

ARTICULACIÓN PASADO-PRESENTE EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LOS CENTROS HISTÓRICOS. EL CASO DE NÁPOLES

PAST-PRESENT ARTICULATION IN HISTORICAL DOWNTOWN PUBLIC SPACES. THE CASE OF NAPLES

Alejandra González Biffis¹

RESUMEN

El artículo propone una reflexión en torno a estrategias de intervención en los espacios públicos de los Centros Históricos, de aquí en adelante CH, y de cómo actuaciones que incorporan nueva arquitectura, buscan a través del espacio público la articulación entre sociedad y patrimonio cultural (histórico, arqueológico, arquitectónico, urbano, artístico), proponiendo a este último como elemento central y articulador asequible para toda la sociedad, y acercando de este modo el pasado al presente. Para ello, se presenta el caso de intervención en la red metropolitana de metro en el CH de la ciudad de Nápoles. Esta ciudad, y en particular su CH, constituye un claro ejemplo de evidentes deficiencias en su espacio público y un enorme desafío para afrontar su intervención. En ese sentido, comparte diversas problemáticas con ciudades latinoamericanas. El artículo se organiza en base a tres preguntas disparadoras que permiten, en primer lugar, realizar una breve aproximación teórica para comprender qué involucra en la actualidad el espacio público de los CH; posteriormente, exponer el caso de análisis; y finalmente, reflexionar sobre los aportes de este tipo de intervenciones que articulan mediante el espacio público arqueología urbana con nueva arquitectura. La metodología aplicada ha sido de naturaleza exploratoria, con consulta bibliográfica especializada en la temática y trabajo de campo en el CH de Nápoles.

PALABRAS CLAVE

Espacio público urbano; centro histórico; patrimonio cultural, estrategias de intervención; pasado/presente

ABSTRACT

This paper reflects on intervention strategies in public spaces located on the historic downtown of cities, from now on CH, and how those actions that incorporate new architecture, seek through public space the articulation between society and cultural heritage (historical, archaeological, architectural, urban, artistic), proposing the latter as a central and articulating element that the whole society can afford, and thus, bringing the past to the present. Having stated this, the case of intervention is presented: the metropolitan metro network in the CH of the city of Naples. This city and in particular, its CH, is a clear example of obvious public space deficiencies, a shared trait with many Latin American cities. Therefore, the problem of its intervention is complex and shouldn't be ignored. This document is organized around three triggering questions pursuing a dual purpose. Firstly, we elaborate a brief theoretical approach involving the implications of CH public spaces. Then, we describe the case study unit. Finally, we reflect on outcome of the articulation between urban archeology of public space and new architectural interventions. The methodology is exploratory involving the analysis and discussion of specialized bibliography that addresses the delimitation of the theoretical basis for this proposal and qualitative fieldwork in Naples University, Italy.

KEYWORDS

Urban public space; historic downtown; cultural heritage; intervention strategies; past/present

¹ Doctora en Arquitectura y Urbanismo, (Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata -FAU/UNLP-), Post-doctoranda CONICET, Magister en Conservación, Restauración e Intervención del Patrimonio Arquitectónico y Urbano (CRIP/FAU/UNLP). Docente de la materia Planificación Territorial, (FAU/UNLP). Su investigación se basa en el estudio de estrategias de intervención y gestión en centros históricos, de la que han surgido numerosas publicaciones y presentaciones en diversos eventos relativos a la temática de estudio



Introducción

Los CH de las ciudades han atravesado numerosos procesos a lo largo del tiempo en los cuales su patrimonio arquitectónico y urbano se ha visto degradado, motivo por el cual han sido objeto de variadas intervenciones. En la actualidad, muchos de ellos continúan concentrando una gran cantidad de funciones (residencial, administrativa, comercial, educativa, de salud, entre otras) y convocando a un elevado número de población, que diariamente se moviliza desde y hacia los CH. Estos movimientos, requieren de intervenciones que generen espacios apropiados con el fin de garantizar la accesibilidad y responder al contexto histórico en que se encuentran.

En este sentido, el CH de Nápoles, se presenta como un caso de estudio interesante dado que plantea una estrategia de intervención en un área de gran valor patrimonial atravesado por diversas problemáticas asociadas al espacio público -como congestión vehicular, convivencia caótica del movimiento peatonal con el rodado, invasión del espacio público, degradación arquitectónica y urbana -calles y plazas-, escasa valoración social, entre otras. La propuesta de intervención iniciada en el año 1969, en la Línea 1 de la red metropolitana de metro, presenta un ejemplo de actuación que busca revalorizar el patrimonio histórico de la ciudad con proyectos de arquitectura contemporánea que intentan dar respuesta a los distintos aspectos involucrados.

La similitud de problemáticas compartidas entre el CH napolitano y los CH de América Latina, invita a reflexionar acerca de la posibilidad de aplicar este tipo de intervenciones en función de definir qué tipo de espacios públicos imaginamos para los CH de nuestras ciudades. En este sentido se esbozan algunas preguntas a las que el artículo intentará dar respuesta:

- ¿Qué significa e involucra en la actualidad el espacio público de los CH?
- ¿Cómo se puede intervenir articulando patrimonio arqueológico con espacio público?
- ¿Cuáles son los aportes de este tipo de intervenciones?

¿Qué significa e involucra en la actualidad el espacio público de los CH?

Los espacios públicos se convierten en lugares en la medida en que la población los apropie, y utilice como espacios de interacción, son espacios de encuentro por excelencia, entendiéndolo de este modo al espacio público como una construcción social que se convierte en lugar gracias a la experiencia y a la acción de los individuos que, viviéndolo cotidianamente, lo humanizan y llenan de contenidos y significados (Massey, 1995 en Ortiz Guitart, 2006, p. 43). Ampliando lo dicho, Santos (1996, p.27-28), afirma que el espacio es una realidad relacional: cosas y relaciones juntas, “*el espacio debe considerarse como el conjunto indisociable del que participan, por un lado, cierta disposición de objetos geográficos, objetos naturales y objetos sociales, y por otro, la vida que los llena y anima, la sociedad en movimiento*”, por lo tanto, *la producción del espacio debe ser un proceso dinámico y en constante transformación, donde el medio construido se adapte al individuo* (Silva-Roquefort y Muñoz, 2019).

La ciudad se constituye a partir de estos espacios (tanto por sus calles, plazas, parques como de sus infraestructuras de comunicación –estaciones de subte, tren o colectivos-) que funcionan como grandes articuladores de las numerosas funciones que ella alberga, como sostienen Borja-Muxí (2003, p. 8),

“son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político”.

Los CH en particular, que han constituido en el pasado la totalidad de las ciudades, concentran y han logrado mantener en muchos casos, una multiplicidad de usos -residencial, comercial, administrativo, religioso, educativo, de salud, recreativo-, donde el espacio público cumple un rol preponderante para el correcto funcionamiento del sistema urbano. Esta concentración de usos, conlleva un desplazamiento poblacional hacia este sector

(comerciantes, administrativos, estudiantes, residentes, turistas) y sus espacios públicos deben estar preparados para responder a estos movimientos. Como sostiene Herce Vallejo (2001), las ciudades que han fundamentado sus actuaciones en el espacio público y la ciudadanía, han *comprobado* el efecto de estas mejoras de urbanización sobre la creación de actividad económica y la propia vida en las calles. Una de las formas más eficaces de recuperación del espacio público y de generación de renta indirecta para la población, es el ordenamiento del transporte público. Limitando y regulando el espacio para vehículo privado. Bajo esta óptica, el arquitecto danés Gehl (2011) hace hincapié en la humanización del espacio público, plantea la necesidad de brindar áreas para el desarrollo de múltiples funciones humanas que permitan la apropiación... *“Da igual de dónde eres, los fundamentos son muy similares. Los humanos somos previsibles. Si creas buenos espacios acudirán en masa. Si el espacio es malo, lo abandonarán”*.

Estas áreas de las ciudades, conviven además con el atractivo de interactuar diariamente entre pasado y presente, al constituir el área más antigua, concentra un valioso patrimonio arquitectónico, arqueológico y urbano que se expresa en numerosas situaciones. Por lo tanto, el CH es el sector de la ciudad que más se ha transformado a lo largo del tiempo, porque ha debido adaptarse a los diversos cambios por los que han atravesado las sociedades. Es reconocido por el todo y no por partes aisladas, es un “espacio de todos” que otorga identidad colectiva y que posee una gran carga simbólica. A su vez, concentra particularidades del marco legal -leyes, ordenanzas, códigos e inventarios particulares- y alberga las múltiples organizaciones públicas que conforman el marco institucional -nacional, local y autónomo- (Carrión Mena, 2008).

La concentración de este patrimonio cultural, material e inmaterial, sumado a sus limitaciones jurídicas, lo convierte en un área que genera un enorme desafío para su intervención. Las estrategias deben atender al mismo tiempo a la conservación de las características históricas y la memoria, y a las demandas físicas y sociales contemporáneas, con el objetivo de conseguir espacios públicos de calidad, con los que la población se identifique y apropie, dado que sin apropiación no hay espacio público. En él, la participación ciudadana es clave. La mezcla de usos, población, espacios, y actividades es fundamental para su permanencia, y en ello es fundamental la aplicación de políticas urbanas integradas. Transporte, vivienda, cultura, educación, trabajo, salud, comercio...

Todo ello debe integrarse a través del espacio público en el CH, creando sistemas de espacios que garanticen la continuidad y la apertura (Muxí, 2004). A su vez, es necesario en los procesos de intervención y gestión proponer estrategias que incluyan mecanismos de apoyo a la iniciativa ciudadana, protegiendo la vida diaria de los habitantes que incorpore también a los más vulnerables, para garantizar que este espacio sea un hecho colectivo (Sepúlveda Voulliéme, 2004).

Y en este sentido, la articulación entre el patrimonio arqueológico y la nueva arquitectura constituye siempre un reto para los diseñadores. En numerosas ciudades del mundo, la construcción de una red de metro que atraviesa el CH de la ciudad ha conllevado el descubrimiento de valiosos restos arqueológicos, que han brindado respuestas sobre el pasado de las ciudades.

En virtud de ello, las políticas de protección y control juegan un rol preponderante, en un área patrimonial donde intervienen actores movilizadas por diversos intereses. A su vez, plantea interrogantes sobre su tratamiento, ¿cómo protegerlos?, ¿cómo compartirlos con la comunidad?, ¿cómo integrarlos en un proyecto de espacio público que contribuya en la concientización, educación y valoración del pasado?, ¿cómo financiar y sostener la intervención?

¿Cómo se puede intervenir articulando patrimonio arqueológico con espacio público?

Acorde al marco presentado anteriormente, existe desde hace varias décadas, una constante búsqueda por mejorar la movilidad y accesibilidad de los CH, en la que han surgido destacadas operaciones para el espacio público en el contexto de Planes urbanos, y sectoriales. De este modo, se ha planteado en diversas ciudades la creación o ampliación de una línea de subte que articule distintos puntos del centro de las ciudades atravesando así los CH.

En esta situación, se han identificado algunos casos tanto en el contexto europeo -Atenas, Roma, Nápoles, Madrid, Granada-, como en el latinoamericano –Quito, Santiago de Chile, Ciudad de México-, donde se han encontrado restos arqueológicos durante las excavaciones de las líneas de subte. Estos hallazgos, han dado lugar a la incorporación de los restos arqueológicos a espacios públicos de uso diario como estaciones y plazas. (Ver Figura 1).

INTERVENCIONES IDENTIFICADAS	
CONTEXTO EUROPEO	<p>ATENAS – Líneas roja y azul Estaciones: Monastiraki – Syntagma – Akropoli - Evangelismos</p> <p>ROMA – Línea C, Estación San Giovanni</p> <p>NÁPOLES – Líneas 1 y 6. Estaciones: Garibaldi – Università – Toledo – Duomo – Dante – Municipio – Mirelli – Pasquale - Chiaia</p> <p>MADRID – Líneas 2, 5 y 6 Estaciones: Carpetana – Príncipe Pío - Ópera</p> <p>GRANADA – Línea 1 Estación: Alcázar Genil</p>
CONTEXTO LATINOAMERICANO	<p>CIUDAD DE MÉXICO – Líneas 4 y 8 Estaciones: Talismán – Santa Anita – Pino Suárez</p> <p>QUITO – Línea 1 Estación San Francisco</p> <p>SANTIAGO DE CHILE– Línea 3 Estaciones: Los Hospitales, y otras.</p>

Figura 1. Casos identificados. Fuente: elaboración propia.

Considerando distintos aspectos de las intervenciones realizadas, -cantidad de estaciones involucradas, conformación o no de una red, cantidad de restos encontrados, cantidad de profesionales convocados, características de la nueva arquitectura incorporada, funciones proporcionadas-, se ha decidido profundizar en este estudio en el caso de Nápoles, por configurar uno de los ejemplos más abarcativos en cada una de las distintas cuestiones citadas.

Para su análisis, se han elaborado fichas síntesis, (Ver figura 2), de cada una de las principales estaciones que conforman la línea 1 del metro de la ciudad napolitana, organizadas en las siguientes dimensiones:

- Arquitecto o Diseñador
- Propuesta de intervención a nivel cero
- Propuesta de intervención a nivel subterráneo
- Restos arqueológicos encontrados
- Propuesta para los restos arqueológicos

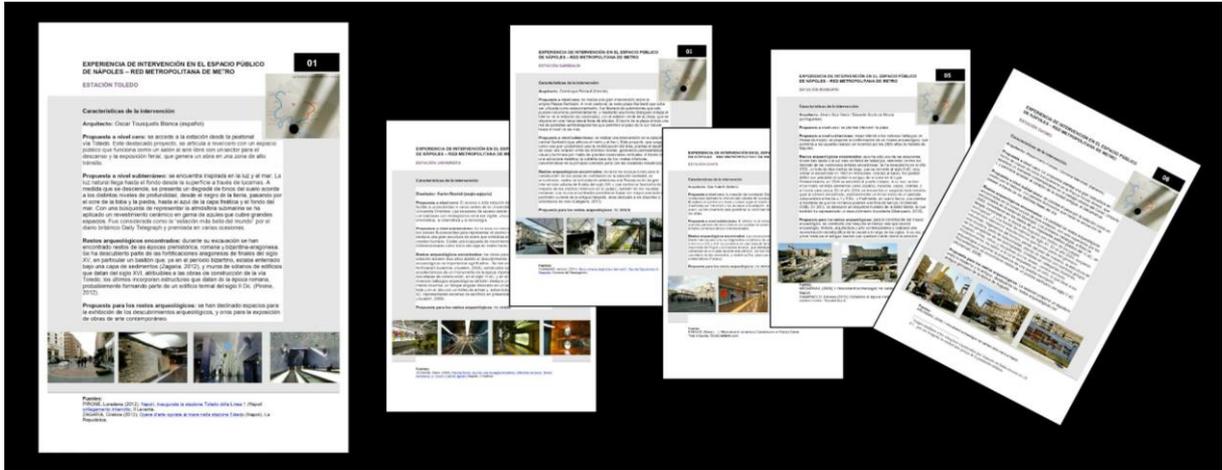


Figura 2. Fichas de las estaciones de subte de Nápoles. Fuente: elaboración propia.

A continuación, se presentan en primera instancia características generales relativas a la línea 1, y luego se profundiza en las dimensiones analizadas en las fichas para cada una de las estaciones.

La intervención en las estaciones de la Línea 1 de la red metropolitana de subte de Nápoles, como parte del *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* (PUMS, 2016), y en el marco del *Piano Comunale dei Trasporti* (PCT) y del *Piano delle 100 Stazioni*, se presenta como una de las mayores intervenciones europeas que articula mediante el patrimonio el espacio público, la movilidad, la arquitectura, y el arte.

El PUMS presenta como objetivos:

- Incentivar el uso del transporte público
- Restituir calidad al espacio público
- Incentivar la movilidad ciclística y peatonal
- Mejorar la seguridad de la movilidad
- Hacer un sistema de movilidad inteligente
- Optimizar la logística urbana
- Reducir las emisiones contaminantes
- Reorganizar el sistema de estacionamientos

Considerando estas metas, la creación de la red de “Estaciones del Arte” ha propuesto una vinculación del espacio público tanto a nivel cero como a nivel subterráneo, en un área de alto valor como lo es el CH, buscando un diálogo permanente entre la ciudadanía y el patrimonio, y un cambio tanto en la representación como en la percepción social de las estaciones, que han dejado de ser meros espacios funcionales de circulación para convertirse en sitios culturales dotados de identidad estética y significativa (Corbi, 2016). Renombrados arquitectos internacionales, junto con artistas y diseñadores (Mellini, Aulenti, Tousquet Blanca, Siza, Rashid, Fuksas, Perrault, Miralles Tablague, Botta, Rogers, Lampugnani, Kolhoff, Podrecca y Siola) han proyectado distintas estaciones, con intervenciones que impactan en plazas y calles que articulan valioso patrimonio arqueológico con nueva arquitectura.

Esta intervención, plantea una nueva manera de abordar la temática de la movilidad en las ciudades, busca crear espacios públicos de calidad para el uso diario colectivo, y potenciar a la vez, la valorización del patrimonio y el sentido de pertenencia. Requiere de acciones continuas de educación y sensibilización, con el fin de lograr que estas intervenciones sean experiencias compartidas por la comunidad, y con este fin ha tenido origen durante el

año 2018 el proyecto MAM, “*Museo aperto della metropolitana*”, que involucra a 15 estaciones de las líneas 1 y 6, y alberga entre espacios internos y externos valiosos restos arqueológicos y 200 obras de arte de prestigiosos artistas contemporáneos.

Eje del transporte público en el área urbana de Nápoles, la línea 1 (Ver Figura 3). es la única línea ferroviaria que posee las características propias de una metropolitana. A lo largo de su trayecto, sirve a 17 estaciones, de las cuales destacan tanto por sus hallazgos arqueológicos como por las propuestas de intervención, las estaciones Garibaldi, Università, Municipio, Toledo, Duomo y Dante.



Figura 3. Las estaciones de la línea 1 de la red metropolitana de subte. Fuente: Fotografía de elaboración propia.

De intercambio con la Línea 1, se propone la ampliación de la Línea 6, con 4 nuevas estaciones, (Arco Mirelli, San Pasquale, Chiaia y Municipio) que, gracias a sus hallazgos arqueológicos, ha podido demostrar que la antigua Nápoles se fundó al menos 100 años antes de la fecha, cambiando por completo la cronología de la ciudad que se creía databa del s.VIII aC, (Archemail, 2008).

La red, se vincula con el sistema de trenes de corta, media y larga distancia, que involucra a su vez, a la nueva estación de intercambio diseñada por la arquitecta Zaha Hadid, y al sistema de funicular que articula las áreas altas y bajas de la ciudad.

La construcción de esta red, iniciada con el proyecto del Atelier Mendini para la estación Salvator Rosa (año 1969), ha significado el descubrimiento de importantes hallazgos arqueológicos en una ciudad con una historia tan estratificada como la de Nápoles, que concentra huellas de sus diversos períodos (prehistórico, griego, romano, bizantino, medieval y aragonés). La mayor parte de estos hallazgos, han salido a la luz durante las excavaciones de las estaciones Toledo, Municipio, Università y Duomo, aunque también se han realizado descubrimientos importantes en las estaciones Garibaldi, y Dante de la línea 1, y en estaciones de la línea 6, localizadas en el CH de esta ciudad partenopea².

² La República Partenopea o Napolitana, fue un pequeño periodo en la historia del Reino de Nápoles, desde enero a junio de 1799, resultado de las actividades de Francia tras la Revolución Francesa, convirtiéndose en estado satélite de la Primera República francesa.

La aparición de estos restos arqueológicos, ha resultado un gran desafío para las actuaciones, que se han visto en la necesidad de diseñar estos espacios, enfocados en compartir este rico patrimonio con la comunidad por medio de la arquitectura contemporánea. Arquitectos de renombre internacional han planteado ajustar sus propuestas ante la aparición de nuevos vestigios.

Estación Toledo

Arquitecto:

Oscar Tousquets Blanca (español)

Propuesta a nivel cero:

Se accede a la estación desde la peatonal vía Toledo. Este destacado proyecto, se articula a nivel cero con un espacio público que funciona como un salón al aire libre con un sector para el descanso y la exposición ferial, que genera un abra en una zona de alto tránsito.

Propuesta a nivel subterráneo:

Se encuentra inspirada en la luz y el mar. La luz natural llega hasta el fondo desde la superficie a través de lucarnas. A medida que se desciende, se presenta un degradé de tonos del suelo acorde a los distintos niveles de profundidad, desde el negro de la tierra, pasando por el ocre de la toba y la piedra, hasta el azul de la capa freática y el fondo del mar. Con una búsqueda de representar la atmósfera submarina se ha aplicado un revestimiento cerámico en gama de azules que cubre grandes espacios. Fue considerada como la “estación más bella del mundo” por el diario británico *Daily Telegraph* y premiada en varias ocasiones.

Restos arqueológicos encontrados:

Durante su excavación se han encontrado restos de las épocas prehistórica, romana y bizantina-aragonesa. Se ha descubierto parte de las fortificaciones aragonesas de finales del siglo XV, en particular un bastión que, ya en el período bizantino, estaba enterrado bajo una capa de sedimentos (Zagaria, 2012), y muros de sótanos de edificios que datan del siglo XVI, atribuibles a las obras de construcción de la vía Toledo; los últimos incorporan estructuras que datan de la época romana, probablemente formando parte de un edificio termal del siglo II Dc. (Pirone, 2012).

Propuesta para los restos arqueológicos:

Se han destinado espacios para la exhibición de los descubrimientos arqueológicos, y otros para la exposición de obras de arte contemporáneo.



Figura 4. Intervención de la Estación Toledo. Fuente: Elaboración propia.

Estación Università

Diseñador:

Karim Rashid (anglo-egipcio)

Propuesta a nivel cero:

El acceso a esta estación desde Piazza Borsa, facilita la accesibilidad a varias sedes de la Università Federico II y a la Università Orientale. Las escaleras de acceso desde la plaza están cubiertas con baldosas con neologismos de la era digital, vinculados al mundo de la informática, la cibernética y la tecnología.

Propuesta a nivel subterráneo:

En la estación destacan las formas fluidas y los colores fluorescentes para representar el camino mental. En el interior, destaca una gran escultura de acero que simboliza el retículo neuronal del cerebro humano. Existe una búsqueda de movimiento mediante efectos tridimensionales como inicio del viaje en metro hacia la estación siguiente.

Restos arqueológicos encontrados:

Las obras para la construcción de esta estación duraron diez años debido al descubrimiento de numerosos hallazgos arqueológicos de importancia significativa. Se han encontrado restos de una fortificación bizantina (...) construidos con elementos arquitectónicos de un monumento de la época imperial que ha evidenciado dos etapas de construcción, en el siglo VI aC, y en el siglo VII dC. Entre los diversos hallazgos arqueológicos también destaca un capitel corintio, una media columna, un bloque angular decorado en un lado con la proa de un bote y en el otro con un trofeo de armas y, sobre todo, dos losas del siglo II dC. representando escenas de sacrificio en presencia del emperador (Jouakim, 2008).

Propuesta para los restos arqueológicos:

No detalla.



Figura 5. Intervención de la Estación Università. Fuente: Elaboración propia.

Estación Garibaldi

Arquitecto:

Dominique Perrault (francés)

Propuesta a nivel cero:

Se realiza una gran intervención sobre la amplia Piazza Garibaldi. A nivel peatonal, la vasta plaza Garibaldi que solía ser utilizada como estacionamiento, fue liberada de automóviles que solo pueden recorrerla perimetralmente, y mediante una forma triangular enlaza el interior de la estación (lo construido), con el exterior verde de la plaza,

que se dispone en una franja lateral llena de árboles. El techo de la plaza simula una red de pantallas semitransparentes que permiten el paso de la luz natural hasta el nivel de las vías.

Propuesta a nivel subterráneo:

Se realiza una intervención en la estación central Garibaldi (que articula el metro y el tren). Este proyecto, que surge como una gran posibilidad para la revitalización del área, plantea el desafío de crear una relación entre los distintos niveles, generando permeabilidad visual y luminosa por medio de grandes conexiones verticales. A través de una estructura metálica, la cubierta nace de los niveles inferiores, convirtiéndose en la principal conexión junto con las escaleras mecánicas.

Restos arqueológicos encontrados:

Durante las excavaciones para la construcción de los pozos de ventilación de la estación Garibaldi, se encontraron, restos de la fundación anteriores a la Restauración (la gran intervención urbana de finales del siglo XIX y que cambió la fisonomía de la mayoría de los distritos históricos de la ciudad), también de las murallas romanas. Los muros encontrados permitieron trazar con mayor precisión el perímetro sureste de la antigua Neapolis, área dedicada a los deportes o actividades de ocio (Cangiano, 2011).

Propuesta para los restos arqueológicos:

No detalla.

Estación Dante

Arquitecto:

Gae Aulenti (italiano)

Propuesta a nivel cero:

La creación de la estación Dante, ha involucrado también la intervención urbana de la plaza, con planta del s. XVIII. El solado de piedra con losas y cubos sigue el diseño de las arquitecturas diseñadas por Vanvitelli y los accesos a la estación, en vidrio transparente y acero, se han diseñado para garantizar la visibilidad del hemicycle en todos los lados.

Propuesta a nivel subterráneo:

El interior de la estación está cubierto con grandes paneles de vidrio blanco con postes de acero y alberga obras de artistas contemporáneos internacionales.

Restos arqueológicos encontrados:

Las excavaciones realizadas en Piazza Dante han sacado a la luz fragmentos cerámicos de un período comprendido entre los s. XIII y XVI. La cerámica es casi toda de fabricación local, y también importada de Puglia y la toscana arcaica, que atestiguan el crecimiento comercial de la ciudad durante ese período. Se han encontrado artefactos de uso diario de los conventos, y cerámica fina, para uso exclusivo de ricos y aristocráticos (Farace, s.f).

Propuesta para los restos arqueológicos:

No detalla



Figura 6. Intervenciones de las Estaciones Garibaldi y Dante. Fuente: Elaboración propia.

Dentro de las estaciones que aún se encuentran en construcción o que han sido abiertas parcialmente, se encuentran:

Estación Municipio

Arquitectos:

Álvaro Siza Vieira / Eduardo Souto de Moura (portugueses)

Propuesta a nivel cero:

Se plantea intervenir la plaza.

Propuesta a nivel subterráneo:

Respondiendo a los valiosos hallazgos de Piazza Municipio, se propone la conformación de un museo arqueológico, que permitirá a los usuarios realizar un recorrido por los 2500 años de historia de Nápoles.

Restos arqueológicos encontrados:

Esta ha sido una de las estaciones donde han salido a la luz más cantidad de hallazgos, alrededor de tres mil. Además de las numerosas ánforas encontradas, se ha descubierto en el año 2003, un bote de diez metros de largo, que se remonta al siglo II dC, muy similar al encontrado en Herculano. Gracias al barco, fue posible definir con precisión el contorno antiguo de la costa en el lugar. Posteriormente, en 2004 se encontró el puerto romano. A su vez, se han encontrado variados elementos como zapatos, macetas, copas, botellas, y artículos para pesca. En el año 2004, se encuentra un segundo bote romano, igual al primero encontrado, posteriormente un tercer barco de un período comprendido entre los s. I y II dC., y finalmente, un cuarto barco, que plantea la hipótesis de que los romanos poseían una flota de barcos (Archemail, 2008). En 2012, se descubre un esqueleto humano de la Edad Media, lo que también ha representado un descubrimiento importante (Giampaolo, 2012).

Propuesta para los restos arqueológicos:

Para la constitución del museo arqueológico, se construirá una maquina en tiempo real que reunirá arqueología, historia, arquitectura y arte contemporáneo y realizará una reconstrucción estratigráfica de la ciudad a lo largo de los siglos. A su vez, se prevé restaurar el antiguo bastión que quedará visible desde la estación.

Estación Duomo

Arquitectos:

Massimiliano Fuksas / Dorian Mandrelli (italianos)

Propuesta a nivel cero:

La propuesta plantea una gran estructura en forma de cúpula de vidrio transparente en la Piazza Nicola Amore, que aportará un elemento contemporáneo en el paisaje urbano del Corso Umberto I, y permitirá acceder al corazón de la ciudad antigua, el Decumanus.

Propuesta a nivel subterráneo:

Se plantea el paso por la estación como un paseo por la historia. con paneles iluminados que darán la sensación de pasear a través de las distintas fases del día.

Restos arqueológicos encontrados:

La cantidad de restos arqueológicos encontrados en la construcción de esta estación, son solo superados por los encontrados en la estación Municipio. Los primeros hallazgos, a fines de 2003, consistieron en los restos de un imponente edificio público del VI aC, un templo construido en la época de Augusto con motivo de los juegos isolímpicos³, y una fuente de mármol del siglo XII. En el año 2004, surgieron numerosos elementos arquitectónicos que forman parte del gimnasio: columnas, fragmentos del frontón, partes del piso de mosaico, la estructura de una escalera, parte de balaustradas, placas de mármol con nombres griegos de los ganadores de las Isolimpiadas, divididas en categorías (hombres, mujeres, niñas, niños) y disciplinas (lucha, boxeo, carrera armada). Posteriormente, ha salido a la luz el esqueleto de un niño, lo que llevó a los arqueólogos a suponer la presencia de una posible necrópolis. Recientemente se encontraron restos de un posible santuario del siglo V aC. (Archemail, 2008).

Propuesta para los restos arqueológicos:

La estación propone un equilibrio entre lo moderno y lo antiguo, destacando los restos arqueológicos del antiguo gimnasio de la época de Augusto.



Figura 7. Intervenciones de las Estaciones Municipio y Duomo. Fuente: Elaboración propia.

Consideraciones finales

¿Cuáles son los aportes de este tipo de intervenciones?

La experiencia de Nápoles propone una alternativa ante la complejidad de trabajar en el espacio público, en ciudades que presentan una realidad tan conflictiva en ese aspecto. La concentración de actividades que generalmente condensa un CH requiere de estrategias que permitan la circulación de grandes flujos de población que se reúne habitualmente en horas pico, y de espacios de calidad que articulen pasado y presente, adecuados para ello tanto a nivel cero como subterráneo.

³ Juegos similares a los olímpicos organizados por Augusto en Italia durante el s.II d.C., por ser Neapolis la ciudad más griega de la península italiana.

Como resultado del análisis de este caso, seguidamente se exponen los aportes identificados en cada uno de los distintos aspectos abordados en las estaciones, y se plantean inquietudes que esta experiencia suscita, con el fin de disparar un debate sobre una temática tan compleja y subjetiva.

Sobre los Arquitectos y diseñadores

En el caso de análisis, las intervenciones han sido desarrolladas por grandes estudios de arquitectura, diseñadores, y artistas de fama internacional que han logrado con sus originales intervenciones poner positivamente en la vidriera del mundo al CH de Nápoles, una ciudad bastante estigmatizada a nivel global. No obstante, esta situación, ¿es necesario recurrir a estos profesionales para llegar a intervenciones de calidad?, ¿no es posible llevar adelante actuaciones similares convocando a grandes arquitectos, urbanistas y artistas locales, reconocidos en ciudades y países latinoamericanos, y muchas veces también de renombre internacional?, necesitan los CH grandes estrellas o se requieren grandes espacios? Por otra parte, ¿las propuestas resultan ganadoras de llamados a concursos de ideas o han sido asignados estudios discrecionalmente? En este último caso, ¿no sería conveniente un concurso internacional que rescate la mejor propuesta?

Sobre las propuestas a nivel subterráneo

Tomando en particular la intervención analizada para la red de metro de Nápoles, resulta valioso destacar la idea de pensar los espacios destinados a este circuito de transporte no solo desde esa única función, como meros canales de personas en movimiento sino como “lugares” de disfrute, de relación, de encuentro ciudadano, con el presente y con el pasado. La propuesta de que estos espacios constituyan un “lugar”, interactuando con la arquitectura histórica y contemporánea, la arqueología y el arte, y donde este “museo” abierto permita un acercamiento diario y fluido con los habitantes, la convierte no solo en novedosa en esta materia, sino a su vez como una experiencia que busca incrementar la cantidad de usuarios para este sistema de transporte público, exaltar la historia y contribuir a la construcción de identidad y pertenencia. En ese camino, también colabora la incorporación de circuitos organizados desde el Municipio para el recorrido de las estaciones, como una especie de museo continuo, tanto para la comunidad local como para el turismo, y la oferta de actividades educativas para niños.

Reflexionando en torno a las nuevas intervenciones, ¿logran la nueva arquitectura, el diseño y el arte contemporáneo constituir atractivos y estímulos para incrementar el uso de estos “lugares”?, ¿consiguen fomentar la participación e identidad ciudadana?, ¿se conforman como reales espacios de encuentro?

Sobre las propuestas a nivel cero

Por otra parte, la articulación adentro-afuera, nivel cero-subsuelo, con la intervención en plazas públicas históricas, algunas de ellos nodos de movimiento urbano, procura el mejoramiento del paisaje urbano del CH, el incremento de equipamientos y espacios de descanso, y la reorganización del sistema de movimientos, priorizando el espacio público del cero para el peatón. Sin embargo, ¿han logrado este tipo de intervenciones incrementar el uso de estos espacios públicos?, ¿consiguen desalentar el empleo del vehículo privado en pos de un mayor uso del transporte público?, la nueva arquitectura, ¿ha contribuido en la transformación del espacio público a nivel cero?, y si lo ha hecho, ¿en qué modo?, ¿positiva o negativamente?

Sobre los restos arqueológicos encontrados

En gran parte de las estaciones se han descubierto restos de un valor impensado tanto por la calidad de información que han ofrecido sobre el pasado de la ciudad como por la cantidad de objetos encontrados. En este caso, es evidente la necesidad de compartirlos con la comunidad por medio de museos abiertos o como circuitos

arqueológicos, como medio de enseñanza del pasado, y como forma de concientización y construcción de identidad. En esta búsqueda, ¿cómo es la relación con el pasado, es una exhibición de objetos estáticos o existe una rotación que genere un interés continuo?

Ahora, en el caso de otras ciudades donde como resultado de las excavaciones no se encuentran restos con tanta carga histórica o en cantidades tan significativas, ¿es necesario crear museos o centros de interpretación?, ¿cuál es el límite para compartirlos in situ?, ¿todo hallazgo es motivo de exhibición?, ¿deben permanecer en el lugar o deben trasladarse a otros sitios?

Sobre las propuestas para los restos arqueológicos

En varias de las estaciones se ha propuesto la creación de museos arqueológicos como grandes áreas que conforman parte de plazas o espacios complementarios a las estaciones, o espacios de exhibición de los restos en el interior de las mismas estaciones. Estas áreas, terminan conformando una red museal al articularse mediante las estaciones en una red de transporte público como el subte. Esta propuesta, plantea también ciertos interrogantes. En las distintas estaciones, ¿los proyectos, logran integrar los restos en el espacio público contribuyendo en la concientización, educación y valoración del pasado?, ¿constituyen la mejor opción para protegerlos y compartirlos con la comunidad?, ¿genera la misma intervención recursos para el mantenimiento de los restos y sus espacios?

Finalmente, además de estos aspectos, otro tema a considerar también es la real continuidad de este proyecto de estaciones a lo largo del tiempo, iniciado hace cinco décadas, hecho que representa una clara decisión política de perseverancia más allá de diversas situaciones políticas y sociales por las que ha atravesado la ciudad. Quizás este aspecto sea el más difícil de encontrar en América Latina, la continuidad de un proyecto de forma ininterrumpida considerando los escasos recursos con los que suelen contar los gobiernos, y las diferencias políticas que muchas veces impiden avanzar en propuestas orientadas al bien común, hacen que, en muchos casos, estos proyectos no logren concretarse. No obstante, existen en América Latina ejemplos de procesos que han atravesado varias décadas logrando mediante una firme voluntad, desarrollar políticas de Estado continuas con el fin de llevar adelante importantes intervenciones que han conseguido transformar y mejorar la realidad. Frente a esta realidad, los numerosos beneficios que se aportan, ¿justifican una inversión de semejante envergadura?, ¿cómo se financia y sostiene la intervención?, y en otro caso, la ausencia de continuidad política, limita y/o frustra estas propuestas como alternativa para mejorar los espacios públicos?

Para concluir, es preciso reconocer que muchos de los CH de las ciudades latinoamericanas, comparten con Nápoles debilidades tanto en la movilidad como en la calidad de los espacios públicos enlazados a ella, así como falta de apropiación y pertenencia por parte de sus habitantes. A su vez, se reconocen grandes potencialidades en cuanto a su vasto patrimonio histórico cultural y a la calidad de sus espacios urbanos. Por lo tanto, este ejemplo ¿constituye un referente en cuanto a posibilidad de recuperar y revalorizar estos espacios públicos articuladores de pasado y presente?

Referencias bibliográficas

Archemail (2008). *I ritrovamenti archeologici nei cantieri della metro a Napoli*. Publicado el 26 de julio de 2008. Consultado el 25 de abril de 2014. Recuperado en: <https://web.archive.org/web/20110824075826/http://www.archemail.it/napoli.htm>

Borja J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa, Barcelona, España.

Cangiano, A. (2011). *Mura romane dagli scavi del metrò - Spunta l'ippodromo di Neapolis, Corriere del Mezzogiorno*. Publicado el 5 de julio de 2011. Consultado el 4 de mayo de 2014. Recuperado en:

https://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/arte_e_cultura/2011/5-luglio-2011/mura-romane-scavi-metro-spunta-ippodromo-neapolis-1901020655377.shtml

Carrión Mena, F. (2008). Centro histórico: la polisemia del espacio público. *En Centro-h*, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2.

Corbi, M. (2016). *Le stazione dell'arte di Napoli, Gestione di un patrimonio diffuso di arte pubblica. Gestione Patrimonio Artistico, Azienda Napoletana Mobilità*. Recuperado en: www.comune.napoli.it

Farace, E. (s.f). *Ritrovamenti ceramici a Castelnuovo e Piazza Dante. Tesi di laurea*. Recuperado en: <http://www.storiadellarte.com/pagine/tesi.PDF>

Gehl, Jan (2011). El arquitecto de las personas. Entrevista a Jan Gehl, publicado en la *Revista digital Yorokobu*. Recuperado en: <https://www.yorokobu.es/el-arquitecto-de-las-personas/>

Giampaolo, D. (2012). *Scheletro di época medievale ritrovate in cantieri metro. Repubblica.it*. Publicado el 27 de febrero de 2017. Consultado el 10 de septiembre de 2018. Recuperado en: https://napoli.repubblica.it/cronaca/2012/05/25/news/scheletro_di_epoca_medievale_ritrovate_in_cantiere_metro-35896804/

Herce Vallejo, M. (2001). Instrumentos de transformación del espacio urbano; presencia y operatividad en América Latina. *La ciudad construida*. Editor: Fernando Carrión Mena. Urbanismo en América Latina. Quito, FLACSO - Junta de Andalucía - Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador.

Jouakim, F. (2008). *Piazza Bovio, spunta una muraglia bizantina: difficoltà nei lavori. Bondi nominerà un «tutor» il primo agosto. Il Mattino, Napoli*. Publicado el 26 de julio de 2008. Consultado el 4 de mayo de 2014. Recuperado en: <http://www.patrimoniosos.it/rsol.php?op=getarticle&id=44060>

Muxí, Z. (2004). Ponencia presentada en la mesa: El espacio público y el tiempo público. Centros Históricos: El corazón que late (2004). Publicación del *Foro Internacional de Arquitectura, Córdoba, España*.

Ortiz Guitart, A. (2006). Regeneración urbana, espacio público y sentido de lugar. Un caso de estudio en la Ciudad de México. *Revista Provincia*, 15, enero-junio, 2006, Universidad de los Andes Mérida, Venezuela.

Pirone, L. (2012). *Napoli, inaugurata la stazione Toledo della Linea 1 (Napoli collegamento interrotto, Il Levante, Napoli*. Publicado el 13 de abril de 2012. Consultado el 20 de marzo de 2014.

Santos, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*, Oikos Tau, Barcelona, España.

Sepúlveda Voulliéme, D. (2004). Espacio público y urbanidad. Ponencia presentada en la mesa El espacio público y el tiempo público. Centros Históricos: El corazón que late. (2004). Publicación del *Foro Internacional de Arquitectura. Córdoba, España*.

Silva-Roquefort, R. y Muñoz, F. (2019). Ergonomía urbana como estrategia adaptativa del espacio público. Un análisis crítico al paradigma urbano actual. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (2), p. 159-168. Recuperado en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/70141/pdf>

Zagaria, C. (2012). *Opere d'arte ispirate al mare nella stazione Toledo. La Repubblica, Napoli*. Publicado el 12 de abril de 2012. Consultado el 7 de mayo de 2014. Recuperado en: https://napoli.repubblica.it/cronaca/2012/04/12/news/opere_d_arte_iscirate_al_mare_nella_stazione_toledo-33186648/