en una medida muy limitada en Zaragoza hasta fechas bien recientes. Así, salvo el trazado del enlace entre los ferrocarriles de Madrid y Barcelona en 1870 que supuso una primera barrera en la margen izquierda y una agresión a la Arboleda de Macanaz, Zaragoza puede considerarse bastante afortunada, si se tiene en cuenta el escaso impacto producido por la «modernización» industrial y tecnológica en el río, hasta bien entrado este siglo. La fachada principal no sólo se mantiene sino que mejora considerablemente, hasta la llegada del crecimiento explosivo de los años 50-70. Un reconocimiento reciente del desarrollo urbano de Zaragoza se encuentra en el *Atlas* citado.

puentes» contribuían a ello; pero, sobre todo, la monumentalidad de los edificios más destacados con la torre de la Seo, las cúpulas y las dos torres del Pilar, que no estaban en la imagen de las representaciones clásicas¹⁰.

Como en otras ciudades, la valoración de las relaciones urbano-fluviales depende del tramo considerado. Pero limitándonos ahora a los tramos más centrales, lo que merece la pena destacar es que los procesos de deterioro comienzan en épocas bien recientes. Por ejemplo, con la ocupación poco cuidada y el urbanismo aséptico de la margen izquierda, actuaciones que podían haberse controlado de forma relativamente simple, ya que no existían instalaciones industriales importantes junto a la ribera. Por otro lado, debido al predominio de las visiones estrictamente hidrológicas, las actuaciones de defensa se han traducido en un tratamiento agresivo con muros de canalización como los de la zona del ACTUR-Puente de Santiago. Habría que referirse, además, a la conocida y progresiva conversión del río en gran cloaca urbana, o el descuido en relación con la vegetación al usarse el cauce como vertedero, etc., que ya no son problemas de los arquitectos y de los ingenieros como los anteriores, sino que sólo es atribuible a cierto desinterés general. En definitiva, si la ciudad «da la espalda al río», ése es un fenómeno reciente y explicable, y no por causas «naturales» precisamente, como a menudo se quiere hacer ver. De modo que ahora la ciudad ya no sólo da la espalda al Ebro, sino también al Huerva y al Canal Imperial de Aragón; y comienza también a darla al río Gállego, el otro curso de agua importante que atraviesa el Norte del territorio municipal.

4. DE LAS FACHADAS FLUVIALES A LOS CORREDORES VERDES. ESTRATEGIAS UNITARIAS Y OPERACIONES PUNTUALES

Como se ha señalado antes, uno de los rasgos definitorios de las actuaciones tradicionales en relación con los ríos es el de obedecer a lógicas de carácter predominantemente sectorial. Por un lado, las estrategias hidráulicas (canalizaciones, rectificación de cauces, muelles, desvíos y embovedados, etc.); por otro, las que tienden a mejorar la estética urbana valorizando la fachada fluvial (paseos de ribera, regulación de los frentes de edificación al río, etc.). Pues bien, si existe un factor que explica muchas de las diferencias entre las ciudades francesas con las españolas, éste es realmente el de la existencia de una tradición urbanística mucho más potente en aquellas ciudades. Ello significa que, a pesar del predominio relativo de las lógicas sectoriales en muchas ciudades de ambos países, la mayor antigüedad y constancia en las actuaciones de mejora de las riberas y de las fachadas fluviales en ciudades como las mencionadas (Ruán, Nantes,

¹⁰ O. Jürgens, *Ciudades Españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*, (Hamburgo, 1926), M.A.P., Madrid, 1992, p. 78.

Burdeos, Toulouse, Lyon, Estrasburgo, por no hablar del caso excepcional de París), ha resultado decisiva en la muy superior integración funcional y formal de esos componentes del paisaje urbano.

Si pasamos ahora a la consideración de las estrategias urbanísticas y territoriales puestas en marcha recientemente en distintas ciudades, no es difícil deducir que el rasgo más destacable es el de la importancia creciente de las visiones integradoras, es decir, las que tienen en cuenta simultáneamente tanto los aspectos hidráulicos como los formales o paisajísticos y, en general, los elementos que permiten potenciar el papel de los ríos en la vertebración urbana y suburbana. Estas estrategias que continuaban con una importante tradición en otros países o que introducen gradualmente una serie de innovaciones, se van adoptando en las ciudades españolas en los últimos años, en correspondencia con un notable cambio de actitud tanto hacia los valores culturales como hacia los naturales y el medio ambiente en general. Una adopción que se produce a través de la incorporación en el planeamiento urbanístico y territorial convencional, o mediante la elaboración de nuevos instrumentos de intervención, como son los ya relativamente numerosos planes y proyectos especiales de distinta naturaleza. Dos tipos de concepciones y actitudes sobresalen en esas renovadas estrategias de integración, unas de carácter más estructural (y territorial) y otras de tipo más puntual (y arquitectónico).

4.1. ESTRATEGIAS DE CARÁCTER ESTRUCTURAL

Ejemplo de la primera forma de actuar serían algunos proyectos o planes especiales de parques fluviales y «corredores verdes», que podrían inscribirse en la tradición de los «Park systems» norteamericanos puestos en marcha desde finales del siglo XIX y que han ido adoptándose posteriormente en las grandes metrópolis europeas. Sin tratar de describir ahora la naturaleza de esa tradición, sí es importante señalar que la dispersión suburbana y el cambio de escala territorial en las ciudades europeas, con la exponencial extensión y ocupación de suelo de las «nuevas periferias», está en la base del renovado interés por las posibilidades de esa modalidad de intervención urbana y territorial. Efectivamente, una parte importante del crecimiento suburbano reciente se produce ocupando, precisamente, las áreas de mayor interés agronómico, ecológico y paisajístico. En particular, las vegas y riberas de los ríos que siempre han actuado como corredores en los que se han ido implantando las vías de comunicación y que han actuado, por tanto, como directrices de la urbanización. De ahí el interés que las estrategias recientes muestran hacia la recuperación y el tratamiento de esos espacios lineales como oportunidad de vertebración del territorio¹¹.

¹¹ F.J. Monclús (ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1998.

Aunque por su escala y por la naturaleza del territorio en el que se plantea resulta un caso excepcional, podemos referirnos a uno de los proyectos más ambiciosos e interesantes que se están poniendo en marcha durante estos años. Se trata del nuevo IBA alemán —la Exposición de Arquitectura de los años 90 (primera fase: 1989-1999) que sucede a la de Berlín de los años 80— con el tratamiento del río Emscher como eje fundamental de regeneración o «reconstrucción» de un extenso territorio urbanizado (casi dos millones de habitantes) sumido hasta ahora en un grave proceso de deterioro. El objetivo es potenciar los valores naturales, pero también los «artificiales» o históricos del entorno del río (en realidad, una franja de 75 km de ríos y canales). Aquí se propone una transformación estructural y de una reconversión ambiental de una región industrial en declive situada en el Norte de la región del Ruhr, con 17 municipios en una superficie de 800 km². Operación constituida por un conjunto de actuaciones interdependientes en torno al río Emscher que incluye más de 80 proyectos (rehabilitación del patrimonio industrial, viviendas, centros tecnológicos, deportivos...), entre ellos un «sistema de corredores verdes» basado en un plan regional elaborado en los años 20. También aquí es destacable la concepción global de las actuaciones (con el corredor verde del Emscher como protagonista, concebido como gran parque metropolitano de más de 300 km²) aunque luego su concreción se lleve a cabo de forma descentralizada, fragmentada y escalonada. Desde hace años, un equipo multidisciplinar trabaja



Waltrop Canal-lock Park. IBA Emscher Park.

en el proyecto o «plan de conjunto» del IBA: hidrólogos, urbanistas, arquitectos, geógrafos, sociólogos, etc.¹².

A una escala mucho más modesta, podemos referirnos al proyecto para el río Manzanares en Madrid. También aquí hay que decir que se trata de una propuesta no del todo innovadora, pues ya en los años 30 se había comenzado a elaborar un Plan Regional en el que los espacios fluviales tenían un gran protagonismo de cara a la estructuración de la nueva región urbana. El sistema metropolitano de parques se articulaba en torno al Manzanares, al Jarama y al Henares, proponiéndose el establecimiento de una serie de playas y baños populares, clubs de remo y natación, restaurantes, etc. Podríamos destacar el proyecto de 1930, para la llamada «Playa de Madrid» en el Manzanares, en el que se incluía una presa con compuertas metálicas para conseguir una lámina de agua estable. O también la propuesta de Mercadal y el grupo del GATEPAC para el Jarama, también a partir de la construcción de pequeños embalses en el río (como se ve, la idea de las presas móviles no es del todo nueva)¹³. En los últimos años, el progresivo deterioro del río Manzanares se ha ido considerando, cada vez más, como un problema de primer orden. Pero también, se ha visto como una oportunidad de vertebración metropolitana. De ahí el proyecto de parque lineal, elaborado en paralelo al Plan de 1985, como una de las estrategias clave del nuevo planeamiento madrileño. El objetivo general prolonga así el de los estudios de los años 30: articular un eje Norte-Sur mediante un «corredor verde» que desde las forestadas masas de El Pardo debería llegar al menos al final del término municipal. El Plan especial comprende una franja de unos 600 m de anchura y 6 km de longitud. Al margen de las características concretas del proyecto, interesa destacar que, a pesar de la modestia del río Manzanares, los objetivos son realmente ambiciosos. No se trata solamente de la «recuperación» de las riberas y de frenar la fuerte degradación interna, sino de articular toda una serie de actuaciones dirigidas a convertir un espacio marginal en una «espina dorsal» reequilibradora de una extensa área periurbana¹⁴.

A pesar de las sustanciales diferencias de escala y de alcance de las actuaciones, tanto el caso del IBA de Emscher Park como el proyecto para el Manzanares, son una muestra clara de la incorporación de valores ambientales y culturales a la planificación física, así como de la naturaleza cada vez más estratégica que este tipo de proyectos juegan en la reciente cultura urbanística y territorial. Dos ejemplos que se inscriben en la larga tradición de los sis-

¹² T. Grohe, «L'exposition internationale d'architecture de l'Emscher Park. Un projet écologique pour la reconversion de la Ruhr», *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 52, 1991; G. Setmann, A. Kolkau, «La IBA de Emscher Park», *Ciudad y Territorio*, 100-101, 1994.

¹³ C. Sambricio, «Las promesas de un rostro: Madrid, 1920-1940. De la metrópolis al Plan Regional», en AA.VV., *Madrid, urbanismo y gestión municipal, 1920-1940*, Ayuntamiento de Madrid, 1984.

¹⁴ J. M. Ezquiaga, «Parque lineal del Manzanares Sur», *Arquitectura*, 258, 1986.

temas de parques y corredores verdes concebidos como proyectos unitarios, pero también muy diversificados. Aunque podríamos referirnos a muchos otros episodios que están contribuyendo a remodelar las ciudades europeas, tanto a escala metropolitana como urbana o en aglomeraciones de tamaño medio en las que los cursos de agua juegan un papel cada vez más decisivo¹⁵.

4.2. ESTRATEGIAS DE CARÁCTER ARQUITECTÓNICO

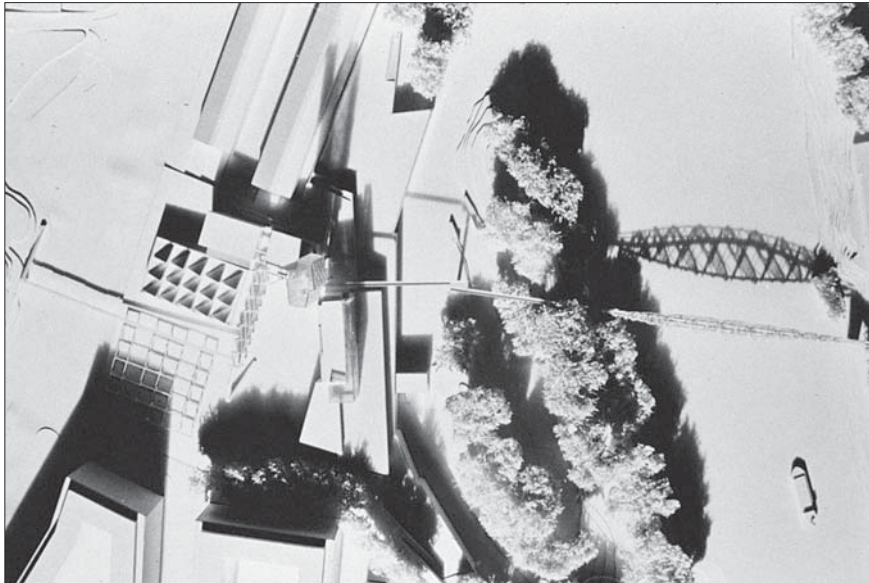
Consideraremos ahora el segundo tipo de estrategias —de carácter más puntual y arquitectónico— que, sin embargo, se plantean con una visión que va más allá de la disposición de edificaciones junto a los ríos. Se trata de operaciones individuales o atomizadas que han alterado las relaciones entre ciudades y ríos de forma muy diferente que en aquellas actuaciones territoriales unitarias de carácter «longitudinal». Construcción de puentes, acercamiento de la edificación al cauce con la disposición de edificaciones más o menos singulares, tratamiento arquitectónico de los paseos de ribera, apertura de espacios públicos hacia el río, etc. Numerosos ejemplos de esta forma de actuar se encuentran en la historia urbana de casi todas las ciudades europeas «asomadas» o atravesadas por sus ríos. No hace falta recordar la importancia de los puentes en todas las ciudades, evocados en el poético escrito de Juan Benet. O las plazas asomadas al río como las de la Concorde en París, la Place Royale de Burdeos o la del Comercio en Lisboa. O el tratamiento de la fachada fluvial con el emplazamiento de los edificios más representativos de la ciudad y con el cuidado tratamiento de sus frentes de edificación.

Evidentemente, en este tipo de estrategias hay que tener en cuenta las circunstancias derivadas de la nueva escala territorial de las ciudades. Ya no se puede pensar únicamente en los «pequeños tramos de ribera situados en el centro de las ciudades». Y resulta absurdo tratar de aplicar los mismos métodos a las extensiones periféricas, donde domina la edificación abierta y discontinua. Por eso, las nuevas actuaciones parten de la base de la diversidad y de la necesidad de dar respuestas específicas a cada situación territorial. La proliferación de equipamientos de carácter urbano y metropolitano que ya no tienen por qué situarse en posiciones centrales, representa una oportunidad que muchas ciudades están sabiendo aprovechar. De hecho, algunas de las arquitecturas recientes más celebradas se plantean y están contribuyendo a una mejora de la integración entre río y ciudad. De nuevo, podríamos poner como ejemplo la secuencia de edificios públicos que se asoman al Sena, en París, extendiendo hacia el Este el tramo urbano y monumental del río: el Instituto del Mundo Árabe, el Ministerio de Finan-

¹⁵ Para una visión general que enfatiza los aspectos arquitectónicos y paisajísticos puede verse en A. Boggiano, «La città e il fiume in Europa», en *La Città e il Fiume*, Electa, Florencia, 1986.

zas, la Biblioteque de France, los conjuntos residenciales y espacios libres en Bercy, etc. A ese tipo de estrategia monumentalizadora y paisajística respondería también la construcción del museo Guggenheim, de Frank Gehry, junto con el Palacio de Congresos y el Auditorio en el caso de la ría de Bilbao¹⁶.

Junto a esas operaciones de gran escala urbana, podrían mencionarse otros proyectos más discretos, pero de gran eficacia en la recomposición de las relaciones urbano-fluviales. El nuevo Museo Fluvial y de Remo junto al Támesis en Oxford, obra de David Chipperfield, constituye un ejemplo notable. Y lleva camino de serlo también el nuevo Museo de la Ciencia de Valladolid, obra en construcción de Enrique de Teresa, Juanjo Echevarría y Rafael Moneo, situado en un lugar estratégico en la margen derecha del Pisuerga, al sur del núcleo urbano. El modesto punto de partida de este último proyecto —la rehabilitación de una antigua fábrica de harinas— se plantea como pretexto de una actuación mucho más ambiciosa que trata de



Valladolid. Proyecto de Museo de la Ciencia, junto al río Pisuerga.

¹⁶ «La reinención de un paisaje. Bilbao Ría 2000», *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 212, 1996.

estructurar un sistema de recorridos (incluido un puente peatonal) que conecta distintas zonas. Además, dicho «paseo arquitectónico» proporciona una visión panorámica del conjunto de la exposición (cuyo hilo conductor es el agua) y del entorno natural del río, lo cual constituye una muestra de las posibilidades de una estrategia proyectual que huye de planteamientos monumentalistas innecesarios.

5. ZARAGOZA Y SUS «CORREDORES VERDES»

Hace ahora ya más de cuarenta años, en 1955, se celebraron en Zaragoza unas «Jornadas sobre el Ebro». Resulta curioso —aunque a veces un tanto frustrante— comprobar cómo muchos de los temas que hoy se plantean estaban ya presentes entonces. Ingenieros y arquitectos discutían las posibilidades de mejorar la integración entre el río y la ciudad. Así el proyecto de dique móvil en el Ebro para lograr una lámina de agua estable ideado por Escoriaza se vuelve a proponer ahora. El arquitecto Regino Borobio efectuaba entonces una aproximación al tema desde un punto de vista similar al que aquí nos interesa: «El Ebro en su aspecto urbanístico»¹⁷. Realmente, no parece que los políticos hayan sido muy rápidos de reflejos: se puede decir que desde entonces no se ha hecho casi nada relevante para detener un proceso de deterioro que ya se veía venir y se denunciaba. En cualquier caso, no hay que echarles toda la culpa a los políticos, porque también tienen responsabilidad los ciudadanos y, de otro modo, los técnicos que no han sabido articular las distintas intervenciones tendentes a mejorar el río y su entorno próximo. A estas alturas, y a pesar de las indicaciones del planeamiento general, todavía no existe un plan especial o algún instrumento similar que especifique y formalice las actuaciones necesarias para llevar a cabo la deseada integración del Ebro en la ciudad (ni para los otros cursos fluviales).

En relación con las otras ciudades comentadas, es evidente que podríamos definir una serie de rasgos específicos para el caso de Zaragoza de cara a explicar detalladamente los procesos y las fases de «distanciamiento» y de «acercamiento» de la ciudad a sus ríos. Pero también se deduce claramente que su déficit en relación con otras que están consiguiendo invertir los procesos de agresión y marginación progresiva de los cursos de agua, no tiene tanto que ver con el régimen de su río o con su crecimiento asimétrico como con la escasa voluntad política de abordar el problema, el descuido ciudadano y el débil tratamiento propuesto para los mismos en los documentos urbanísticos. A partir de los años 70, Zaragoza salta definitivamente al otro lado del Ebro, pasando éste de ser un límite

¹⁷ R. Borobio, «El Ebro en su aspecto urbanístico», *Zaragoza II*, 1956.



Zaragoza. Crecimiento y operaciones urbanísticas recientes (*Atlas I*, 1994).

al crecimiento urbano a constituir un elemento central que «atraviesa» la ciudad¹⁸.

Contrastando con la nueva dimensión urbana y metropolitana del Ebro, sorprende que todavía se piense de forma casi exclusiva en el tramo más central de unos 4 km, como muestra el ámbito tratado en algunas publicaciones y concursos recientes¹⁹. Porque parece obvio que el planeamiento urbanístico debería considerar, con estrategias diferenciadas pero coherentes, los 10 km de tramo urbano y periurbano, los 20 km del tramo incluido en el término municipal de Zaragoza y, de otro modo, los 50 km del ámbito metropolitano. Las imágenes de satélite muestran, efectivamente, un territorio en el que contrastan nítidamente las vegas de los ríos sobre las cuales se extiende la urbanización, con el medio árido y despoblado de la parte central del Valle del Ebro. No hay que insistir en el valor ecológico y paisajístico de un territorio modelado por el hombre durante siglos —las huertas «construidas» con un costoso sistema de canalizaciones y de ace-

¹⁸ M.C. Faus, *La orilla izquierda del Ebro zaragozano (proceso de urbanización)*, Caja de Ahorros-Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza, 1988.

¹⁹ I. Rentería, *El río como espacio urbano. Zaragoza: reflexiones sobre el Ebro*, Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza, 1985. Las propuestas presentadas al concurso que tuvo lugar en 1989, están reproducidas en la publicación *Zaragoza. Zonas verdes. Espacios naturales*, Ayuntamiento de Zaragoza, 1990.

quias de riego— que podría desaparecer en unas décadas, como consecuencia de su abandono progresivo o de la indiscriminada invasión urbanizadora. Sin embargo, puesto que los cursos de agua y las canalizaciones para el regadío actúan de directrices de la urbanización, también pueden verse como una oportunidad de articulación de esta aglomeración urbana. Porque en torno a esos kilómetros de cursos de agua urbanos y suburbanos se disponen toda una serie de edificaciones y de espacios intersticiales —áreas que hasta hace poco habrían sido consideradas como «campo»— que, de un modo u otro, acaban formando parte de la ciudad. Parece que esa lógica de un crecimiento cada vez más disperso no es fácil de detener, aunque ello no implica necesariamente la ocupación indiscriminada de las áreas de regadío. Un planteamiento realista debería partir de la base de que la «ciudad real» se está disponiendo precisamente en torno a esos espacios fluviales, por lo que los mismos deberían concebirse como auténticas «espaldas dorsales» de la nueva ciudad y no sólo como «áreas naturales» al margen de la misma. Si las infraestructuras, viejas y nuevas, están conformando cada vez más nuestras aglomeraciones urbanas, los cursos de agua pueden también modelar positivamente un nuevo tipo de ciudad estrechamente vinculada con el paisaje periurbano.

Por eso no parece suficiente la visión del urbanismo tradicional, en el que predominan casi exclusivamente las posturas normativas o defensivas. Medidas, por ejemplo, de protección de sotos clasificándolos de «suelo no urbanizable especialmente protegido» que a menudo pueden resultar contraproducentes provocando una aceleración de la habitual y frenética tala o quema de los mismos²⁰. En relación con el Ebro, al margen de reconocer el interés de diferentes propuestas o de algunas bonitas ideas procedentes de concursos, no se ve que se haya optado de forma decidida por ninguna de las líneas aplicadas en otras ciudades: paseos de ribera, «permeabilización» de los bordes urbanos para abrirse hacia el río, previsión de emplazamiento de equipamientos más o menos representativos para lograr una mejor integración funcional y visual, tratamiento integrado de los elementos naturales junto a las distintas piezas urbanas; en fin, toda una serie de actuaciones que deberían definir el espacio y parque fluvial de mayor potencialidad de Zaragoza.

Dado el nuevo significado espacial de la ciudad y sus «nuevas periferias» en relación con lo que, por pura inercia, se entiende todavía como una continuación simple de la Zaragoza tradicional, es preciso superar la idea de una distinción clara entre el ámbito urbano y el territorio periurbano. Cualquier planteamiento «integrador» debe partir del convencimiento de que la interrelación entre ciudad y naturaleza ya no se volverá a dar como en el pasado, estableciendo límites rígidos entre ambas realidades, cada vez más entrelazadas. De cara a las riberas de los ríos y a su

²⁰ J.A. Cuchi, «Zaragoza, la triste historia de una ciudad y tres ríos», *CEUMT*, 93, 1985.

potencial paisajístico y de utilización lúdica, ese cambio de escala y de condiciones de centralidad supone un elemento positivo que hay que saber aprovechar. Puesto que los tramos «urbanos» de los ríos se van artificializando cada vez más, resulta lógico incluir los cursos de agua contruidos por el hombre. Es el caso del Canal Imperial de Aragón, una obra pública de altísimo interés a pesar de su degradación reciente y de tanto o mayor valor paisajístico en algunos de sus tramos como el de los ríos «naturales» que, por cierto, a veces se canalizan tanto como los canales de verdad. Como en el caso del Ebro, un tratamiento integrador sólo es posible si se abordan a un mismo tiempo las cuestiones de «rehabilitación» de riberas y su relación con los espacios periurbanos. Y esas concepciones son las que comienzan a recuperarse en algunas de las propuestas recientes. Por ejemplo, si se quiere vincular la lógica lineal del curso de agua con la franja inmediata al canal, es imprescindible definir esos espacios mediante secciones ajustadas a las distintas situaciones urbanas o periurbanas que se dan en cada tramo. Las visiones transversales amplias complementan así a las más tradicionales de sentido longitudinal.



Canal Imperial de Aragón. Propuesta de Monclús-Lorente 1994.

Los mecanismos tradicionales basados en la zonificación son necesarios pero insuficientes. Además de planos de zonificación más o menos sofisticados, es preciso definir esa relación entre edificios, espacios libres, infraes-

estructuras, etc.²¹. Pensar que se trata de «adecentar» un poco o de «decorar» los ríos zaragozanos con la eventual explotación de unas presas, es engañarse o resignarse a pasar con un sucedáneo de lo que realmente se necesita. Lo que importa es definir un conjunto de actuaciones —con o sin presa—, con plazos y compromisos claros, en un instrumento de coordinación que no puede ser sino uno o varios planes especiales de recuperación de los ríos. La financiación, ya lo sabemos, es difícil de conseguir siempre, pero sin Plan se convierte en algo imposible. El llamado «Plan de Riberas», aunque valioso como elemento de discusión, todavía está a años luz de un Plan o «Plan-Proyecto» como el que corresponde a la situación de los ríos zaragozanos. Como se ha señalado, hoy día no se puede concebir el tratamiento de los ríos si no es de forma integral, es decir, enmarcado dentro de una concepción global de estructuración de la nueva realidad urbano-territorial. Es imposible llegar a algo consistente sin poner en estrecha relación las actuaciones hidráulicas, urbanísticas y paisajísticas. En el caso de las ciudades españolas, en las que la planificación territorial no está muy desarrollada, parece lógico que las intervenciones sobre los espacios fluviales tiendan a convertirse en planes especiales no diluidos en los planes generales de ordenación urbana, sino articulados con los mismos.

Resulta esencial establecer mecanismos de coordinación institucional. Se trata de intervenciones complejas que deben integrar lógicas específicas y las inversiones correspondientes. No parece muy apropiado continuar con la tradición de elaborar este tipo de planes únicamente desde un departamento municipal. O pensar que la suma de «planes de zonas» y «planes de obras» resulta suficiente a estas alturas. No se trata de volver a los planes omnicomprendivos de hace algunas décadas, pero resulta difícil pensar en una actuación coherente y efectiva que no se plantee en consonancia con la esencia del urbanismo contemporáneo, que ya no es tanto «prohibir» como en el urbanismo convencional basado en la zonificación, sino «seducir» y actuar mediante intervenciones estratégicas²². Además, cada vez resulta más patente la necesidad de pensar simultáneamente vacíos y sólidos, espacios libres y espacios edificados, el entorno fluvial y las actividades que se disponen en el mismo. Ése ha sido uno de los «secretos» de las ciudades que han conseguido una mayor integración con sus ríos. Aunque tampoco hay que hacerse excesivas ilusiones: la entidad y la potencia de los procesos recientes no podrá ser abordada con ciertas garantías mientras no se produzcan cambios profundos de diversa índole —social, política, cultural— para que la nueva cultura territorial y ambiental, que comienza a emerger un poco por todas partes, se convierta en un elemento decisivo en el planeamiento y en la ordenación del territorio.

²¹ Zaragoza mira al futuro. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana. Documento de criterios, objetivos y soluciones generales, Ayuntamiento de Zaragoza, 1993.

²² F. Ascher, *Metapolis, ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, Paris, 1995.