

Entre el mar y la ciudad: proyectos recientes de paseos marítimos

Este informe propone ciertos aspectos a considerar sobre el reciente interés despertado por los paseos marítimos en los proyectos urbanísticos y varias ideas sobre el espacio público en el que se desarrollan.

Estos aspectos se derivan de proyectos que he llevado a cabo y de la investigación que estoy realizando al respecto en el Departamento de Planeamiento Urbano de la Universidad de Florencia.

El paseo marítimo como un espacio público distintivo ha acompañado siempre la historia de los complejos turísticos y enclaves del litoral, tanto desde principios del s XVIII, como durante el modernismo y hasta durante la crisis producida por el turismo de masas.

No hay necesidad (ni tampoco tiempo) de evocar los diferentes momentos y fases de la difusión mundial de los grandes modelos históricos de paseo marítimo tales como: las ciudades mediterráneas (como Nápoles), como un modelo precursor del desarrollo turístico; Brighton, Niza y la Costa Azul; Ostenda; Atlantic City (la "madre de todos los paseos marítimos americanos) y Río de Janeiro.

Sin embargo, quizá debamos enfatizar tres aspectos importantes:

- El paseo marítimo es un espacio urbano histórico, que desde la invención de las vacaciones junto al mar, ha jugado un papel importante en la vida diaria, y por ello se menciona en numerosas fuentes culturales, como por ejemplo en la literatura, donde Proust sitúa la clave de la acción de su historia (el encuentro con las "jeunes filles en fleur") en el muelle de "Baalbec", nombre ficticio que el autor utilizaba para denominar a Cabourg, un enclave marítimo fundado a finales del siglo XIX en la costa atlántica francesa; también la iconografía sobre este elemento es abundante (véase por ejemplo la "Costa Azul" de Munch o la "La playa de Trouville" de Manet); en el cine también encontramos ejemplos (el paseo marítimo de Atlantic City en la película de Louis Malle o el litoral de Rimini en Fellini), y no podemos obviar el nivel más simple de representación: las postales que describen las ciudades costeras a través de sus paseos marítimos; y a pesar de todo, la identidad de este importante elemento todavía no se ha reconocido y por ello, excepto en contadas ocasiones, tampoco se ha rehabilitado. Según el sociólogo belga Lieven De Cauter, durante la crisis de los destinos turísticos de costa provocada por la presión del turismo de masas, los paseos marítimos se convirtieron en "el último icono del consumismo post-industrial". De Cauter describió los muelles de Brighton y Blackpool (dos de los modelos más famosos) como "prueba de la decadencia y la banalidad de la costa), tras su transformación en "ferias y recreativos con sus ejércitos de máquinas tragaperras";
- Hasta hoy, el patron espacial del paseo marítimo se había mantenido más o menos estable con el paso del tiempo: una especie de espina asimétrica, una gran escena con el mar de fondo, el paseo marítimo como

Between sea and city: recent projects for seafront promenades

This report proposes some remarks about the recent interest on seafront promenades in urban project and several ideas of public space related to it.

These remarks derive from projects I made and a research I'm carrying out at the Town Planning Department of the Florence University.

The seafront promenade as a distinctive public space has accompanied the history of littoral and seaside resorts, from the beginnings in the XVIII century, during modernism and the crisis produced by mass tourism.

There is no need (neither time) to evoke the different moments and phases of the diffusion, all over the world, of historic promenades great models: the Mediterranean cities (like Naples) as model preceding the tourist development; Brighton; Nice and the "Côte d'azur"; Ostenda; Atlantic City (the "Mother of all American seafront walkboard"); Rio de Janeiro. Three points however may be emphasised:

- it is an historic urban space which, from the invention of the sea holidays, has played a significant role in ordinary life and therefore it is largely mentioned by many cultural

sources: for i., in literature Proust placed a key action of his history (the meeting with the "jeunes filles en fleur") on the pier of "Baalbec", a fake name for Cabourg, a sea resort founded at the end of the XIX century on the French Atlantic coast; the iconography too is rich (see for i. the "Côte d'azur" by Munch, or the Trouville promenade, on the Atlantic coast, by Manet); the cinema (the boardwalk of Atlantic City in Louis Malle's film, or Rimini's littoral by Fellini), up to the simplest level of representation: the postcards which describe the seaside towns by their promenades; in spite of that, its identity hasn't been recognised and therefore hasn't been properly rehabilitated except some rare cases. Usually, during the crisis of the seaside resorts under the pressure of mass tourism, the seafront promenades became the "ultimate icon of the post-industrial consumerism", according to a Belgian sociologist, Lieven De Cauter. De Cauter described the piers of Brighton and Blackpool (two of the most famous models) as "proof of the decay and banality of the coast", after their transformation "into funfairs, amusement arcades with their batteries of gambling machines";

- until today the spatial pattern of the promenade was more or less stable in time: an asymmetrical spine, a great



Marco Massa

Profesor de la Facultad de Arquitectura. Universidad de Florencia.

sinónimo de escenario, un lugar de “desfile”; los transeúntes son actores y espectadores al mismo tiempo; por ello estaba dividido en tres franjas distintas: la parte reservada al baño en el mar, el espacio del paseo propiamente dicho (que se adentra en el mar en forma de muelle); y la fachada y el equipamiento urbano (la villa, el kursaal, el hotel, el casino, etc.); este patrón permitía una especie de “amigable contradicción” entre el eclecticismo de las diferentes arquitecturas y la unidad del todo que se alcanzaba siguiendo unas simples normas, en lugar de alcanzarse a través de instrumentos de planeamiento: importancia superior del espacio público y del entorno marino; alineamiento con el eje del paseo; el arquitecto español Louis Trapero subrayó los significados de este patrón para la protección del litoral (como un espacio público, como una herramienta de organización de los frentes marítimos de los núcleos urbanos: un generador de formas que caracterizan la identidad urbana);

- Tras una larga crisis, una renovación difusa que podríamos calificar de “renacimiento” (tal y como la han descrito algunos críticos) ha empezado a llevarse a cabo durante los últimos quince años, y ha adoptado diferentes formas: algunas ciudades han rehabilitado este tipo de espacios únicamente a través de la renovación de su mobiliario urbano, en otros casos la regeneración urbana se ha basado en nuevos programas que se oponían a la banalidad y la decadencia del turismo de masas, o en la creación de nuevos paseos marítimos, a veces enmarcados dentro de una estrategia más amplia de rehabilitación como puede ser un plan o una ley nacional. De todos es bien conocido que España ha adoptado un papel protagonista en esta fase y que podemos encontrar los, tres tipos de intervenciones en el país.

Dentro de este marco, observamos que el paseo marítimo se ha convertido en un elemento típico de los proyectos urbanísticos y del planeamiento estratégico. Para mostrar algunas de las diversas formas que adquiere este “renacimiento” les enseñaré algunos de sus ejemplos más emblemáticos, y comenzaré con algunos proyectos para la rehabilitación de paseos marítimos históricos ya existentes.

Viareggio y Rimini: una idea de espacio público contemporáneo

Entre los muchos ejemplos que podemos encontrar, quizás Viareggio (en la costa de la Toscana) y Rimini (en la costa del Adriático) sean los paseos marítimos más emblemáticos que podemos encontrar en las dos costas de Italia, dos auténticos iconos que aunque por un lado resultan muy similares debido a que ambas son grandes ciudades turísticas especializadas en la oferta sol y playa, por otro, son muy diferentes.

Personalmente, trabajé en estas dos ciudades con diferentes propósitos: para Viareggio diseñé su Plan General en 1994, donde se establecían las principales normas para la rehabilitación del frente marítimo. Más tarde, y sobre este trabajo previo, Richard Rogers desarrolló un proyecto urbanístico y una serie de líneas de actuación.

scenery with the sea as backdrop; the promenade as stage, a “parade”; the people as actors, and, at the same time, spectators; therefore it is divided into three strips: the bathing establishments on the sea; the space of the promenade as a stroll space (extended into the sea by the pier); the urban façade and the urban equipment (the villa, the kursaal, the hotel, the casino, etc.); this pattern permitted a sort of friendly contradiction between the eclecticism of the architectures and the unity of the whole that was achieved following some simple rules rather than through planning instruments: prevalence of public space and marine environment; alignment with the promenade axis; the spanish architect Louis Trapero underlined the meanings of this pattern for the protection of the littorals (as a public space and as a tool organising town marine fronts: a generator of forms characterising urban identity);

- after a long crisis, a diffused renewal, a sort of “renaissance”(as some critics defined it) started in the last fifteen years and took different forms: some cities rehabilitated this space just by street furniture; in other cases an urban regeneration was based on new programmes to oppose the banality and the decay of mass tourism, or new promenades have been created, sometimes

framed into a wider strategy of littorals rehabilitation like national laws and plans. It’s well known that Spain had a leader role in this phase, and that here we can find all the three types of interventions.

In this framework sea shore promenade has become a very topical issue for the urban project and the strategic planning. To demonstrate some of the different forms of this “renaissance” I’ll show few emblematic examples and I’ll start showing the projects for the rehabilitation of historic of just existing promenades.

Viareggio and Rimini: an idea of contemporary public space

Amongst many cases, Viareggio (on the Tuscan coast) and Rimini (on the Adriatic coast) are less known emblematic promenades of the two sides of Italy; two true icons, seemingly similar in the fact that they are large specialised tourist cities on a sand shore, but actually very different. I worked in these towns with different roles: for Viareggio I designed in 1994 the Master Plan which established the main rules for the rehabilitation of the sea front. Afterwards an

Viareggio es el primer paseo marítimo italiano del siglo XIX. Siendo uno de los principales generadores de la red urbana junto con el canal, podemos observar que es una estructura compleja y congestionada que ha caído en una decadencia funcional. En ambos casos los principales problemas versan sobre la imagen urbana y sobre las funciones de los frentes marítimos.

La imagen del frente marítimo es un factor clave en una ciudad turística. Sin embargo, debe de implementarse basándose en las funciones correctas para evitar fatuos “maquillages” y el riesgo de desconexión entre una prestigiosa fachada marítima “turística” y un interior completamente diferente hecho para los “habitantes”. Por este motivo la elección de las funciones asume el papel principal del proceso, a fin de integrar el paseo marítimo en la ciudad y garantizar, el énfasis artesanal en su carácter de propiedad común disponible para todos, turistas y residentes.

En Viareggio las metas se centran en rehabilitar un espacio urbano histórico congestionado, en ordenar y limitar las funciones comerciales, en desarrollar actividades mixtas y cualificar nuevos “centros de atracción” conectados al negocio del Carnaval, el más importante de Italia. La reducción de las vías de tráfico hizo posible la transformación de la franja central (que por el momento carece de una función definida) en un espacio de servicio para equipamientos costeros.

Mientras Rogers trabajaba en Viareggio, yo estaba inmerso en la preparación de un plan detallado para el paseo marítimo de Rimini.

Rimini es un caso diferente. Desde el principio de la era turística, el centro histórico daba la espalda al mar. Por ejemplo, los hoteles situados en la costa, tenían una mayor vista hacia las calles interiores que hacia el paseo marítimo. Por este motivo, aunque emplazado en el corazón del “distrito del placer” (denominación acuñada por el sociólogo Emiliano Riviera debido a la cantidad de equipamiento de ocio que se concentra en la zona), el paseo marítimo aquí no deja de ser una simple calle, con un equipamiento escaso y pobre: simplemente un espacio de tráfico congestionado desde el que llegar al mar. Por esa razón, al contrario que en Viareggio, en Rimini la meta era crear un espacio urbano en un espacio vano, un espacio con un marcado carácter público y abierto, y una vista al entorno marítimo. De esta forma decidimos trabajar en las tres franjas del paseo marítimo, aquí sin una forma determinada y sin una relación concreta entre ellas:

- Se propuso una nueva fachada urbana mediante la inserción de nuevos equipamientos en la trasera de los hoteles;
- Se designó un nuevo espacio peatonal a fin de que actuara como espacio público, reconocible;
- Se propuso la reestructuración de los establecimientos de baño.

urban project, a sort of guidelines has been developed by Richard Rogers.

Viareggio is the first Italian seafront promenade in the XIX century. Being one of the two important generators of the urban grid, the other one being the canal, it is a complex and congested structure that has undergone a functional decay.

In both cases the key problems are related to the urban image and to the functions of the sea fronts

The seafront image is a key factor for a tourist city. Nevertheless it has to be implemented on the basis of correct functions to avoid fatuous “maquillage” and the risk of a disconnection between a prestigious marine façade for “tourists” and an hinterland left to “inhabitants”. Therefore the selection of functions assumes a central role in order to integrate the sea promenade into the town and to guarantee the right emphasis on its character of common property available to all, tourists and residents.

In Viareggio, the goals are to rehabilitate an historic, congested, urban space, to rule and to limit the banal commercial functions, to develop mixed activities and qualify some new “centres of attraction” connected to the entertainment business of the Carnival, the most important in Italy. The reduction of traffic lanes made possible the transformation of the central

strip (at the moment lacking of a proper function) in a service space for seaside equipment.

While Rogers was working on Viareggio, I was involved in the detail plan for Rimini’s promenade.

Rimini is a different case. From the beginning of the tourist era, the historic town shows the back to the sea. The hotels on the sea for i. face the interior streets more than the promenade. Therefore, although in the heart of the “district of the pleasure” (as the sociologist call the Emiliano riviera because of the quantity of leisure equipment), the promenade here is a simple street, with few and poor equipment: just a traffic-congested space from which to join the sea. Therefore, on the opposite of Viareggio, in Rimini the goal was creating an urban space on a void with a prevailing character of an open public space and a view of the marine environment. So we worked on the three strips of the promenade, here without a form neither a proper relation with themselves:

- a new urban facade was proposed by the insertion of new equipment on the back of the hotels;
- a new pedestrian space was designed as a recognizable public space;
- the restructuration was proposed for the bathing establishments.

Federico Fellini nació aquí, y por ello es perfectamente comprensible que se quiera guardar una especial consideración a su memoria. Por este motivo se ha dedicado una plaza para su uso como teatro al aire libre. Además, la introducción de un mercado a pequeña escala o de un determinado número de restaurantes y bares puede aportar vida al espacio público, dándole dirección y carácter sin necesidad de transformar el paseo marítimo en un inmenso complejo recreativo y comercial. La reestructuración de la franja de los establecimientos de baño es un tema crucial, ya que como todos sabemos, en Italia la playa se alquila a particulares, y por ello se convierte en una especie de inmenso servicio privado.

Ambos proyectos trabajan con la idea contemporánea del espacio público para ciudadanos como fuerza capaz de impulsar un proceso de mejora y de enriquecimiento del prestigio institucional. Dicho proceso incluye las iniciativas comerciales, y las eleva a la categoría de auténticos espacios colectivos.

St Jean de Monts (costa atlántica francesa): un espacio público para la regeneración del entorno construido

El potencial de renovación de la ciudad turística queda claramente demostrado en aquellos proyectos realizados para los complejos turísticos en decadencia por un exceso de densidad, tal es el caso de Saint Jean de Monts.

St Jean de Monts es un pequeño complejo turístico situado en la costa atlántica francesa, cerca de Nantes, arruinado por una dura transformación en los setenta: una especie de “grand ensemble” para el turismo en el océano. En lugar de un paseo marítimo, aquí encontramos un inmenso aparcamiento y una calle de seis carriles que aísla a los edificios del mar.

Como era de esperar, este patrón pronto quedó obsoleto; en el marco de la consecuente crisis y de una nueva política nacional sobre la periferia y la rehabilitación de complejos turísticos, la ciudad convocó un concurso internacional en 1994 con el fin de renovar el litoral. En este caso, presenté un proyecto junto a Philippe Panerai que fue seleccionado por el jurado.

El proyecto aplica el repertorio completo de ideas para la rehabilitación de paseos marítimos: el fortalecimiento de las conexiones con los recursos “tierra adentro”; la implementación de soluciones para disminuir el flujo de tráfico (una solución mucho más simple que la reorganización del metro); una nueva forma de paseo con dos pórticos (la idea deriva del pórtico existente en el antiguo pórtico de Foz Velha en Oporto, Portugal.); nuevos espacios públicos reconocibles con una mezcla de actividades culturales, comerciales y de ocio: aquí, el espacio público se convierte en la herramienta principal para la mejora de las “piezas”.

Federico Fellini was born here, and it's understandable of course a special consideration to his memory. A square has been dedicated to an open air theatre. Moreover, the introduction of a small scale market or a number of restaurants and bars can bring life into public space, giving it direction and character without transforming the promenade into a huge recreational and commercial complex. Restructuring the strip of the bathing establishments is a very crucial issue, as you know that in Italy the beach is rented to privates and therefore it is a sort of large private service.

Both projects work on the contemporary idea of public space for citizens as a driving force able to trigger an upgrading process and to improve institutional prestige. That process includes private commercial activities raising to the level of authentic collective spaces.

St Jean de Monts (French Atlantic coast): a public space for the regeneration of the built environment

The potential of tourist city renewal is more clearly demonstrated by those projects for tourist resorts which decayed because of density excess, as for this case in Saint Jean de Monts.

St Jean de Monts is a small tourist resort on the French Atlantic coast near Nantes, ruined by an heavy transformation during the seventies: a sort of “grand ensemble” for tourism on the ocean. Instead of a promenade a huge parking lot and a six lanes road isolate the buildings from the sea.

This pattern has fast become obsolete; in the framework of the consequent crisis and of a new national policy of periphery and tourist fringes rehabilitation, the city launched an international competition in 1994 with the aim to renew the littoral. With Philippe Panerai we presented a project which has been awarded.

The project applies the repertory of ideas for seafroft promenades rehabilitation: the strengthening of the connections with the hinterland resources; the implementation of traffic flow withdrawal (a simpler solution than the underground reorganisation); a new promenade form with two arcades (the idea derives from the arcade existing in the old district of Foz Velha in Oporto, Portugal); new recognisable public spaces with a mix of commercial, cultural and leisure activities: here the public space is the main tool for the upgrading of the “slabs”.

The most interesting thing is that the competition asked for solutions of rehabilitation and development of private

Lo más interesante es que en el concurso se pedían soluciones para la rehabilitación y desarrollo de edificios privados. Esta meta nos dio la oportunidad de proponer la transformación de los inmuebles turísticos y de incrementar la densidad con nuevas viviendas destinadas a acoger nuevos habitantes a fin de crear un auténtico entorno urbano y justificar el programa de equipamientos urbanos propuesto para ello.

Nuevos paseos sobre el Duero y la costa atlántica: el suelo como parque

Actualmente se está llevando a cabo un gran programa de paseos marítimos en Oporto, Matosinhos y Vila Nova de Gaia en Portugal.

En ambas riveras del Duero y en la costa oceánica se está construyendo un trazado de espacios públicos conectados por paseos peatonales que está adoptando la forma de una gran "T". La red está basada en el sistema de transporte público.

Un paseo de unos 3 kilómetros de largo recorre el "marginal", la nueva carretera costera parcialmente construida sobre el río, que conecta el centro de Oporto con el Océano Atlántico al norte; la otra rivera sur hasta el río está recorrida a su vez por un paseo estrecho de madera (emplazado frente a la ciudad de Villa Nova de Gaia).

En la parte norte de la costa atlántica, el proyecto de Manuel Solà Morales se centró en enmendar un plan anterior que proponía una fachada construida entre el "Parque da cidade" y el mar, alineada con la nueva carretera. El proyecto elimina los edificios, transforma la carretera en una especie de "autopista" y conecta el simple paseo marítimo con el "Parque" dejándolo "fluir" bajo la carretera, sobre la costa rocosa. La clave del proyecto es la carretera: una solución que ya ha sido probada en contextos urbanos (en Barcelona, por ejemplo) y adaptada a diferentes entornos naturales y situaciones.

El principio a destacar es el gran respeto y subordinación que debe tenerse hacia el entorno natural. Dicho principio se alcanza a través de la aplicación de otra idea sobre el espacio público derivada del modernismo y que recuerda a ciertos diseños de Le Corbusier: todo el suelo es un parque continuo, una idea que aunque muy lujosa, resulta relevante en este contexto.

El proyecto también demuestra que hoy en día el paseo marítimo es mucho más que una fachada o una referencia nostálgica.

buildings. This goal gave the hint to propose the tourist flats transformations and to increment density with new houses for new inhabitants in order to create a real urban environment and justify the urban equipment programme proposed for.

New promenades on the Douro and the Atlantic coast: the ground as park

Around Oporto, Matosinhos and Vila Nova de Gaia in Portugal a great programme of new seafront promenades is being realised.

Along both sides of the Douro and on the Ocean coasts, a layout of public spaces connected by pedestrian promenades has taken the form of a large "T". The network is based on the public transport system.

A promenade about 3 kilometers long runs along the "marginal", the new coastal road partially built on the river, that connects the centre of Oporto with the Atlantic ocean on the north side; a narrow wooden promenade runs at the south of the river as well, up to the sea (in front of the town of Villa Nova de Gaia).

On the northern part of the Atlantic coast, the project by Manuel Solà Morales emended a previous plan that proposed a built façade between the "Parque da cidade" and the sea, lined up along a new road. The project abolishes the buildings, transforms the road in a sort of "parkway", connects the simple seafront promenade to the "Parque" letting it flow underneath the road on the rocky coast. The key of the project is the road: it is a solution tested in urban context (Barcelona for i.) and adapted to a different situation of natural settings.

The principle to be underlined is the great respect and the subordination to the natural environment. This is achieved through the application of an another public space idea derived from the Modern Movement that recalls some designs by LC: the whole ground as a continuous park, a luxury idea but relevant to this site.

The project demonstrates too that today the promenade is much more than a façade, or a nostalgic reference.

Next to Solà Morales project, where the maritime outskirts of Oporto merge with Matosinhos, we find another emblematic new promenade. It's been designed by Souto de Moura in front of the new housing settlement following a plan by A. Siza. The project, in these slides under construction, raises a common problem in the restructuring existing urban promenades: the relation between

Junto al proyecto de Solà Morales, donde el “extrarradio marítimo” de Oporto se mezcla con Matosinhos, encontramos otro nuevo paseo marítimo emblemático. El paseo ha sido diseñado por Souto de Moura frente a un Nuevo asentamiento de viviendas siguiendo un plan de A. Siza. El proyecto, en estas diapositivas, todavía en construcción, saca a relucir un problema común en la reestructuración de paseos marítimos ya existentes: la relación entre el espacio peatonal, la accesibilidad, el aparcamiento y el flujo de coches. Aquí se ha optado por una solución clásica, llevar el espacio de aparcamiento bajo tierra a fin de crear una gran “explanada” (la terraza Belvedere) y dejar toda la superficie para el paso peatonal y el transporte público. Es una solución costosa, pero su coste sólo puede medirse en base al beneficio que tiene sobre la movilidad y el espacio público: es necesario considerar los efectos de mejora que tiene sobre la imagen de la ciudad y sobre el marketing urbano generado por los nuevos espacios creados que pueden usarse para actividades comerciales. Tras su construcción, la idea se probó efectiva y hoy en día el paseo marítimo se ha convertido en un lugar para caminar y reunirse. Otras soluciones al mismo problema pueden encontrarse por ejemplo en Niza, Le Havre o Viareggio, donde se experimentó con un nuevo equilibrio entre coches y peatones en la superficie, remodelando la sección trasversal y reduciendo la anchura / el número de carriles.

Nuevo espacio público procedente de la reutilización de líneas de ferrocarril abandonadas: el caso de Liguria

Una línea de ferrocarril recorre muchas de las regiones costeras italianas más importantes (a veces recorre incluso la orilla del mar), lo que crea una barrera entre las ciudades y el mar.

Actualmente, existen varios proyectos y planes que intentan establecer la conexión entre dichos elementos: de hecho, encontramos dos soluciones principales a este problema:

- La primera consiste en hacer que dicha línea de ferrocarril sea subterránea (por ejemplo, en Reggio Calabria se ha llevado a cabo y se ha construido un nuevo paseo marítimo en la superficie);
- La segunda es cambiar el recorrido del ferrocarril.

Probablemente, el proyecto más importante de esta segunda categoría lo encontramos en Liguria, una región que se adentra en el mar “empujada” por los Apeninos, donde todo el litoral (conocido como “La Riviera”) de Niza a Genova se convierte en una larga ruta escénica de importancia histórica recorrida por el ferrocarril. De este modo, en la región encontramos un gran número de paseos marítimos (por ejemplo en San Remo, o el famoso “Sendero del amor” en Cinque Terre). Teniendo en cuenta el difícil acceso al mar del que adolece la zona debido a la costa rocosa y escarpada, el ferrocarril se convierte al mismo tiempo en barrera y en el medio principal de acceso a ciertas playas.

pedestrians space, accessibility, parking and cars flow. The solution here has been classic, which is to place underground the parking in order to realise a great “esplanade” (belvedere terrace) and leave the entire surface to pedestrians and to public transports. It’s an expensive solution, but its cost can’t be measured only according to the benefit on the mobility and on public space: it is necessary to considerate the improving effects on the town image and on the urban marketing generated by the new spaces created which can be used for commercial activities. After the construction, the idea has proved succesful and today the promenade has become a meeting and strolling space. Other solutions to the same problem can be found for i. in Nice, Le Havre, Viareggio, where it was experienced a new balance between cars and pedestrians on the surface, remodelling the cross section and reducing the width/number of lanes.

New public space from the re-use of abandoned railway lines: the case of Liguria

In many important italian regions an important railway runs along the coast (sometimes on the shore) thus creating a barrier between the cities and the sea.

Many plans and projects are now trying to establish proper connections: there are two main solutions to this problem:

- the first one is to place the railway underground (for i., in Reggio Calabria a new urban promenade has been built on the surface);
- the second one is to shift the railway.

Probably the most important project of this second category is in Liguria, a region squeezed on the sea by the Appennini mountains, where the whole littoral (known as “La Riviera”) from Nice to Genoa, is a long scenic route of historic importance bordered by the railway. So you find a great number of historic promenades (for i. Sanremo, or the famous “sentiero dell’amore, love path” in the Cinque Terre area). Considering the difficulties of access to the sea, because of the rocky coast, the railway is, at the same time, barrier and main access to some beaches.

The railway shift towards the inland and the doubling of its capacity, today in progress, will free the areas currently occupied by the railroad. A special regional plan has been designed to connect different small villages by public spaces, pedestrian walks and 25 kilometres long bicycle lanes. For

El cambio del recorrido del ferrocarril hacia el interior y el hecho de doblar su capacidad, dos soluciones que se encuentran en proceso hoy en día, permitirá liberar ciertas áreas que actualmente se encuentran ocupadas por las vías. Se ha diseñado un plan regional especial para conectar las pequeñas aldeas mediante espacios públicos, paseos peatonales y sendas de bicicleta. Para ciertas zonas interurbanas, esta reutilización proporciona un eficiente sistema de pequeño transporte público o se convierte en parte del nuevo desarrollo de la red de carreteras. La idea de un sistema de transporte público (como por ejemplo un pequeño tranvía) ya se ha intentado e implementado en demasiadas ocasiones. Además, la reutilización de las vías de ferrocarril se concibe como el eje de una transformación territorial que comprende intervenciones tanto privadas como públicas. Esta perspectiva es completamente innovadora, ya que las transformaciones incluyen también el casco urbano. En las áreas urbanas atravesadas por el nuevo trazado, la trasera de las viviendas, que una vez daba la espalda a las vías, quedará abierta a nuevos espacios públicos y se convertirá en nuevas fachadas. La primera fase de este gran plan ya se ha iniciado. Este sistema podría unirse a un recorrido similar que se extiende a lo largo de la costa francesa, restaurando los paseos marítimos históricos de Niza a Genova. En Francia, existe una ley dedicada a la “sentier du littoral” (vía del litoral), encargada de proporcionar un acceso público a la costa.

La Toscana: los paseos marítimos como un sistema regional de parques

Por este motivo, otro punto de vista para introducir una nueva idea de espacio público es hacerlo a gran escala (como en Liguria) o a escala territorial. Por ejemplo, la costa de la Toscana es el campo de una investigación que estoy llevando a cabo con el ánimo de mostrar como un esquema de planeamiento de paseos marítimos estratégicos puede contribuir a la integración coherente de diferentes planes para el litoral. Los gobiernos regionales y provinciales siempre han prestado una gran atención a los problemas de la costa, pero hasta hoy, dicha atención ha sido genérica o parcial.

Los 320 kilómetros de costa Toscana ofrecen un amplio repertorio de diferentes paseos y fachadas marítimas. El mapa nos muestra la división en tres partes diferentes: al norte la zona más urbanizada, en el centro la zona urbana y al sur la zona conservada casi en estado natural. La investigación comprendió la elaboración de un censo y de una clasificación de los paseos existentes y de su relación con otros espacios públicos. El objetivo es asociar, dentro de un mismo esquema estratégico, cuatro tipos de recursos: el entorno natural conservado, los diferentes paseos marítimos (con la propuesta de rehabilitación e integración de espacios públicos en el sistema territorial); la mejora del extrarradio urbano (como por ejemplo, la de las viviendas vacacionales al borde del mar construidas durante los años treinta como ejemplo de ciudad modernista y que hoy en día están muy deterioradas); los edificios históricos que corresponden principal-

some inter city areas, the re-use provides an efficient small public transport system or it becomes part of the traffic and road network redevelopment. The idea of a continuous public transport system (as a small tramway) has been probably too little explored and implemented. Moreover, the re-use of railway roadbeds is conceived as an axis of a territorial transformation which comprises both public and private interventions. This perspective is wholly innovative, as the transformation concerns urban centres as well. In the urban areas crossed by the layout the back of the houses once turned to the tracks will be opened to the new public spaces and will become façades. A first phase of this big plan is in progress. This system could be joined to a similar path existing along the French coast, thus restoring the historic promenade from Nice to Genoa. In France, a law is dedicated to the “sentier du littoral” to provide a public access to the coast.

Tuscany: the promenades as a regional system of parks

Therefore, another point of view to introduce a new idea of public space is that of the great scale, regional (as in Liguria) or territorial. For i., the Tuscan coast is the field for a research

I’m carrying out with the aim to show how a strategic promenades planning scheme can give a contribution to a coherent integration of the different plans for the littoral. The regional and provincial governments are very attentive to the coast problems but until today this attention has been generic or partial.

The 320 kilometres long Tuscan coast offers a wide repertory of different seaside promenades and maritime façades. The map shows the division in three different parts: at north, the most urbanized area; in the centre, scattered urban area; the south almost natural. The research carried out a census and a classification of existing promenades and their relations with other public spaces. The goal is to associate into a strategic scheme four kinds of resources: the preserved natural environment; the various promenades (with the proposal of rehabilitation and integration of public spaces in the territorial system); the urban fringes to be upgraded (like for i. the seaside holiday homes built during the thirties as an Italian example of modernist city now deteriorated); the historic buildings corresponding mainly to a complex system of ancient defensive works and the path connecting them (like the “sentier des douaniers” in France or the “camiños de ronda” in Spain). The main quality of this system is that it can

mente al sistema de antiguas obras de defensa y el camino que los une (como el “sentier des douaniers” (sendero de los aduaneros) en Francia o los “camiños de ronda” (caminos de ronda) en España). La principal característica de este sistema es que puede poner en red una amplia gama de recursos. El eje con dirección al mar desde el interior junto al sistema costero paralelo son elementos de vital importancia. La investigación indica las uniones estratégicas y las fuerzas dinámicas de la red.

Podemos pensar en este sistema como un espacio público especial a escala regional, un “collarín” de parques lineales y uniones estratégicas que equilibre la presión turística a través de paseos marítimos conectados con los recursos y espacios públicos del interior. Este objetivo se conseguirá resaltando las diferencias existentes y organizándolas como una secuencia, en lugar de ordenarlas por una homologación mecánica.

Port-Bou y Río de Janeiro: el espacio público como obra de arte

Este último punto es simplemente una referencia al trabajo de los artistas en los paseos marítimos: “Passages” de Dani Karavan, dedicado a la memoria de Walter Benjamin, cerca de Port-Bou, en la frontera entre España y Francia y el diseño de Roberto Burle Marx en Río de Janeiro, como referencias de que este tipo de espacios pueden ser creados por los artistas, y no simplemente decorados.

En conclusión, todas estas ideas de paseos marítimos (espacios colectivos mezclados con usos privado como punto de partida para rehabilitar y regenerar entornos edificados, como soporte para un sistema regional de parques y otros espacios públicos, como nexos con el interior, como obras de arte y todas las que nos podamos imaginar) muestran cómo contrastar la comercialización del espacio turístico y cómo estimular un turismo diferente, más sostenible y cultivado. Podemos resumir en tres las razones por las que los paseos marítimos se han convertido en un tema típico de los proyectos urbanos y del planeamiento estratégico:

- Son espacios que conectan el medio natural con el entorno urbano, haciendo así que los proyectos urbanos y el planeamiento estratégico asuman las cuestiones medioambientales como recursos y guías a seguir, en lugar de cómo trabas.
- Como espacios públicos abiertos juegan un papel fundamental en la rehabilitación de las ciudades turísticas superpobladas y en el establecimiento de usos públicos del litoral.
- Son un importante factor de marketing para el nuevo desarrollo económico de la ciudad turística y del territorio comprendidos como un todo.

put in network a wide range of resources. In addition to the parallel coastal system, the axis leading to the sea from the inland are of fundamental importance. The research indicates the strategic junctions and the driving forces of the network. We can think of this system as a special public space, at the regional scale, a “necklace” of linear parks and strategic junctions balancing the tourist pressure through the promenades connection with the inland public spaces and resources This will be achieved by enhancing differences and organising them as a sequence, rather than by a mechanic omologation.

Port-Bou and Rio de Janeiro: the public space as artwork

The last remark is just a reference to the artist work on the promenades: “Passages” by Dani Karavan, dedicated to the memory of Walter Benjamin, near Port-Bou, at the French-Spanish border, and the floor design by Roberto Burle Marx at Rio de Janeiro. Just to say that this space can be created, not simply furnished, by artists.

In conclusion, all these ideas of promenade (collective spaces mixed with private uses, starting point for rehabilitate and regenerate built environments, support for a regional system of parks and other public spaces, links with the inland, artwork and other ones we can imagine) show how to contrast the commercialisation of the tourist space and to stimulate a different, more sustainable and cultivated tourism. We can resume the three reasons why the promenades have become a topical issue for the urban project and the strategic planning:

- it is a space connecting the natural environment and the urban space thus urging the urban project and the strategic planning to assume environmental topics as a source and a cue instead of a constraint;
- as public open space it leads an important role in the rehabilitation of over-crowded tourist cities and to establish the public use of littorals;
- it is an important marketing factor for the economic redevelopment of the tourist city and territory as a whole.