

El diseño de los espacios públicos

Desde los propios orígenes de la ciudad, la estructura de los espacios públicos ha resultado ser el principal elemento articulador y conformador de la trama urbana.

El concepto de ciudad como lugar de convivencia y relación entre sus habitantes, está íntimamente ligado con la aparición de espacios públicos, que los ciudadanos identifican como propios y que llegan a crear una imagen simbólica de la ciudad. El ágora griega, el foro romano, la plaza medieval y la barroca, los jardines neoclásicos, los paseos románticos, etc., han sido siempre símbolos característicos de los núcleos urbanos y, como tales, espectadores, pasivos a veces y actores activos otras, de los acontecimientos y las transformaciones que el paso del tiempo ha generado. Estos espacios, que por su carácter emblemático y estructurante poseen una gran fuerza expresiva, han podido transmitir a sus propias ciudades cierto grado de equilibrio, serenidad y reposo, dentro siempre de un entorno arquitectónico y medioambiental de gran calidad.

Desde el siglo XIII, en España, y fundamentalmente por razones económicas y por facilitar las transacciones mercantiles, aparecen dentro de las ciudades las denominadas plazas mayores, como lugares de relación y convivencia social, tan características de las ciudades españolas cuyo traslado conceptual a Iberoamérica genera las Plazas de Armas, elemento central de la trama urbana de las ciudades del continente americano. En el Renacimiento y Barroco estos espacios urbanos adquieren orden, simetría y monumentalidad, convirtiéndose en los espacios públicos de mayor entidad y simbolismo de los núcleos urbanos. Juntamente con otros de menor entidad y con las propias calles, han vertebrado el tejido de la ciudad, diferenciando lo público de lo privado y siendo, por tanto, los lugares idóneos para la comunicación, la relación social, el intercambio de mercancías y, también, el escenario de juegos, conmemoraciones, manifestaciones y, en fin, aquellos grandes hechos históricos que han caracterizado la vida urbana.

Desde mediados del siglo XX el sistema de espacios públicos de la ciudad formada por la red de calles, plazas y plazuelas sufre un cambio trascendental. Por un lado surge el denominado bloque abierto propugnado por las ideas higienistas que con el fin de mejorar el soleamiento y la salubridad de las viviendas y sus habitantes, introduce una diversidad de espacios libres, despersonalizados, cuyo carácter público, cuando es el caso, no provoca sin embargo el mismo grado de identificación por parte de la población: los espacios públicos entre bloques no son los "espacios de todos" sino los "espacios de nadie".

Por otro lado, la aparición del automóvil como medio de transporte de las personas, hace que las nuevas vías pierden el carácter de lugar de relación convirtiéndose en espacios servidores del tránsito rodado, y arrinconando al peatón en unos estrechos bordes laterales, aceras, donde la convivencia resulta incómoda y casi imposible.

Este cambio morfológico de la ordenación de la ciudad y de los espacios públicos se ha producido especialmente en las áreas periféricas en las que muchas veces puede observarse la falta de una

Designing Public Spaces

Ever since the very dawn of city life, the structure of public spaces has been the major element as regards articulating and giving shape to the urban fabric.

The concept of the city as a place in which the lives of its inhabitants are interwoven is closely linked to the appearance of public spaces, which citizens recognize as their own and which eventually create a symbolic image of the city. The Greek agora, the Roman forum, the Medieval and Baroque square, the neoclassical gardens, the walkways of the Romantic period, etc., have always been characteristic symbols of city centres and, as such, sometimes passive and sometimes active spectators of the events and transformation wrought by the passing of time. These spaces, which due to their emblematic and structure-forming nature possess a great force of expression, have been able to transmit a certain degree of balance, calm and restfulness to their cities, always in quality architectural and environmental surroundings.

As from the thirteenth century, basically for economic reasons and in order to facilitate business transactions, there began to appear in Spanish cities the so-called "Plazas Mayores" as places of social relations and intercourse. These developed into such a characteristic feature of Spanish cities that the notion was carried across to Latin America where they became known as "Plazas de Armas", central elements in the urban fabric of Latin American cities. During the Renaissance and the Baroque period these urban spaces acquired order, symmetry and a monumental character, turning into the most important and symbolic public spaces in the city centres. Together with others of lesser significance, as well as with the streets themselves, they have woven the urban fabrics, setting apart what is public from what is private and thus becoming the ideal places for communication, social intercourse, the exchange of goods and also the sites for games, commemorations, demonstrations and, indeed, all the great historical events that have characterized city life.

Since the middle of the twentieth century, the system of public spaces made up of the network of streets and squares of various sizes has been undergoing important changes. On the one hand there arose the so-called open block which was encouraged by ideas of health, for the purpose of providing both dwellings and inhabitants with more sunlight and better conditions of hygiene. This resulted in a diversity of depersonalized open spaces whose public nature, whenever this was the case, did not arouse the same level of identification among the people concerned: those public spaces between tower blocks are nobody's rather than everybody's.

On the other hand the appearance of the motor car as a means of transport meant that the new thoroughfares, instead of being areas of communication, became spaces at the service of traffic, forcing pedestrians onto narrow borders –pavements– where coexistence is inconvenient, indeed almost impossible.

This morphological change in the layout of cities and their public spaces has been particularly noticeable in the peripheral areas, where one can often discern a lack of a general organizational structure with real vertebrating ability. This is due to the fact that urban development has leaned for support on infrastructures available at each particular time, and whose size was determined by the promoting body or by the ownership structure of the land.

The general incompatibility shown by these areas for uses other than of a purely residential nature has meant that, on the one hand, they have developed into dormitory towns while at the same time bringing about an unwanted concentration of tertiary activity, offices and business, in the traditional centres. In these areas open spaces sometimes account for over 60 per cent of the developed land and, despite their originally being intended for ornamental purposes, they are now being used in many cases as unlawful car parks.

But in addition to the dimensional, morphological and functional differences separating the old, traditional public spaces and the open spaces between tower blocks, the "new public spaces" usually display different levels of development quality according to the residents income brackets, with those of poorer quality being the result of large-scale public schemes aimed at the lower income groups. Just as in past years a redevelopment and revitalization process was begun in the old city centres in order to improve the quality of life of their inhabitants, with big investment schemes being undertaken as well as operations to recover small public spaces such as little squares, secluded areas and so forth, it is essential to be aware of the need to improve the environmental quality in the contemporary open-block estates by re-designing the public spaces which remain between them.

Differentiating functional areas such as those intended for relaxation, strolling and sport; facilitating and suitably organizing parking for vehicles; encouraging the construction of underground car-parks with landscaped surfaces; planting trees so as to improve their function and reduce maintenance costs, etc., are points to be borne in mind in order to embark upon a new type of design which will make it possible to recover and improve the present public spaces in such a way that people will view them as their own and become emotionally identified with them.

estructura general, con capacidad realmente vertebradora, que las ordene. Esto se debe a que el desarrollo urbano se ha apoyado en las infraestructuras disponibles en cada momento y cuyo tamaño estuvo determinado por la entidad de la promoción o por la estructura de la propiedad del suelo.

De esta forma han quedado entrelazados polígonos de vivienda social con colonias de vivienda unifamiliar o implantaciones industriales ya existentes, todo ello a través de un proceso de relleno de los espacios intersticiales que fueron quedando entre las distintas áreas edificadas.

La heterogeneidad e inconexión de las distintas operaciones inmobiliarias han dado como fruto una escena urbana caracterizada por la tipología general del bloque abierto con distintas orientaciones y diversas fórmulas, con viario interno generalmente escaso y todo ello dentro de una serie de espacios abiertos mal urbanizados. Las grandes arterias viarias dividen cada promoción produciendo un mayor aislamiento de cada una de ellas y dificultando la permeabilidad entre las mismas.

La general incompatibilidad de otros usos, fuera del residencial, en estas áreas, las ha convertido, por otra parte, en barrios dormitorio, provocando al mismo tiempo la concentración indeseada del empleo terciario, oficinas y comercio, en los centros tradicionales. En estas zonas los espacios abiertos representan a veces más del 60% de la superficie de suelo ordenado y en la actualidad su utilización, inicialmente destinada a uso ornamental, se ha transformado en muchos casos en estacionamiento indebido de vehículos.

Pero además de las diferencias dimensionales, morfológicas y funcionales, que existen entre los espacios públicos históricos y los espacios abiertos entre bloques –los "nuevos espacios públicos"–, normalmente se manifiestan también distintos niveles de calidad en cuanto al grado de urbanización entre unos y otros, según el nivel de renta de sus habitantes, siendo los de inferior calidad los resultantes de las grandes promociones públicas destinadas a las clases de renta más baja.

Así como en los pasados años se inició un proceso de rehabilitación y revitalización de los cascos antiguos para mejorar la calidad de la vida urbana de sus habitantes, iniciándose importantes programas de inversión en los mismos, recuperando pequeños espacios públicos, tales como plazuelas, zonas recoletas, etc., es imprescindible tener conciencia de la necesidad de mejorar la calidad ambiental en los polígonos de bloques abiertos contemporáneos mediante el rediseño de los espacios públicos que quedan entre aquéllos.

Diferenciar áreas funcionales en ellos, tales como el descanso, el paseo y el deporte; facilitar y ordenar adecuadamente el estacionamiento de vehículos; potenciar los garajes subterráneos con cubiertas ajardinadas; utilizar las plantaciones arbóreas para mejorar su función y reducir los costes de mantenimiento, etc., son premisas a tener en cuenta para iniciar un nuevo diseño que posibilite la recuperación y mejora de los espacios públicos actuales y la subsiguiente identificación como suyos y apropiación emocional por parte de los ciudadanos.