

PROF. ARCH. MARIO CERASOLI

Dipartimento di Studi Urbani

Università Roma Tre

via Madonna dei Monti, 40

00184 Roma

m.cerasoli@uniroma3.it

---

MESA TEMATICA:

3. LA PRODUCCIÓN MATERIAL DE LAS CIUDADES: LOS MODELOS DE USO DEL SUELO Y LA ESTRUCTURA SOCIO-ESPACIAL.

## **Roma y sus Periferias: reglas de asentamiento y formas del habitar. Entre migración, automóvil y televisión.**

RESUME

*La escena romana es un rico contenedor de periferias, diversas y heterogéneas, en su mayoría nacidas después de la Segunda Guerra Mundial, casi todas escenario todavía de degradación generalizada.*

*Sin embargo, estas periferias son el producto de un cambio cultural, globalizado, que ve en la emigración, en el auto y en la televisión sus primeros poderosos vectores de difusión desde los años Cincuenta.*

*Un fenómeno urbano, difundido en cualquier lugar en los países occidentales y especialmente los de cultura latina, que ha llevado a la producción de un área sin límites de baja densidad que, en las últimas décadas, inevitablemente, se ha rodeado la gran ciudades - y más allá -, ocupando las antiguas tierras agrícolas y que casi siempre lleva como resultado a un mosaico urbano/suburbano/metaurbano fuertemente fragmentado.*

*Hoy es difícil hablar de ciudad si no de diferentes ciudades - o al menos de diferentes entidades urbanas que se definen al igual que de diferentes maneras - como para exorcizar el hecho de que la ciudad contemporánea es probable que se va convirtiendo en una no-ciudad. Y tal vez es de la misma manera que podríamos hablar de diferentes periferias.*

### **Premisa – ¿Porqué hablar el día de hoy de Roma y de sus periferias?**

La escena romana es un rico contenedor de periferias, diversas y heterogéneas, casi todas escenarios de una difusa degradación; estas periferias nacen prevalentemente a partir de la Segunda Guerra Mundial, continuando hasta el día de hoy, siguiendo solo en parte el complejo diseño de los planos urbanísticos.

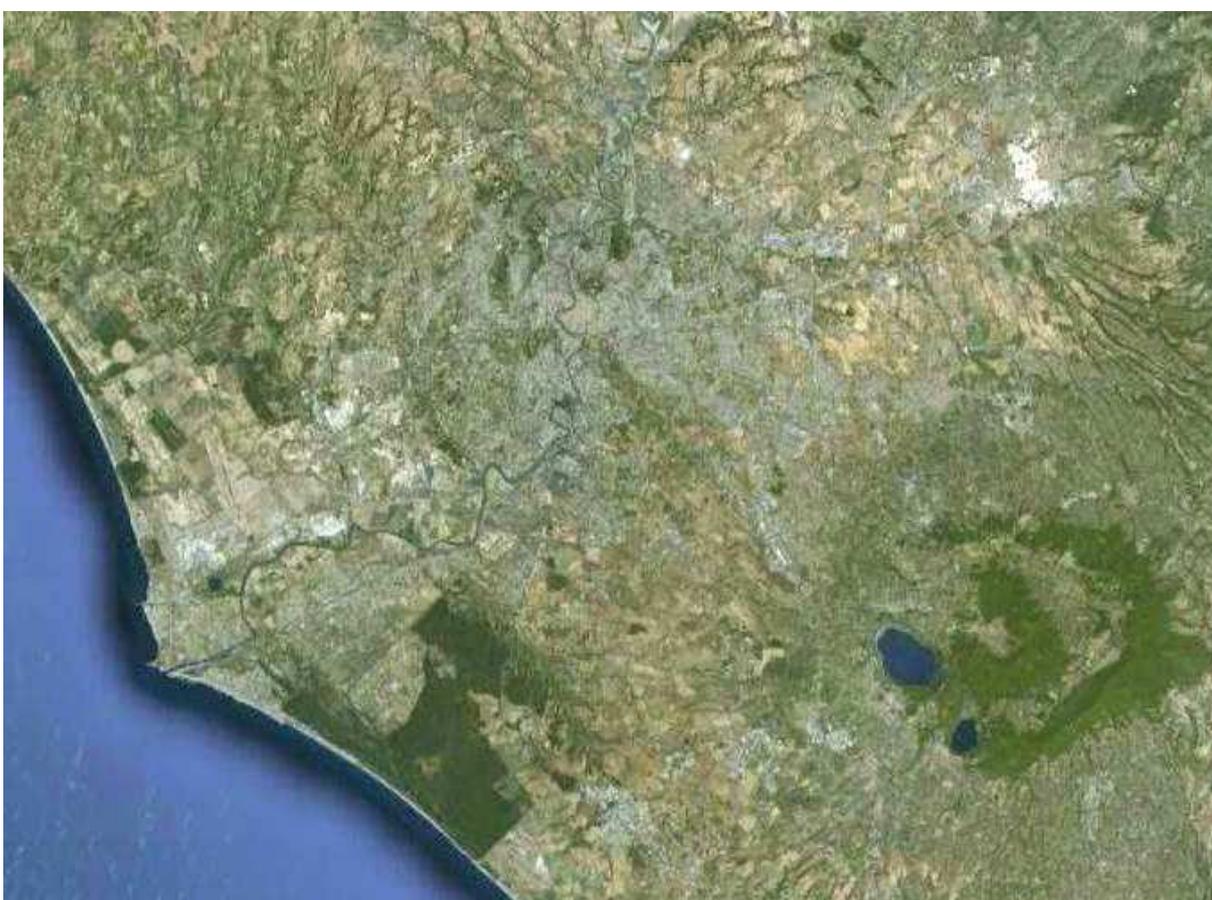
La paradoja mas evidente es la de encontrarse frente a dos grandes familias de periferias: aquellas espontaneas y aquellas planificadas. Las primeras nacen en el impulso de diversas oleadas de emergencia de vivienda; mientras las segundas casi todas en respuesta del Plan Regulador de 1965. De todos modos, casi siempre, las periferias espontaneas son dotadas de un trazado consolidado y de una calidad que incluso en aquellas planificadas es escaza o del todo ausente.

En Roma – como en Milán o en las otras grandes ciudades de Italia- a más de treinta años de la realización de los nuevos barrios periféricos previstos por el PRG de 1965, aquellas partes, que hoy son ciudad consolidada, continúan siendo consideradas como periferia respecto de la ciudad histórica. En estas partes de la ciudad las dificultades se pueden apreciar en aspectos de movilidad y congestión del tráfico, en la distribución de los servicios y equipamiento público y en una dilatación de las distancias, consecuencia de la aplicación de un patrón de asentamiento directamente derivado del Movimiento Moderno, el cual destituye el espacio público como fundamental espacio relacional y lugar de encuentro, a favor de una exasperación del contenido funcional de los asentamientos y de los complejos edilicios.

Sobre todo, es claramente visible ese sentido de incompleto de estos barrios. A la ausencia de muchas de las calles previstas del PRG 1965 como servicio para estos barrios se agrega la ausencia de parte de las áreas verdes y de los servicios que también fueron previstos por el Plan. Paradójicamente, la terminación de algunas áreas todavía edificables de estos barrios se ha logrado sólo con el comienzo del nuevo milenio, sin prever finalizar, o bien rediseñar, la red de infraestructuras y servicios que fue alguna vez prevista pero jamás realizada.

Aquellos que en los años '70 u '80 se fueron a vivir a nuevos barrios de vivienda popular, independiente del hecho que se encuentren en un complejo de casas populares o en un complejo de edificios cooperativos, han tenido la experiencia de la “no ciudad”. Casi todos los nuevos barrios son desarrollados en zonas bastante externas a la ciudad consolidada de hoy y a penas conectadas a ellas, por ende a

los puestos de trabajo y estudio. Pero el resultado de hoy, es un mosaico con muchas piezas faltantes, fragmentos urbanos que producen a su vez fragmentación y donde solo esporádicamente algunos casos de movilización espontánea de parte de grupos de ciudadanos han cambiado sus suertes, mejorando parcialmente los “barrios” interesados. Fenómeno que al menos evidencia una tendencia a regresar a aquella forma espontánea de autogobierno de los grupos urbanos impulsados por la exigencia y el deseo de ver mejor representados sus propios derechos de ciudadanos aunque sean habitantes de las periferias.



*Roma, vista del satélite (ESA, 2011)*

La imagen de Roma hoy, es aquella de una ciudad de la cual si por un lado es aún fácil de identificar, el centro histórico y la expansión consolidada, que se remonta de 1870 hasta la segunda mitad del siglo Veinte, por el otro es prácticamente imposible individualizar y perimetrar su periferia.

Las imágenes satelitales y los mapas derivados de éstas muestran una vasta área, claramente de baja densidad, que circunda la parte central y se expande como una

“mancha de aceite” traspasando los confines comunales, traslapando otros núcleos históricos y consolidados en torno a Roma.

Fuera del límite ideal del Gran Anillo de Roma, el anillo de autopista que circunda la ciudad consolidada, viven hoy más de 700.000 personas, con un incremento del 25% respecto al 2001 (mientras al interno del GRA la población ha aumentado solamente en un 8%).

Análogamente, fuera del Municipio de Roma, en la primera y segunda cintura de la gran área urbana Romana, que podemos hacer coincidir con el territorio de la Provincia de Roma, viven otras 1.300.000 personas, con un incremento del 20% respecto al 2001. En un contexto territorial de baja densidad edificada (1,03 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> en los centros habitados), hecho de casas legales y sobretodo de casas ilegales o condonadas, que se acompañan de una baja concentración de actividades y servicios.

Hoy la periferia de Roma constituye más de un tercio de la ciudad existente.

## 1. Periferia y periferias

En el diccionario de la lengua Italiana “periferia” significa “*el conjunto de barrios dispuestos en los márgenes externos de un aglomerado urbano*” pero también “*la zona más externa y marginal, en contraposición al centro, de un espacio o territorio*”.

Es evidente como estas definiciones sean inadecuadas para describir la realidad de las grandes áreas urbanas, que surgen del tradicional concepto de periferia en cuanto existen fenómenos que atraviesan transversalmente la ciudad gracias a la interacción y la movilidad de las personas.

En el debate disciplinar sobre la ciudad resulta sumamente difusa la voluntad de superar el dualismo centro- periferia, reduciendo cada vez más al mínimo el recurso del dicho de “ciudad bella” que se contrapone a aquel de “ciudad fea”. Citando a Giovanni Maciocco<sup>1</sup>, seguramente hoy no se puede hablar más de centro histórico y consolidado como “corazón de la urbanidad” y de periferia como “falta de urbanidad”<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Giovanni Maciocco es catedrático de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de Alghero (Alguer), Universidad de Sassari.

<sup>2</sup> Giovanni Maciocco (2007), *La dissoluzione della città duale ovvero il nuovo suburbanesimo*. En: Arnaldo Cecchini (a cura di), “Al centro le periferie”. Franco Angeli, Milano.

Creo que la periferia como lugar de frontera, primero entre ciudad y territorio abierto, o, también, entre ciudad y ciudad, pareciera ser una de las visiones mas atingentes a nuestro caso, pudiéndose aplicar a un área exterminada, edificada a baja densidad que, en los últimos decenios, a circundado inexorablemente la grandes ciudades – y no solo – yendo a ocupar territorios casi siempre agrícolas y que ha producido un mosaico *urbano/peri\_urbano/meta\_urbano* con muchas piezas que faltan, fragmentos urbanos que producen a su vez fragmentación.

En Roma, los elementos que identifican la “ciudad”, aquella histórica y aquellas que nacen de planos urbanísticos hasta 1962, son evidentemente claras.

El tejido viario compacto, una edificación a mediana (y tal vez alta y altísima) densidad, una distribución equilibrada de funciones no residenciales (del comercio alimentario, oficinas y servicios), una no exaltante cantidad de espacios verdes. Y un espacio público casi siempre reconocible, a pesar de ser invadido de un tapiz de automóviles estacionados o en movimiento.

Entonces, ¿como identificar la periferia?

Si es cierto que la ciudad contemporánea debe su estructura al funcionamiento y a la lógica de la movilidad (que determina una forma de erradicación de un lugar), es también cierto que los habitantes de la ciudad y de la periferia buscan constantemente el orden jerárquico y a la vez geométrico de la ciudad tradicional, denunciando una búsqueda de “calidad urbana” que aun se encuentra en la ciudad tradicional y muy raramente en la periferia.

Es cierto que es difícil hablar de ciudad si no es de diferentes ciudades – o también de diferentes entidades de asentamientos que se pueden definir de una manera igualmente distinta –, como para exorcizar el hecho de que la ciudad contemporánea esta en riesgo de convertirse en una *no-ciudad*.

Y quizás de la misma manera podría hablarse de distintas periferias.

Pero en las periferias cuantas ciudades existen?

### **3. Roma y la periferia hacia el mar.**

La expansión de Roma hacia el mar se genera bajo un diseño urbano que atravesó integralmente el siglo que apenas pasó y que hoy parte desde los barrios de vivienda popular y económica realizada a partir de los años Setenta en torno al barrio del EUR, baluarte de la utopía fascista, alcanzando el litoral.

La periferia dispersa al sur de Roma se desarrolla a lo largo de dos fundamentales directrices viales, la Via Ostiense y la Via Cristoforo Colombo (*Cristóbal Colón*), y se puede considerar como un caso sustancialmente único: ubicada entre los confines naturales del Tevere (*Tíber*, el río de Roma), de la Pineda de Castel Fusano y de Finca Presidencial de Castel Porziano, límites naturales difícilmente penetrables. Este “satélite” habitado, contempla zonas como Ostia Antica, Acilia, Dragona, Casal Palocco, Infermetto. En los últimos 50 años ha llegado a contar con más de 100.000 habitantes en un área cinco veces más grande que aquella donde actualmente se desarrolla la ciudad de Ostia Lido – que cuenta con un poco menos de 100.000 habitantes – con una densidad habitacional que no supera los 25 habitantes por hectárea.

Una población que podría ser aquella de una ciudad media como Bergamo con 115.000 habitantes, por ejemplo<sup>3</sup>, donde sin embargo hay hospitales, universidades y otros servicios y infraestructuras públicas calificadas.

Una periferia con sus límites bien precisos constituyen de por sí una paradoja en su concepto – hoy lábil – pero aquella en cuestión es claramente una periferia.

Una periferia heterogénea de matriz preferentemente ilegal, que une la sustancial ausencia de espacios públicos para relacionarse, de lugares centrales, a una provisionalidad que acentúa su carácter de periferia.

Carreteras que terminan en nada, casi siempre sin veredas, áreas verdes que permanecen incultas y degradadas, cuando no se convirtieron en el escenario de actividades más o menos ilegales.

Más que una parte de la ciudad, esta pareciera ser una “mermelada de edificios” donde se va solo para dormir. Con un sistema de transporte público casi siempre ineficaz debido al diseño incoherente de las carreteras, con el consecuente aumento de los niveles de tráfico, producido por la plétora de movimientos obligatorios para

---

<sup>3</sup> Es interesante mencionar el tamaño de población de algunas ciudades italianas, todas sede de universidades:

- Ferrara, 135.000 ab.
- Pisa, 88.000 ab.
- Siena, 54.000 ab.
- Viterbo, 63.000 ab.
- Cosenza, 70.000 ab.

aquellos que viven y trabajan en estas áreas. Porque cuanto más se baja la densidad de población tanto más decaen exponencialmente los niveles de la provisión de todos los servicios urbanos básicos.

Y donde coexisten dos grandes familias de periferias: aquellas “espontaneas” y aquellas “planificadas”, las primeras nacen impulsadas por varias oleadas de “emergencia” de vivienda, las segundas casi todas en actuación del PRG de 1962.

El origen de esta periferia se remonta a la inmediata posguerra.

A lo largo de la Vía Ostiense, de la autopista “Vía del Mare” y del ferrocarril “Roma-Lido” (1924), que van a conectar Roma con la ciudad/barrio de Ostia Lido, ya habían visto la luz la expansión residencial de Ostia Antica y el poblado (“borgata”) de Acilia (1928).

A finales de los años Cincuenta nació en el barrio jardín de Casalpalocco (1959), un nuevo barrio residencial que hace referencia a la ciudad jardín de matriz anglo-sajón, construido a lo largo de la vía Cristoforo Colombo – que, realizada en su trayecto desde 1942, se quedó sin embargo simplemente una ancha carretera no pavimentada y por esto nuevo barrio fue finalizada en su totalidad en la segunda mitad de los años cincuenta. Una – legítima – especulación inmobiliaria, obra de la famosa Sociedad General Inmobiliaria<sup>4</sup>, que obtuvo la aprobación de un Plan de Lotización específico en un área todavía no afectados por alguna expansión urbanística. Al barrio de Casal Palocco sigue, dos años más tarde, en 1961, el distrito del AXA (acrónimo de Asociación Consortil s.a.), que completará el panorama de este suburbio residencial de élite.

---

<sup>4</sup> La Sociedad General Inmobiliaria ha sido uno de los principales y más debatidos operadores inmobiliarios en Roma en el siglo XX.



*Roma, Barrio Casal Palocco (foto del Autor)*

En estos años comienza un fenómeno de progresiva erosión del territorio por los edificios, naciendo así los primeros poblados ilegales, Dragona y Centro Giano, al lado de Acilia, que a su vez se expande sin reglas.

“Poblados”, suburbios “pobres” lejos de la ciudad: lugares donde las personas que decidieron venir a la gran ciudad en busca de fortuna en el momento de auge económico de finales de los cincuenta, no pudiendo acceder a las casas de la ciudad, invirtieron sus ahorros en la compra de una parcela y casi siempre autoconstruyeron su vivienda, a menudo muy modesta, teniendo en cuenta las necesidades futuras de la familia y por lo tanto a menudo dejando las construcciones inconclusas en vista de posibles extensiones y elevaciones.

Estos son los primeros casos de viviendas “abusivas” de primera necesidad.

Sin embargo, inmediatamente después de la aprobación de la Plan General en 1965 – que trata en vano de detener el fenómeno de las construcciones ilegales - se hace un nuevo “barrio”, Dragoncello, caracterizado por grandes y pequeños edificios dispersados en el territorio, con un único “lugar central” que consiste hoy en un

supermercado. Un model de asentamiento que une los peores aspectos de la ciudad, el tener que vivir estrechos en un departamento, en los aspectos de la periferia, la ausencia de servicios y la necesidad de trasladarse para alcanzar cualquier necesidad primaria (servicios, trabajo y recreación).



*Roma, Barrio Dragoncello (foto del Autor)*

En el umbral de los años Setenta, en esta vasta periferia, que continúa creciendo hasta alcanzar la Finca Presidencial de Castel Porziano y la Pineda de Castel Fusano, hay una transformación de los modelos de asentamiento, sin duda vinculada a la difusión de nuevos modelos culturales.

La edificación, también “abusiva”, cambia modalidades, ya no relacionada a la maximización del uso de suelo pero si a responder a las nuevas demandas de la población, ahora más heterogénea. Y comienzan a aparecer primeros ejemplos de “desecho” del territorio: desde completas villas abusivas hasta un tejido urbano irracional, que pierde las características geométricas y eficientes de las primeros poblados ilegales. Una edificación que continúa creciendo hasta el día de hoy, facilitado por tres amnistías de las construcciones ilegales.

Si este proceso comienza por “necesidad” – de vivienda y trabajo –, en un momento en que los gobiernos no pueden – y a veces no tienen la intención – para hacer frente al problema de la vivienda, a lo largo de los años este modelo de

asentamiento se consolida y comienza a reproducirse, mutando peligrosamente sus caracteres.

La vivienda unifamiliar con jardín, lejos del centro de la ciudad, se convierte en una de las opciones más populares en los últimos años, en donde las ciudades empezaron a ser invadidas por la contaminación atmosférica causada en gran medida del tráfico vehicular, generada, en un círculo vicioso, por aquellos que viven en la periferia dispersa y tienen que llegar a diario al centro de la ciudad por los medios de transporte privados.

Es para seguir viviendo en este tipo de asentamientos que han sido superados todos los caracteres negativos – distancia y aislamiento – sobre la base de una evaluación económica compleja que debe en cualquier modo ser objeto de reflexión.

La distancia desde el centro, desde el lugar de trabajo y estudio, la distancia entre el entretenimiento y los servicios de primera necesidad son compensados por un uso ahora no moderado – y obligado – del auto o moto, alterando así la percepción de “límite” del asentamiento. El límite no es más aquel que tradicionalmente se ha asociado a las distancias a pie, al reconocimiento de la ciudad como un lugar de concentración de la población y el comercio, sino a uno relacionado con la comodidad del automóvil. El resto de las necesidades diarias se ofrecen en algunos centros comerciales gigantescos, diseñados para llegar en auto, en el satélite e en internet.



*Roma, poblado Infernetto (foto del Autor)*

La gente se ha “acostumbrado” a vivir en estas periferias heterogéneas que unen la sustancial ausencia de espacios públicos a aquella provisionalidad que acentúa el carácter de periferia. Comenzando a dejar de percibir el problema de la “ausencia de ciudad” como un problema primario.

Y aquello de la identidad local incierta de algunas franjas de esta vasta periferia es hoy uno de los caracteres recurrentes.

La periferia debería ser un embrión de la ciudad del mañana.

Pero probablemente esta periferia no será jamás una ciudad.

### **3. Normas de asentamiento y forma del habitar.**

¿La periferia es aun un lugar “feo” de la ciudad, de donde es mejor estar lejos o bien es una realidad consolidada que revela una profunda mutación de los parámetros de asentamiento que están caracterizando el panorama urbano y territorial?

La periferia es quizás hoy un modo de vida.

En el transcurso de los últimos decenios, se han transformado los conceptos de habitar, de ciudad, de periferia. A lo que se ha acompañado un decaimiento sensible de la calidad de vida, y como consecuencia, del medio ambiente. Que sin embargo, no es percibido por todos de la misma manera.

Si primero se estaba “forzado” a vivir en la periferia – mas o menos degradada – hoy se está “habitado” a vivir en la misma periferia, también en aquellas de matriz ilegal. Casi un tercio de los habitantes de las grandes ciudades han decidido ir a vivir en áreas periféricas, porque además del costo inmobiliario más bajo<sup>5</sup>, pueden encontrar un ambiente aparentemente más saludable, donde se encuentran casas con jardín, compensando de esta manera los problemas derivados de vivir a una mayor distancia del centro.

Bajo un perfil específicamente socio-antropológico, se podría observar esta transformación como consecuencia que mueve los primeros pasos de tres eventos que marcan un fuerte cambio cultural: el inicio de las transmisiones de la televisión pública, en 1954, el nacimiento del Fiat 600, el “Fitito”, el primer automóvil de masa, en 1955, y la colocación de la primera piedra de la Autopista del Sol, en 1956.

*“..iniciaban las transmisiones televisivas el 3 de enero de 1954. Desde el final de 1956 la red llega a toda Italia, incluso si el cumplimiento técnico llegara en 1960. Muy poco tiempo, que nos recuerda los 8 años para la finalización de la Autopista del Sol, y una progresión de las suscripciones a la televisión que va desde ochenta y oto mil en 1954 a un millón en 1958, dos millones en 1960 y a 5 millones en 1965, cuando se “adelanta” la radio. En 1955 es la presentación del Fiat 600 en Italia y se inicia la motorización en masa, ya que por primera vez se puede comprar el automóvil en cuotas. Hay una fuerte correlación entre el crecimiento de la motorización y el desarrollo de la televisión, una armonía entre movilidad material y movilidad “virtual” (el deseo de movilidad social) encarnada por la televisión.*

*...La televisión ofrece los modelos sociales de consumo, literalmente, enseña a consumir. Permite conocer las marcas, los productos, explica cómo utilizarlos (por ejemplo, cómo preparar el té) y porque son importantes...”<sup>6</sup>*

---

<sup>5</sup> Los valores de propiedad en las periferias pueden ser objeto de una búsqueda específica. En los últimos años, paradójicamente, los valores inmobiliarios, pasando de centro a la periferia, no disminuyen según una curva que tiende a disminuir su pendiente y por lo tanto su intensidad a medida que uno se aleja del centro, pero siguen otros parámetros distintos.

<sup>6</sup> Enrico Menduni, “La nascita della televisione in Italia”. In: Antonio Cardini (a cura di), “Il miracolo economico italiano (1958-1963)”. Ed. Il Mulino, Bologna 2006. Enrico Menduni es profesor de Cultura y formatos de televisión y radio en la Facultad de Letras y Filosofía, Departamento de Comunicación y Espectáculo de la Universidad Roma Tre.

La Autopista del Sol y el Fiat 600 se transformaron inmediatamente en vectores de libertad, mucho tiempo negado hasta pocos años atrás, y la televisión se convierte en el reflejo de los deseos de los italianos de hoy, un fenómeno sociocultural que acompañará el así dicho “boom” económico entre 1958 y 1962, y que se puede entender como la reacción espontánea a los efectos de la guerra y a la pobreza que todavía estaba muy difundida por muchas regiones de Italia.

Desde el punto de vista urbanístico y territorial, la energía centrípeta desarrollada después de la guerra en las grandes ciudades, acentuada por políticas industriales e infraestructuras que determinaron desequilibrios territoriales de los cuales aun hoy se heredan los efectos, comienza a dar lugar a diversas conurbaciones urbanas<sup>7</sup>.

El cambio en las tipologías de asentamientos de las nuevas expansiones urbanas es sensible. De los asentamientos de matrices espontaneas, que surgen por afuera de los instrumentos de previsión y planificación urbanística, dotados de una malla vial frecuentemente ortogonal – para aprovechar al máximo el territorio – es esencial, para reducir los costos de urbanización, se pasa a asentamientos - aún frecuentemente de matriz ilegal que, sin embargo, están flanqueados por asentamientos "legales" que reproducen el mismo tipo urbano – sin ningún tipo de homogeneidad, sin un criterio formal reconocible y donde es evidente el espacio dado al individualismo de las personas.

El éxito de este proceso es una modalidad de asentamiento difusa, de carácter exclusivamente residencial, con densidad habitacional e índices de edificación territorial muy bajos (menos de 15 hab/hect y menos de 1 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>), por Marcello Vittorini llamada “villettopoli”<sup>8</sup>, que se caracteriza por la completa ausencia de elementos de calidad urbana que si se encuentran en la ciudad tradicional e histórica.

---

<sup>7</sup> La consiguiente pérdida progresiva de importancia de la agricultura tradicional, debido a un proceso de industrialización a menudo con poca visión de futuro, y al mismo tiempo combinado con los efectos negativos de la Reforma Agraria del 1950 han sustancialmente dejado de actualizar el modo natural de cultivo, tanto técnicos como de gestión, favoreciendo el progresivo abandono de la agricultura económicamente poco rentable ahora o las conversión del campo en zonas urbanizadas

<sup>8</sup> Marcello Vittorini (1927-2011) fue uno de los planificadores italianos más fértiles activos en la segunda mitad del siglo XX y hasta los primeros años del Tercer Milenio. Fue profesor de Urbanismo en varias universidades italianas (Venecia, Nápoles, Roma).

En las “nuevas” periferias se invierte la relación espacio público / espacio privado en favor obviamente de lo último: si en las ciudades tradicionales se percibe sin duda el rol estructurante y de “relación” del espacio público, en la periferia reciente se pierde tanto esta función como su rol. En definitiva desaparece la componente de “relación” y este espacio, ya no más necesariamente público, se convierte simplemente en un accesorio indispensable para la movilidad individual.

Con la desaparición del carácter de relación del espacio público, en un mecanismo bidireccional de causa/efecto, vienen también a desaparecer todas las funciones urbanas que a través de este se desarrollaban y se mantuvieron en vida.

En Roma, alejándonos de la ciudad histórica y consolidada el panorama se transforma y desde el espacio público que comunica con los edificios, que al mismo tiempo lo definen, se pasa a un espacio público que no tiene ninguna relación con el tejido construido, donde los muros exteriores de las viviendas, de diferente altura y poco penetrables incluso visualmente, aíslan y excluyen lo que camina por la calle, casi siempre sin veredas y bastante pequeñas.

A este fenómeno se le relaciona, en los últimos años, la propagación de lugares – *no-lugares* o *híper-lugares* – donde en cambio se concentran todas aquellas actividades de soporte a la residencia que en la ciudad tradicional aun se encuentran distribuidas. Con el resultado macroscópico de un “policentrismo inverso”, hecho de centros comerciales, concentraciones de terciarios comerciales, restaurantes, cines y otros que son reflejo de la negación del sistema de relaciones que caracteriza a la ciudad tradicional.

Un “policentrismo inverso” porque en vez de consentir la descentralización y la mejor accesibilidad de todas las funciones urbanas, determina formas de congestiónamiento y como consecuencia un desequilibrio territorial y urbano, obligando a masas de población a trasladarse – casi exclusivamente en auto – para poder llegar, incluso solo para comprar el pan o la leche. Una modalidad de asentamiento que genera traslados “inútiles”.

Todavía, a pesar de estas profundas contradicciones, esta periferia esta habitada de al menos un tercio de la población de las grandes ciudades.

¿Por qué?

Por un lado, nos encontramos frente a la necesidad de un modelo de asentamiento – la vivienda aislada, de medio tamaño y con un terreno medio, en un contexto de asentamientos uniformados, de igual tipología, casi definible como un “modelo” de

tejido urbano. Una forma de vivir que para muchas personas evidentemente constituye la ambición – mas que una obligación. Un modelo de asentamiento que ya se ha extendido como una mancha de aceite, al cual raramente las políticas urbanas comunales han sabido o querido dar una respuesta satisfactoria.

Por otro lado, las administraciones comunales y los mismos habitantes deben continuamente enfrentarse a problemas no siempre fáciles de solucionar, legados a la realización y sobretodo a la gestión de aquellas obras y servicios colectivos que, en un asentamiento de baja densidad, constituyen una falla en el presupuesto comunal.

Y si se considera a menudo como el origen de la fragmentación de los asentamientos está relacionada a decisiones urbanísticas escasamente relacionadas con las lógicas de protección de los intereses de la comunidad y del medio ambiente local, probablemente esta misma puede considerarse la respuesta "espontánea" de las diferentes comunidades, obligadas a compensar la falta de acción de los gobiernos locales y el Estado en términos de acceso a la vivienda y los servicios.

Respuesta espontánea que, evidentemente, ha estado permitida por la administraciones locales, con una actitud miope si no cómplice, siendo culpables de haber comprometido gravemente o tal vez irreversiblemente vastas porciones de territorio con asentamientos sin calidad urbana.

La transformación cultural que determina este fenómeno – difusa en países de cultura latina que se pueden considerar como “débiles” bajo diversos perfiles – ha progresivamente llevado a la pérdida del concepto de espacio público y de lugar central como elemento generador de calidad urbana, que se manifiesta ya sea en la (auto) exclusión de las clases más altas como en la exclusión forzada de las clases más pobres, negando el concepto de ciudad “tradicional”.

#### **4. Responsabilidades de la política y del urbanismo**

¿Es correcto atribuir a la disciplina urbanística la responsabilidad de lo que ha sucedido en las ciudades?

¿O tal vez a la política, a todos los niveles posibles?

Esta claro que el elemento nuevo que se ha venido a configurar en estos últimos sesenta años se ha constituido de la transformación que ha tenido el concepto de ciudad y del modo de utilizar el territorio.

Política y planificación son ciertamente responsables de haber "producido" este territorio, no adaptando sus aparato regulador y los instrumentos disponibles a las necesidades cambiadas de la sociedad contemporánea. Y también, gracias a tres amnistías de los edificios ilegales, en 1985, 1994 y 2003 que por primero van a ratificar una nueva ciudad de necesidad y que en un segundo momento van a consolidar una nueva "costumbre" de edificación, casi una nueva "categoría de intervención: el abuso edilicio.

En Roma, a fines de 1962 se individualizan 44 núcleos abusivos para una extensión de 3.800 hectarias, que ya en 1981 llegan a ser 8.500, doblando la población inserta. Permanecerá famoso el sincero llamamiento del Papa Pablo VI, durante la Misa de Navidad en 1965 la cual fue celebrada en el poblado de Fidene, en el norte de la ciudad, presente el entonces alcalde de Roma, Amerigo Petrucci:

*"... todo lo creía, pero no habría nunca pensado que en los entornos de Roma hubiesen zonas como esta. Esperamos que el alcalde de Roma aquí presente se ocupe de revertir la situación, ya que también estos son ciudadanos romanos"<sup>9</sup>..*

Fidene, es uno de los tantos "poblados" ilegales de Roma, se encuentra a lo largo de la via Salaria, entonces con calles en tierra, sin red de saneamiento – y en muchos casos de acueducto – y servicios públicos de cualquier genero. Un satélite urbano espontaneo, con características de un pequeño pueblo, por lo general ligado a las diferentes proveniencias regionales de sus habitantes, donde se concentra fuertemente una identidad social y un sentido de pertenencia.

En Roma, el llamado del Papa es bien recibido, pero no se toma en cuenta hasta once años mas tarde, en 1976, cuando la administración comunal, ahora guiada de Carlo Giulio Argan, dio el inicio a una serie de políticas que permitirán la realización de calles pavimentadas, de las redes de servicios y de obras de saneamiento en la periferia y en los "poblados", además de la realización de escuelas y de oficinas descentralizadas del gobierno de la ciudad, aprobando también una variante urbanística especifica para la recuperación de 83 núcleos espontáneos.

En el Lazio este proceso de "oficialización" de los nucleos ilegales, con el intento de mejorar las condiciones de vida, viene completada de una ley regional en 1980 que

---

<sup>9</sup> En: Franco Martinelli (1987), "La Nueva Roma. Pueblos espontaneos y los asentamientos públicos. Desde los márgenes de la demanda de servicios ", pág. 71

por primera vez habla de “perimetrar los núcleos abusivos”, para los cuales se prevén intervenciones, publico-privadas, para sus mejoramiento.

Sin embargo, primero las políticas y luego la ineficacia del urbanismo han llevado a la gente a afrontar los problemas de la vida cotidiana de un modo distinto.

Se fueron transformando los modos de habitar, del trabajo, de divertirse, adaptándose a lo que algunas veces venia oferto de las ciudades. Muy seguido la población se ha organizado para compensar, aunque ilegalmente, las decisiones, o las no-decisiones, de la administración pública, llegando así a diseñar un sistema territorial cada vez más complicado y escasamente policéntrico. Pero que sin embargo se caracteriza por gravitar sobre a las grandes áreas urbanas y por manifestar de manera siempre mas acentuado un carácter de mono funcionalidad difícil de gestionar en términos de eficiencia de los servicios y de equipamiento publico.

Sin embargo, en este tipo de cosas la política y el urbanismo continúan a comportarse en un modo esquizofrénico, a todos los niveles que interesan al territorio y a la ciudad.

No se pueden ciertamente omitir las políticas de la movilidad que seguramente han influenciado el desarrollo de la ciudad y la proliferación de la periferia y que, en un peligroso e insostenible círculo vicioso han sido influenciadas por las mismas.

En Roma – como también en toda Italia – el desarrollo del ferrocarril urbano y metropolitano ha disminuido sustancialmente con la Segunda Guerra Mundial. Los trazados actualmente en ejercicio, a excepción de la penetración urbana de las líneas de alta velocidad, han sido todos realizados antes de esta fecha y han sido objeto solamente de intervenciones de mantenimiento y modernización.

Situación menos grave para las líneas de metro, que en Roma constan de solo dos líneas, entradas en funcionamiento la primera en 1954 (uniendo la Estación Termini con el barrio, aun periférico, del EUR) y la segunda en 1980 (que une el barrio popular Tuscolano con la Estación Termini y con los barrios que rodean la Ciudad del Vaticano). La escaza dotación de líneas de metro subterráneas se explica no tanto por la presencia de inmensos restos arqueológicos, sino que a la falta de recursos financieros, destinados ya a fines de los años Setenta a la recuperación de las periferias.

A partir del Plan Regulador 1962, casi anticipando lo que sucedería un poco más tarde a nivel nacional, se toma la decisión radical de preferir la movilidad individual por coche respecto al transporte público colectivo, por bus, trolleybuses y tranvías.

En 1965 el Municipio de Roma decide suprimir prácticamente la totalidad de las líneas tranviarias, que pasa de más de 116 km de red a los actuales 39.

Tres años después, se da el mismo destino a la red de trolleybuses, la cual en 1957 contaba con 137 km y que se suprime por completo.

La ineficiencia e insuficiencia del transporte público en Roma constituye hoy uno de los mayores problemas de la ciudad, asediada por automóviles, sean en movimiento o en estacionadas. De los datos del anuario estadístico del Municipio de Roma del 2012 sobre los vehículos, resultan circulantes:

CATEGORIA	OMOLOGAZIONE ANTINQUINAMENTO							TOTALE
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	Altro o non identificato	
Autovetture	210.229	117.837	286.153	360.257	824.900	104.801	1.858	1.906.035
Autobus	1.386	288	1.531	3.771	10	196	4	7.186
Veicoli industriali (leggeri e pesanti)	34.574	15.561	27.177	42.268	57.231	3.299	567	180.677
Motocicli	95.699	59.249	121.937	127.220	-	-	244	404.349
Trattori stradali	600	167	624	966	787	46	10	3.200
Altro	-	-	-	-	-	-	-	10.426
<b>Totale</b>	<b>342.488</b>	<b>193.102</b>	<b>437.422</b>	<b>534.482</b>	<b>882.928</b>	<b>108.342</b>	<b>2.683</b>	<b>2.511.873</b>

Son significativos las relaciones vehículo/ persona para tipologías vehiculares y, sobretodo, la relación entre automóvil circulando y poseedores de licencia de conducir.

Existe un automóvil circulando cada 1,5 habitantes y una moto cada 7 habitantes mientras, siempre hablando de transporte público, la flota de superficie está constituida por 2.4550 autobuses, 63 minibuses eléctricos, 30 filobuses y 165 tram para un total de 2.078 medios de transporte. Es decir un medio de transporte público cada 1.065 personas. Mientras las líneas de metro son solamente dos con un poco más de 36 km de extensión.

Por otro lado, las recientes políticas para estacionamientos pagados, llevada a cabo por la Comuna de Roma a partir de 1996, han favorecido la utilización del auto

privado en vez del uso del transporte público (las políticas de tarifas de estacionamiento han garantizado entradas de dinero relevantes mientras que el transporte público continúa siendo un gran pozo sin fondo para el gobierno).

Todo aquello que influye evidentemente las prácticas de movilidad y por consecuencia los modelos de asentamientos, con todas las insostenibles consecuencias ambientales registradas por los reportes anuales de la calidad del aire.

A este punto la situación es tal que la administración comunal no tiene más instrumentos ni recursos para invertir los resultados. Pero sobre todo no existe la voluntad política para hacerlo, a menos que signifique perder apoyos (es decir, los votos).

Siempre y cuando no se decida tomar una dirección totalmente diferente y eliminar el plano como instrumento de conformación del territorio, dejando el territorio realmente libre de transformaciones.

Que la periferia y este modelo de vida urbana represente realmente la reinención de la ciudad, como confirma J.Kotkin (2006), imponiendo una revisión de la figura del urbanismo “demiurgo”?

## **BIBLIOGRAFÍA**

P. O. Rossi, *Roma. Guida all'architettura moderna 1909-1991*. Editori Laterza. Roma-Bari, 1991

I. Insolera, *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica. 1870-1970*. Einaudi. Torino, 1993

V. Quilici, *Roma capitale senza centro*. Officina edizioni. Roma, 2007

M. Cerasoli, *Periferie urbane degradate*. Cittalia. Roma, 2008

E. Proietti ( a cura di), *Periferie di mezzo. Condizione sociale economica e territoriale nei quartieri ex abusivi di Roma*. AIC- Unione Borgate. Roma, 2010

Roma Capitale - U.O. Statistica e Censimento, *Annuario statistico*, 2011

Roma Capitale - Dipartimento Tutela ambientale e del Verde - Protezione Civile, *Relazione sullo Stato dell'Ambiente, Qualità dell'aria*, 2011.