

el espacio en la ciudad

BORJA LÓPEZ
Arquitecto

Si el espacio es importante para la arquitectura, lo es aún más para el urbanismo. El espacio (público!) es la esencia misma de la ciudad: es el elemento determinante de la forma percibida; constituye su estructura funcional de movilidad; es el soporte de la comunicación y la interacción social; es la memoria de la ciudad; es, en definitiva, el sustrato fundamental que hace posible la vida urbana. Sin embargo, todo esto es verdad sólo si es utilizado por los ciudadanos, porque, como acertadamente ha dicho Jordi Borja, "la ciudad es la gente en la calle"; de ahí la necesidad de que el espacio urbano sea público, accesible, continuo, generosamente diseñado y adaptable a diversos usos a lo largo del tiempo.

En la ciudad tradicional, el espacio público ha recogido en buena medida todas estas cualidades, generando una secuencia identificable de calles y plazas capaces de soportar los cambios sobre el "relleno" edificado sin que se resienta el conjunto. Pero a lo largo del siglo XX, el concepto de espacio urbano ha evolucionado por la acción nuevos modos de construir (o destruir) la ciudad. Algunas de las nuevas maneras surgen del propio pensamiento arquitectónico, sobre todo de dos corrientes contrapuestas: del Movimiento Moderno y de los defensores de la Ciudad Jardín, con éxito desigual según lugares y épocas. Así, la Ciudad Jardín puede considerarse el origen teórico de las urbanizaciones residenciales de baja densidad que se extienden en los suburbios de las ciudades, principalmente en los países anglosajones; aunque no son sino caricaturas del ideal manifestado por Ebenezer Howard hacia 1.898, comparten con él la negación del espacio público, sustituido por la seguridad del jardín privado.

Por otra parte, las propuestas del Movimiento Moderno, tras su aplicación práctica en las periferias de las grandes ciudades, derivaron en algo más parecido a un cuento de terror que al ideal de "nueva sociedad" que pretendían alcanzar. La analogía de la ciudad con la máquina llevó a la segregación funcional de sus partes, incluido el espacio público, el cual, sobredimensionado y separado del resto de funciones, se convirtió en un espacio inhóspito; antítesis del espacio público concebido como lugar de relación. Así, los rígidos

esquemas corbuserianos, que prescinden del espacio público como estructurador, difícilmente pueden variar la disposición de objetos construidos, agotando cualquier posibilidad de evolución. Compárese con el ensanche de Barcelona, modelo basado en una poderosa trama de espacios públicos capaz de soportarlo casi todo en el interior de la manzana sin por ello perder su identidad.

Afortunadamente, nuestro modelo de ciudad se ha visto poco afectado por dichas corrientes arquitectónicas, ya sea por un menor desarrollo económico o, tal vez, por una identidad cultural propia. Pero lo que sí se ha revelado con un poder de transformación innegable ha sido el desarrollo de los transportes: del ferrocarril primero y, posteriormente —con mayor fuerza si cabe—, del automóvil, que ha condicionado definitivamente la ciudad que hoy habitamos. El dominio del espacio urbano por parte del coche ha producido, en primer lugar, la segregación funcional del viario, reservando un porcentaje importante de la superficie disponible para el tráfico rodado, a veces de forma exclusiva, como es el caso de la circunvalación de Logroño, auténtica "barrera de comunicación". Y en segundo lugar, por el acortamiento de las distancias que ha permitido la aparición del fenómeno de la periurbanización, es decir, la fragmentación de la ciudad (física, social y funcionalmente), conformando un territorio difuso de trozos discontinuos y monofuncionales donde el espacio público pierde la capacidad de articular una estructura identificable. Las consecuencias de este modelo de urbanización derivan en un aumento del despilfarro de recursos, de la segregación social, de la desintegración cultural, de la inseguridad y de la ingobernabilidad. Se niega, en conclusión, los valores que hicieron de la ciudad la cuna de la libertad y la democracia.

Por ello es tan importante proteger un espacio público de calidad que sea la estructura de nuestro modelo de ciudad; y ello es tarea, en buena medida, de urbanistas y arquitectos. Existen dos factores cuantificables que aseguran la buena salud del espacio urbano: la densidad y la variedad del entorno construido, los cuales, actuando conjuntamente, aportan la necesaria vitalidad al espacio público, dotándolo de ciudadanos.

No obstante, corresponde en mayor medida al arquitecto la misión de dotar al espacio urbano de un nivel de calidad digno de su función estructuradora. Desde el diseño del propio espacio pero, antes que nada, desde la arquitectura que establece sus límites. Debemos huir de las, tan de moda, "arquitecturas autistas", escondidas tras "pieles" y enamoradas de sí mismas, justificadas por sus creadores como respuesta al hostil espacio urbano contemporáneo. Pero, ¿es la solución dar la espalda al problema? No es lo más sensato: la poética del "no lugar" que se extiende por las revistas de arquitectura, como excusa para despreocuparse del papel del edificio en el entorno, puede derivar en el fin del espacio urbano. El "no lugar" no tiene cabida en la ciudad si no queremos acabar con el modelo de convivencia a que dio lugar.

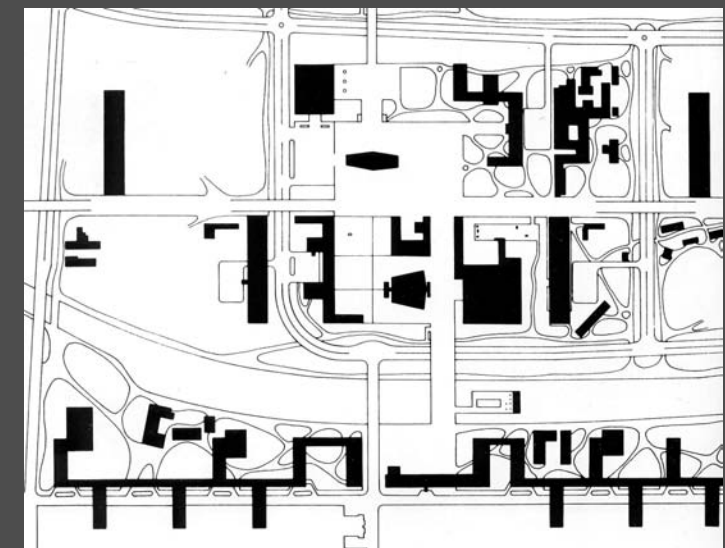
Valga como ejemplo de la preocupación por el papel de la arquitectura en esta cuestión el edificio del Ayuntamiento de Logroño; la maestría con la que Rafael Moneo fue capaz de configurar un espacio público con un solo edificio. Es, en mi opinión, el mayor valor de esta obra, demostrando gran interés por la cualificación del espacio urbano a través de la planta y las fachadas, que reinterpretan la mejor tradición

de las plazas mayores. Y no es tan fácil; véase el "Baluarte" planteado por Patxi Mangado en Pamplona, el cual, a pesar de recurrir a una disposición formal en planta que también crea un espacio de plaza pública, no ha intentado, sin embargo, cualificarla con unas fachadas abiertas y de carácter urbano, cayendo en la "hostilidad" hacia el entorno tan en boga últimamente en la alta arquitectura (lo cual no desmerece otros enormes valores con que cuenta el edificio). En último lugar, aprovecharé para valorar positivamente el modelo del espacio urbano de Logroño pues —es justo decirlo— constituye un buen ejemplo de cuidado y atención a los espacios públicos de los nuevos barrios, articulados, en general (también hay sombras), en una estructura unitaria de la ciudad, cuyo éxito se demuestra en la vitalidad de sus calles. Es una dinámica de desarrollo que, como hemos señalado, corre peligros derivados de lógicas inmobiliarias mercantilistas y soluciones sectoriales, por lo que todos, arquitectos, políticos, ciudadanos, debemos defender un sistema de espacios públicos, continuos, diversos y de calidad.

El éxito del espacio público urbano depende de su calidad, no de su cantidad.



Centro histórico de Parma, plano de figura y fondo



Proyecto para el centro de la ciudad de Saint-Dié, Le Corbusier, plano de figura y fondo

* Imágenes tomadas de ROWE, C. y KOETTER, F. "Ciudad Collage". GG Reprints, Barcelona, 1998.