

ROMA, CENTRO HISTÓRICO.

Rome. the Historical Center.

Sergio Tomé Fernández

Recibido xx/xx/200x; aceptado el xx/xx/200x

Resumen: *Se efectúa un balance de la política de rehabilitación urbana aplicada en el casco antiguo, y un diagnóstico de los aspectos ambientales y funcionales, estableciendo comparaciones con Madrid.*

Palabras clave: Geografía Urbana, cascos antiguos, patrimonio, sostenibilidad.

Abstract: *It was effect to a balance of the urban rehabilitation in the old town, with a functional and environmental diagnostics, providing comparisons with Madrid.*

KeyWords: Urban Geography, historical town centres, heritage, sustainable development.

INTRODUCCIÓN

Esta nota es una aproximación geográfica, fundamentalmente cualitativa, al casco antiguo de la capital italiana, para esbozar los rasgos dominantes de su estado actual. Las observaciones se refieren al modelo de intervención aplicado, los procesos en curso y los problemas urbanos, con especial énfasis en la dimensión ambiental y de habitabilidad. Su propósito es la comparación con las grandes ciudades españolas, sobremanera Madrid, y la búsqueda de soluciones aplicables a éstas.

de componentes muy dispares, muestran sin embargo trazas relativamente uniformes. La homogeneidad de la fisonomía urbana obedece en parte a la reconstrucción barroca, aunque el modelado final es obra del Risorgimento, que practicó desde 1870 una reforma generalizada de las antiguas tramas y los espacios verdes. El producto de ese replanteamiento es el llamado barrio Piamontés, del lado oriental (estación Termini, plaza Vittorio Emanuele), y un vistoso sistema de grandes ejes interiores (Cavour, Nazionale, Tritone, Vittorio Emanuele, Vittorio Veneto), no ajenos a la inspiración parisina, que monumentalizan aún más el casco y le dan unidad.

I. LA MORFOLOGÍA Y EL PATRIMONIO CULTURAL: UN MODELO DE CONSERVACIÓN.

El centro histórico de Roma, comprendido dentro de la muralla del siglo XVII, es, por su extensión (30 km² frente a los 10 de Madrid), uno de los mayores de Europa. Tan sólo el núcleo original, envuelto en la cintura aureliana, ya reúne una superficie de 15 km². Las proporciones casi inconmensurables de su patrimonio, que superpone y combina en diversa forma las herencias materiales de todos los tiempos, hacen de él algo excepcional. Desde una perspectiva geográfica comparada, al observador español de tan complejo organismo le llama la atención que constituya un todo, donde los paisajes, de extraordinaria calidad, obtenidos a partir

FIGURA 1. Autobús eléctrico en Villa Borghese.



*Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo

Se trata pues de un verdadero conjunto, a la vista del cual quedan de manifiesto dos diferencias fundamentales con España. Una es el brillo incomparablemente superior del siglo XIX y los comienzos del XX, fácil de valorar a través de la formidable extensión ocupada, dentro y fuera de recinto, donde el acierto de la planta viaria, los espacios públicos y las perspectivas visuales no es menor que la nobleza de la edificación. La imagen urbana resultante guarda en consecuencia una mayor semejanza con otras urbes de la Europa occidental y central, incluso tan poco cercanas como Budapest. Si la ciudad no ha perdido su condición de agregado armónico, donde la huella del 1800 articula y organiza un legado preindustrial vastísimo, también es porque no padeció nada semejante a la fiebre destructiva y la vulgaridad urbanística del franquismo español. De hecho, pueden recorrerse los más de cinco kilómetros de diámetro en diferentes direcciones sin encontrar prácticamente ningún edificio moderno descontextualizado. Las contadas construcciones de línea funcional como la estación Términi, la sede de la FAO o el Ara Pacis (obra de Richard Meier, 2003), poseen además un carácter singular que en ningún modo devalúa el conjunto. Imposible hallar nada parecido a los terribles *cajones* de ladrillo de la madrileña plaza del Callao, o el Ministerio de Trabajo en el Paseo del Prado, por poner sólo dos ejemplos. Por la misma razón la ciudad del Tíber mantiene dentro de su perímetro histórico asentamientos ocupados por villas y palacetes con jardines en Ludovisi, el Trastévere y otros lugares, a diferencia de Madrid que en gran medida los destruyó sin ir más lejos en Recoletos. Hay un plan de recuperación de esas villas históricas y sus jardines, aplicado por ejemplo a Villa Torlonia. Los ámbitos verdes que acompañan a aquella edificación de baja densidad, sumados a los grandes parques y formaciones boscosas que en algunos casos tapizan las colinas (Gianicolo, Monte Celio, Campo Marzio, Parco Egerio), totalizan no menos de un 30% del total de la superficie intramuros.

FIGURA 2. El tranvía utiliza el centro de la calzada en Viale Trastévere, sombreado con plátanos.



La morfología está definida por la convivencia y el contraste entre aquellas áreas arboladas, los espacios públicos monumentales, las grandes vías del capitalismo industrial y los tejidos edificados de mayor antigüedad. No tendría sentido caracterizar aquí, porque ya se ha hecho, el precioso sistema de plazas de diferente generación, desde Colonna y Laterano, Navona o el Pópolo hasta Quirinale y República, Rotonda y Spagna o Trevi. Según los casos, su valor o interés reposan en el tamaño, la forma, el papel que desempeñan dentro de la red arterial o las perspectivas que proporcionan. Sus atributos provendrán si no de la función ejercida, la arquitectura obligada y el hecho de alojar edificios comunales, construcciones nobles (iglesias, palacios), obeliscos o fuentes. Pero es preciso resaltar el hecho de que esos espacios de relación poseen, además de su riqueza y diversidad, el interés añadido de permanecer intocados. Es decir, ajenos a las reformas que en las ciudades españolas han desnaturalizado una elevadísima proporción de las antiguas plazas, al introducir en ellas nuevos pavimentos, farolas, mobiliario diverso y elementos-barrera, en sustitución acaso de los antiguos jardines. Sirva como muestra la desafortunada intervención en la madrileña plaza Tirso de Molina, sin parangón en la capital italiana donde son contadísimos los recintos públicos replanteados, como la plaza Pilotta con adoquines y magnolios. El nivel discreto de esas actuaciones no impide que se alcen voces críticas, por ejemplo cuando el mobiliario incorporado es de sabor ochocentista. Pero parece indiscutible que la enfermedad de las obras no se ha declarado en Roma, cuyas autoridades vienen manteniendo igualmente el buen criterio de no introducir puentes actuales ni pasarelas en el frente fluvial, como tampoco colocan esculturas de vanguardia o fuentes monumentales sobre escenarios urbanos del pasado.

El casco se caracteriza en suma por una *autenticidad*, que no podría interpretarse exclusivamente como resultado de la falta de inversiones en ciertas clases de obras. Detrás hay un modelo de gestión y una práctica urbanística, arbitrados desde la Oficina Especial para la Intervención en el Centro Histórico (1977), abierta tres años antes de que Roma fuese incluida en la lista de la UNESCO. El criterio seguido varió considerablemente a lo largo del tiempo, aunque sin alterar planteamientos básicos como la prioridad de los aspectos medioambientales y el uso residencial, o el rechazo de la conservación exclusiva de fachadas, a favor de una verdadera rehabilitación guiada por pautas constructivas tradicionales. La acción desarrollada, calificable como de baja intensidad, es correcta pues sus efectos pasan bastante más inadvertidos que cuando se opta por grandes proyectos de imagen. El resultado es un territorio plenamente ocupado, donde sólo distritos muy determinados (parte del Trastévere, Monte Parione) padecen niveles de deterioro medio o acusado, el resto está en buena conservación y soporta la carga funcional propia de un centro metropolitano. El valor inmo-

biliario de las áreas urbanas de esa naturaleza no se traduce sin embargo hoy por hoy en una actividad particularmente intensa de derribos, adaptación de viejos inmuebles o construcción de nueva planta. Las obras no son ahora mismo muy numerosas, por lo que puede hablarse de estabilidad, dentro de la cual Roma muestra fracciones de tejido correctamente restauradas frente a otras que reclaman mantenimiento, pero carece en realidad del fachadismo imperante en las viejas ciudades españolas.

FIGURA 3. Palacios Nuevo Renacimiento en Vía Cavour, producto de la reforma interior.



Sean casas antiguas o bien actuales con inspiración histórica, dominan allí dos modelos constructivos. Uno es el edificio civil del tipo más corriente, cuya factura no ha variado gran cosa desde el siglo XVIII en adelante, con frente liso rasgado por líneas de imposta, y contraventanas en los huecos de disposición regular. El otro es el bloque *Risorgimento* de las grandes vías, estilo nuevo renacimiento o de otro gusto, dotado con soberbios almohadillados, frontones, columnas y balconajes, pero también contraventanas. Descartando los palacios de época anterior, las construcciones religiosas y las grandes arquitecturas con función pública, una abrumadora proporción del caserío responde a las dos clases descritas. La muy particular gama de colores italianos empleada en fachadas termina por unificar el conjunto, aunque individualizando cada componente mediante una amplia variedad de tonalidades a las que el paso del tiempo extrae infinitos matices. Los colores estridentes o chillones, como los rosas y azules *subidos* que tan habitualmente se utilizan en nuestro país, no tienen aquí cabida pues desvirtuarían la escena urbana.

II. LA DIVERSIDAD FUNCIONAL DE UN ESPACIO EN REESTRUCTURACIÓN.

La vieja Roma desempeña un doble cometido del que procede su característico perfil polifuncional. Continúa siendo, por un lado, el núcleo de poder y el centro de nego-

cios tradicional, conservando en consecuencia funciones directoras relacionadas por ejemplo con el aparato burocrático estatal (ministerios, parlamento, senado). Además de esa fuerte presencia institucional aloja parte del centro financiero y en él aún tienen una participación nada desdeñable los servicios más especializados, sin que sea propiamente un espacio de oficinas. En cuanto al comercio, viene cediendo mucha de su actividad a espacios inmediatos (como Cola de Rienzo) o más distantes, pero buena parte del casco antiguo mantiene e incluso afianza su condición de espacio hipercentral, definido por las mayores densidades de implantación comercial y su fuerte diversificación. A la vez, es el ámbito que soporta una afluencia turística superior a ocho millones de visitantes en 2006 y 2007, mientras que en los cinco primeros meses del año en curso alcanzó según fuente municipal los 7,6 millones. Eso se traduce de muy diversa forma, por ejemplo en un dispositivo cultural de dimensiones colosales (50 museos, 17 teatros) pero también en una infraestructura de acogida dominada por el comercio específico y la hostelería. Las actividades más directamente relacionadas con el turismo se reparten o disputan el suelo con las de carácter central y los núcleos de decisión, resultando asociaciones e incompatibilidades entre ellas que concretan su organización geográfica.

Un espacio tan amplio y con una carga económica tan voluminosa necesariamente ha de presentar una fuerte jerarquización interna, con arreglo a la cual las diferentes actividades se agrupan y distribuyen de forma desigual. La estructura funcional del conjunto está en principio condicionada por la accesibilidad, de ahí que las estaciones de metro, no tan numerosas como en Madrid puesto que Roma sólo tiene dos líneas y una tercera en obras, definan polos de actividad destacados (Barberini, Cavour, Flaminio, República). Ninguno de ellos alcanza sin embargo al distribuidor fundamental que es el intercambiador modal de la estación Términi. El reparto de los diferentes centros de atracción (administrativos, de servicios, comerciales o de ocio) y los lugares con mayor concurrencia turística es quien distribuye los flujos y recorridos, de manera favorable a ciertos ejes, nudos y áreas de mayor vitalidad. El hipercentro tiene como espina dorsal a la Vía del Corso (entre las plazas Venecia y del Pópolo) y sus laterales, con un enclave de gran concentración muy marcada por el turismo entre las plazas de España y de Trevi. Desde el Corso o al sur del mismo, las grandes vías del siglo XIX articulan el espacio comercial restante, bien en dirección occidental hacia el Vaticano (Vittorio Emanuele), o mucho más claramente en sentido opuesto (Tritone, Nazionale, Cavour), donde se encuentra Términi. Aparte de ella, las plazas Barberini, Pópolo y Venecia son los nudos de mayor grosor. En el tramo intermedio de la Vía del Corso, el cruce de plaza Colonna con Largo Chigi se comporta como una especie de centro de gravedad, identificado con los grandes almacenes La Rinascente y las galerías Al-

berto Sordi. No hay intramuros otro centro comercial que el habilitado en la planta inferior de la estación Términi, por adición de tiendas. Siendo una población muy conservacionista, en Roma tan sólo sobrevive cierta muestra del comercio tradicional, representado entre otras cosas por algunos cafés selectos y confiterías (Barberini, Grecco, Giolitti, del Moro) imposibles de hallar en Madrid. El comercio más exclusivo tiende a concentrarse al extremo septentrional del casco, ordenado por las vías del Babuino, Condottí, Véneto y Barberini, donde aparecen agrupados los anticuarios y galerías de arte, las joyerías (entre otras Tiffani), la alta costura y la moda de diseño, junto con elegantes hoteles y cafés. Esa fracción selecta del centro está física y funcionalmente conectada con el lujoso ensanche de la plaza Cavour y Prati, al otro lado del Tiber. Su equivalente relativo en Madrid podría encontrarse en algunas calles de la fracción más central del barrio de Salamanca, como Lista o Claudio Coello.

Tiendas de gama media o alta forman un itinerario altamente especializado en la antigua calle mayor, Vía del Corso, quizá el mejor ejemplo de renovación en el equipamiento comercial con sustitución de actividades. En las guías turísticas de los años 1980 era descrita como lugar idóneo para presupuestos más ajustados, que no podrían realizar compra alguna en las arterias antedichas. Pero la arribada de firmas de moda, cadenas internacionales, franquicias y medianas superficies de perfumería la ha encarecido. En cierto modo también la ha banalizado, desde el momento en que su paisaje mercantil es ahora idéntico al de todas las capitales europeas. Las Vías Tritone y Nazionale, entre otras, son también recorridos comerciales de tejido muy denso aunque más desigual, donde abundan los establecimiento de categoría intermedia y la ropa es dedicación dominante en tramos concretos. Hay, en fin, algunos pasillos o espacios de perfil funcional muy específico, como la calle Coronari, copada por vendedores de antigüedades y restauradores de arte. Al extremo empresarial opuesto puede citarse el entorno de la estación Términi, donde la compacta nube de establecimientos corrientes o especializados incluye una presencia extranjera nada fácil de encontrar en otras partes de la antigua Roma. Esa sería la fracción del centro-masa, que también se extiende discontinuamente por las calles menos caras de otros distritos, y aflora en el mercadillo del Trastévere. Al español le resulta chocante la ausencia de tiendas chinas, la escasa radicación del comercio étnico y el muy reducido número de supermercados (normalmente de la cadena Despar), indicadores probables del precio prohibitivo de los locales. Ahora bien, debe reconocerse que la constelación comercial hasta aquí descrita produce un impacto visual mínimo sobre los escenarios históricos, pues no hay letreros o muestras publicitarias fuera de escala, como tampoco locales cuyo material o color disarmónicos tengan un efecto devaluador del conjunto monumental.

FIGURA 4. Estacionamiento de motocarros abandonados.



El turismo merece mención aparte, como fuente de vida que a partir del Siglo de Las Luces ha dejado huellas sustanciales en la epidermis urbana. De los casi doscientos hoteles censados hoy, la generación más antigua (de procedencia dieciochesca) y sobre todo los lujosos alojamientos con gusto clasicista erigidos por decenas en el tránsito del siglo XIX al XX, componen un patrimonio extremadamente singular que ennoblece las vías principales. En cuanto a la hostelería de restauración y cafeterías, rebasan ampliamente el medio millar de establecimientos, con pautas de localización diferenciadas por categorías. Cuando son de nivel superior suelen convivir con el comercio selecto y buscan los lugares de máxima accesibilidad, mientras que según van resultando más asequibles tienden a colonizar las calles secundarias, para cobrar a menudo proporciones de monocultivo. Las vinerías y negocios generadores de vida nocturna (cafés, pubs) están relativamente reunidos en el entorno de Campo de Fiori y Plaza Navona, mientras que apenas funcionan algunas discotecas en esa misma parte y en Villa Borghese, con lo cual se minimizan los problemas de convivencia provocados por el ocio juvenil (la *movida* española).

FIGURA 5. Vía del Corso, eje director del centro histórico.



III. LA HABITABILIDAD URBANA: EL PAPEL FUNDAMENTAL DEL VERDE Y LAS DEFICIENCIAS EN OTRAS VARIABLES DEL BIENESTAR.

En términos generales las condiciones ambientales de Roma resultan bastante más favorables que las de Madrid, quizá no tanto por causas naturales como en consecuencia de la acción humana a lo largo del tiempo. Tiene el mar Tirreno a veinte kilómetros, un curso fluvial caudaloso en su recinto, y La Campagna que le sirve de traspais está tapiada por paisajes mixtos, donde manchas de bosque (espontáneo o sembrado) se intercalan rítmicamente entre los campos de cultivo. A diferencia de la Meseta española, todavía subsisten las dobles hileras de árboles en carreteras secundarias y caminos rurales, así como cortinas sencillas separando fincas. La ciudad posee grandes extensiones forestales, como Villa Pamphili (184 has.), donde las especies del país suelen convivir con las repobladas en diferentes épocas, pues la plantación parece haber sido una práctica continuada históricamente. Algunos de los mayores espacios verdes, conectados de manera que forman una Red Ecológica, se encuentran precisamente en el interior y los bordes del centro histórico, coincidiendo en parte con las colinas: El Gianicolo y Villa Sciarra al Este, El Pincio y Villa Borghese al Norte. Del lado meridional, en los foros y el monte Celio, un amplio sistema de parques relacionados con los yacimientos arqueológicos (Trajano, Nerón, Egerio, Escisión), enlaza con el espacio natural protegido de la Vía Appia Antigua (3.446 has.). Hay otros jardines de dimensión más reducida junto a las puertas de la muralla (Porta Vía, Porta San Giovanni), en palacios (Quirinal) o antiguas propiedades religiosas, cuyo reparto también ayuda a airear el tejido urbano, salvo quizá en la parte más densa de la trama que coincide con el meandro del Tíber. Las principales áreas verdes cumplen una función ecológica destacada pues no es raro que posean carácter boscoso. La densidad de las formaciones es en ellas tan llamativa como la variedad de la flora, combinada por puras razones biogeográficas o de forma más aleatoria según los criterios de la jardinería paisajística mediterránea. Hay abundancia de robles, olmos, encinas, acacias, eucaliptos y palmeras, entre muchas otras clases de árboles. Son numerosísimos los cipreses y los pinos de gran desarrollo, a menudo podados, en toda suerte de soportes: jardines, viales, campos de ruinas, patios de edificios. Se emplean con profusión la hiedra, los macizos de buganvillas y aún más habitualmente las adelfas, recortadas a veces para darles porte arbóreo.

En vías públicas está muy destacada la participación de los plátanos, bastante uniformes por su edad centenaria y su envergadura, de manera que parecen colocados a la vez en gran parte de la ciudad. La influencia parisina resulta evidente en la selección de la especie, aplicada a la ri-

bera del Tíber donde hay pantallas tupidas tanto en los paseos superiores como en los andenes del cauce. La amplitud de las calles abiertas en tiempos de la Unificación ha favorecido que se permita a los árboles (platanos y otros) un crecimiento bastante libre, y en apariencia gozan de muy buena salud, no padeciendo estrés hídrico. En ausencia de una cultura arborícola como la española, la inexistencia o moderación de las podas deja que el follaje alcance a menudo la altura de una casa con cinco o seis pisos, y forme bóveda o túnel. De manera que funciona como climatizador frente a los rigores estivales, refresca pero también oxigena la masa edificada. Cuando la anchura de las aceras no permite los plantíos, éstos se realizan en la calzada, sobre la franja de estacionamiento en cordón. También se usan regularmente los macetones en hilera, con palmas u otros vegetales, por ejemplo en zonas peatonales.

Además de todo ello la capital italiana resulta en términos constructivos considerablemente menos densa que las poblaciones españolas, pues un elevado porcentaje de su superficie está ocupado con formas de edificación abierta, bien sean villas y palacetes ajardinados, o bloques aislados con espacios arbolados entre ellos y en el núcleo interno de las manzanas. Con semejante disposición del hábitat se multiplica exponencialmente el pequeño verde de oxigenación, que requiere cuidados pero a cambio da una gran amenidad a los paisajes. Por si eso fuera poco, los patios interiores ajardinados han venido siendo casi una constante, desde los inmuebles historicistas levantados durante la última parte del Ochocientos hasta los cuarteles y colonias mussolinianos, e incluso los conjuntos de la posguerra y aún posteriores. Es fácil comprender entonces que en la Roma estival, tan dura desde otros puntos de vista, te acompañe el canto de las cigarras, y a pesar del fortísimo calor no es raro que refresque por la tarde, pues allí no hay ni el ambiente ni la luz de desierto tan propios de Madrid.

FIGURA 6. Tránsito rodado junto al Coliseo.



En la ciudad heredada los demás factores de bienestar son la seguridad, ya que resulta casi imposible hallar mal ambiente en parte alguna, y la inexistencia de situaciones de marginación explícita (mendicidad, prostitución). Saltan a la vista las diferencias sociales entre distritos o calles de distinta categoría, pero sin que se den fenómenos de ghetto o bolsas de pobreza tipo Lavapiés. El valor de mercado del casco, y el deseo de proporcionar condiciones satisfactorias para la actividad turística, probablemente explican en parte la barrera levantada a las clases desfavorecidas y los grupos no integrados. La lucha contra el crimen ha llevado a decisiones tan controvertidas como la utilización del ejército (1.060 soldados en Julio de 2008) o la dotación armamentística de los seis mil policías locales (Septiembre de 2008). Pero el efecto del turismo no se limita en absoluto a eso, sino que igualmente provoca no pocos de los problemas causantes del malestar urbano. El elevadísimo número de visitantes, catorce mil como promedio diario en el coliseo, con máximo en Septiembre, genera unas necesidades de avituallamiento (raciones de comida, agua mineral y helados en verano), ensucia, produce desperdicios, congestiona y deteriora los espacios públicos. De ahí que las autoridades locales hayan prohibido en 2008 el consumo de comidas y bebidas al aire libre en ámbitos monumentales. La presión que en los meses de mayor masividad se ejerce sobre el medio y los recursos urbanos, es percibida negativamente por una parte de la ciudadanía, a pesar de los ingresos que inyecta. Entonces se dejan sentir la falta de amabilidad, las manifestaciones de fastidio, los abusos y engaños.

Con tal contingente de población flotante, haciendo vida en la calle, resulta más costoso conseguir niveles satisfactorios de limpieza y mantenimiento, de por sí complicados por el tamaño del casco, su centralidad y abultadísimo patrimonio. A favor de los regidores debe reconocerse la ausencia de pintadas o graffitis, aunque es bastante considerable el abandono e incluso la falta de pulcritud. Los fuertes contrastes locales consiguen que en lugares como el entorno de la plaza Barberini, de donde arrancan las elegantes (y limpiísimas) vías Véneto y Barberini, haya callejuelas mugrientas. Resulta palpable el descuido de muchos parques, sin ir más lejos Villa Borghese que en gran medida carece de césped, y hay cierta dejadez en no pocos lugares públicos, en el estado de las cabinas telefónicas y las calles, donde sorprenden al visitante las motos e isocarros (*apes*) abandonados, cubiertos de polvo, formando a veces grupo. Independientemente de las molestias ocasionadas por la contaminación acústica, del fortísimo tránsito rodado (al que nos dedicamos aparte), la vieja Roma resulta incómoda, incluso en las arterias peatonales, porque en ella se camina mal. Las aceras, asfaltadas y no siempre en buen estado, son inexistentes en los viales más angostos, donde hay que soportar el antiguo adoquinado, de superficie normalmente irregular y con remiendos. Escasean los lavabos públicos, hay menos papeleras de las necesarias y son poquísimos los bancos donde descansar, a diferencia de la fuerte provi-

sión existente en barrios acomodados cercanos al casco como Prati-Cola de Rienzo.

IV. LA DIFÍCIL SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS RELATIVOS A LA MOVILIDAD.

El tránsito y estacionamiento han sido motivo de preocupación municipal al menos desde los años setenta, cuando fue redactado el primer plan introductor de restricciones. Desde entonces hasta hoy los problemas se han agudizado a causa de la motorización acelerada, la sobrecarga de actividades económicas y la multitudinaria afluencia turística al centro histórico, un espacio donde los restos arqueológicos tampoco facilitan el uso del subsuelo en busca de respuestas. El Plan Regulador del desarrollo urbano aprobado al concluir al siglo XX ha redoblado el esfuerzo por suavizar la fuerte presión del flujo vehicular, favoreciendo el transporte público y los desplazamientos peatonales o en bicicleta. El modelo de movilidad al que se aspira sólo es alcanzable si además de ofrecer alternativas impone limitaciones, entre ellas la restricción del libre acceso en automóvil, verificado mediante un sistema electrónico de control que sólo permite la entrada a quien satisface un canon anual. El núcleo fundamental del casco queda entonces reservado a residentes, empresarios y servicios básicos, aunque por sí solos generan flujos suficientes como para congestionar gran parte de la trama. Sólo algunos itinerarios, e islas conformadas por viales estrechos de gran densidad comercial, son estrictamente peatonales, predominando en el resto las fórmulas de coexistencia que el gobierno local encuentra preferibles a una peatonalización masiva.

Los ejes directores (y algunos secundarios) de la red arterial mantienen desde luego un carácter abierto, generador de inúmeros problemas. Las riadas de automóviles propias de una metrópoli, junto con los setecientos mil ciclomotores que según fuentes municipales circulan por la ciudad, logran que el ruido continúe siendo una variable esencial del malestar urbano como en tiempos de Julio César. La contaminación acústica se ve con frecuencia acrecentada por el mal estado del firme, tanto en calles asfaltadas como en las adoquinadas, más numerosas, que muy a menudo presentan parcheos o no tienen las piedras bien colocadas. La circulación es relativamente importante en la vía de los Foros Imperiales, afectando de forma negativa al Coliseo, y cobra extrema densidad en las otras arterias que drenan a Plaza Venecia, así como en el borde fluvial. La mala fluidez hace fácil comprobar que en una elevadísima proporción los automóviles sólo transportan una persona. Como opción alternativa, las motocicletas permiten sortear los atascos pero son contaminantes y consumen gran cantidad de espacio en las vías públicas para estacionamiento.

Muchas calles con libre tránsito, y algunas de coexistencia, resultan francamente penosas para los peatones. Por ejemplo en Vía del Corso las estrechísimas aceras son incapaces de recoger el impresionante volumen de viandantes, obli-

gados a caminar por la calzada con el consiguiente riesgo. También a orillas del Tíber los corpulentos plátanos malamente dejan espacio en las aceras para dos personas, logrando que el paseo, subordinado a una vía rápida de circulación severamente congestionada, resulte poco grato. En otros viales simplemente no hay aceras, y en general el casco adolece de mala movilidad peatonal. Los semáforos son tan insuficientes como los pasos señalizados, que a menudo carecen por completo de pintura incluso en los cruces más céntricos, de manera que el viandante queda expuesto a la indisciplina y falta de consideración de muchos conductores. La estampa de los peatones cruzando a carrera, dedicados a sortear el caos circulatorio de motos y automóviles, se nos antoja impropia de una capital europea.

FIGURA 7. Adelfas, frecuentemente empleadas como arbolado de aceras.



El transporte público es el único instrumento con el cual la Administración puede aminorar las servidumbres negativas del tráfico privado. El proyecto actualmente en ejecución para ampliar la red del metro solventará a corto plazo gran parte de los déficits relativos a accesibilidad. Entre tanto el transporte de superficie ya proporciona algunas soluciones eficaces como servicio de viajeros, contra la contaminación y en términos de compatibilidad con el tejido histórico. Circulan autobuses alimentados con gas metano, y cuatro líneas de minibuses eléctricos Breda capaces de cargar ocho viajeros sentados y cuatro de pie. Su tamaño los hace idóneos para circular por las vías más angostas o adentrarse en los parques como Villa Borghese, y algunos recorridos (por ejemplo Plaza del Pópulo-San Giovanni in Laterano) se desarrollan íntegramente intramuros. También llega un trayecto periférico de trolebuses Solaris-Ganz a la estación Términi, y funcionan numerosas líneas de tranvías, antiguos (Breda) o de tecnología moderna (Ansaldo), que se adentran en el casco (vía Arénula) o más frecuentemente lo bordean y se quedan a sus puertas, en Plaza Risorgimento, Vía Druso, Vía Savoia y aledaños de Términi. Su convivencia con los coches no plantea problemas pues suele reservarse para los raíles el tramo central de la calzada en las calles más anchas, y sólo en un número reducido de viales con

poca latitud el uso es compartido, mediante regulación semaforica.

En cuanto al transporte no motorizado, en 2008 comenzó el servicio de bicicletas de alquiler (*Roma Bike, Bicincittá*), cuya preparación ha corrido a cargo de la empresa española Ferrocarriles y Contratas. Veintidós estaciones de recogida, donde se ofrecen un cuarto de millar de unidades, representan la fase inicial de un proyecto que pretende reunir veinte mil bicicletas. El problema es hallar en el centro histórico lugares seguros para rodar, aunque la ciudad posee diecisiete recorridos ciclopeatonales en trama urbana, once sobre zonas verdes y otros seis en construcción, sumando más de doscientos kilómetros. Pero de ellos sólo corresponden al casco antiguo las pistas existentes en el andén bajo del Tíber, con tramos discontinuos, y en los parques de Monte Celio o Villa Borghese. Las calles peatonales o de acceso condicionado son practicable, pero en ellas puede resultar disuasorio el antiguo adquinado, de modo que para encontrar una red de carril-bici cómoda y segura hay que desplazarse a barrios decimonónicos como Prati, donde la senda ocupa el lateral de las calles separada del resto de la calzada por un doble bordillo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO PEREIRA, J. R. (2003): *Roma capital: invención y construcción de la ciudad moderna*, Universidad de La Coruña.
- ÁLVAREZ MORA, A. (1998): "Estrategias territoriales y políticas aplicadas al centro histórico en la Roma del Novecientos. Los antecedentes, <http://www.rafaelopezurgel.com>.
- AYMONINO, C. (1996): *Piazze d'Italia: progettare gli spazi aperti*, Ed. Electa, Milano.
- BENEVOLO, L. (1983): *La conservazione dell'abitato antico a Roma*, Fondazione Aldo Della Roca, Roma.
- CARDILLI, L. (2000): *On the streets of Rome: the holy shrines*, Bonsignoni, Roma.
- CASSETTI, R.; SPAGNESI, G. (2004): *Il centro storico di Roma, storia e progetto*, Ed. Gangemi, Roma.
- CORSINI, M. G. (1998): *Tipi e tessuti del centro storico di Roma: lettura del costruito per il progetto*, Ed. Kappa, Roma.
- GALLEGO ROCA, J. (2005): *Roma en la cultura de la restauración*, Universidad de Granada.
- POTENZA, S. (1991): *L'ambiente nel centro storico e a Roma*, Stampa, Roma.
- UFFICIO SPECIALE PER GLI INTERVENTI SUL CENTRO STORICO DI ROMA (1989): *L'ambiente nel centro storico e a Roma. Rapporto Preliminare*, Comune di Roma.
- UFFICIO SPECIALE PER GLI INTERVENTI SUL CENTRO STORICO DI ROMA (1989): *Edifici per la cultura*, Comune di Roma.
- UFFICIO SPECIALE PER GLI INTERVENTI SUL CENTRO STORICO DI ROMA (1998): *Manuale del Recupero del Comune di Roma*, Roma.
- V.A. (1978): *Capire Italia. Le città*, Ed. Touring Club Italiano, Milano.
- V.A. (1984): *Roma Centro Storico 1924-1976*, Comune di Roma.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <http://www.assessorato.ambiente.it>
- <http://www.comune.roma.it/ambiente>.
- <http://www.comune.roma.it/cultura/uffmonsc/villamas.htm>.
- <http://www.comune.roma.it/dipterritorio/news/>.
- <http://www.urbo.ovpom.org>.

