

# El sentido urbano del espacio público

The urban sense of public space

## Resumen:

Entender el espacio urbano es posible después de hacer una profunda reflexión sobre los significados que este ha tenido en el transcurso de la historia y como se ha desarrollado según la cultura y el contexto donde se ubica.

El artículo expone claramente como ha sido la evolución del sentido del espacio público en las ciudades de los siglos XIX y XX y propone una reflexión en torno a su verdadero significado, que se base en el estudio riguroso de las diferentes manifestaciones que a tenido y que como conclusión plantee opciones que vayan acordes con las necesidades actuales, sin dejar de lado las experiencias recogidas, y que vuelva a ser un elemento indispensable en la construcción de la arquitectura de la ciudad.

## Palabras claves:

Espacio Público, ciudad, tradición, significado.

Recibido: Junio 17 / 02

Aprobado: Febrero 20 / 03

## Abstract:

To understand the urban space is possible after making a deep reflection on the meanings that this has had in the course of the history and who it has been developed according to the culture and the context where it is located.

The article exposes clearly who it has been the evolution of the sense of the public space in the cities of the XIX and XX centuries and it proposes a reflection around its true meaning that is based on the rigorous study of the different manifestations that had had and as conclusion it outlines options that go in course with the current necessities, without leaving aside the picked up experiences, and that is an indispensable element in the construction of the architecture of the city again.

## Key words:

Public Space, City, Tradition, Meaning.

## Arq. Pablo Gamboa Samper

Profesor Instructor Asociado de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Artes Universidad Nacional de Colombia

## Estamos de acuerdo en que el espacio público juega un papel importante en la ciudad, sin embargo ¿cuál es su verdadero significado?

El espacio público es ante todo un concepto urbano, es decir que está y ha estado relacionado con la ciudad, pues es allí donde surgió. Es en la ciudad, lugar de la civilización y la cultura, aquel «dispositivo topográfico y social capaz de hacer eficaz al máximo el encuentro y el intercambio entre los hombres»<sup>1</sup> donde aparece, puesto que es precisamente el espacio que posibilita el encuentro y el intercambio, actividades que están en el seno mismo de la definición de una colectividad, de una sociedad. Podemos deducir entonces que el espacio público, o de una manera más amplia y articulada, el espacio colectivo<sup>2</sup>, es o debe ser el espacio más importante en la ciudad, puesto que allí se realiza la actividad fundamental para la colectividad que la habita. De otra manera podríamos decir que es el espacio público el que hace la ciudad y la diferencia de una simple agrupación de casas y edificios.

Al ser la ciudad un hecho histórico, el espacio público también lo es; hace parte de las manifestaciones culturales de una civilización, que es siempre limitada en el tiempo y en el espacio. Así es posible hablar del espacio público en la ciudad griega, en la ciudad estado italiana del renacimiento, o en la barroca española del siglo XVII. Ahora bien ¿cuál es el espacio público de la ciudad actual, de la ciudad moderna? ¿Qué se entiende por espacio público o qué significados ha tenido este concepto en los últimos tiempos?. Admitiendo que la ciudad moderna no es una sola, —ya que son diferentes las ciudades norteamericanas de las europeas o de las latinoamericanas, que a su vez difieren a las de hace cien años—, hay que ir al origen mismo de la ciudad moderna para empezar a aferrar el concepto, es decir al siglo XIX, cuando se fijan los principales arquetipos arquitectónicos del espacio público moderno. El significado que se le ha dado al espacio público desde

<sup>1</sup> Ver Marcel Roncayolo, voz «Città», Enciclopedia Einaudi, Vol. 3, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1978.

<sup>2</sup> Para la definición de espacio colectivo, véase Maurice Cerasi, *El espacio colectivo de la ciudad*, Colección de Urbanismo, Oikos-Tau, Barcelona, 1990.



3 Este nuevo espacio generó también consecuencias negativas, véase Carlo Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio Editore, Venecia, 1984: «La ciudad burguesa es (se realiza y se expresa) en la continuidad vial, como elemento funcional y representativo y como instrumento para 'ignorar' las zonas subalternas que sean involucradas por esa continuidad». También P. Lavedan, «Mérites et torts d'Haussmann, urbaniste» en *L'oeuvre du Baron Haussmann*, Paris, 1954: «Después de Haussmann se da verdaderamente lo que más adelante se llamó la segregación social, la oposición entre dos ciudades, la de los ricos y la de los pobres».

4 Cesare de Seta, «Architetture dello spazio pubblico. Temi dell'urbanistica ottocentesca» en *Le architetture dello spazio pubblico*, a cargo de Paolo Caputo, Triennale di Milano, Electa, Milano, 1997: «Durante el siglo (XIX) se hace sentir con urgencia la necesidad de dotar la ciudad de nuevos equipamientos civiles (...) El espacio público asume un rol preponderante en la estructura urbana y nuevas tipologías se van imponiendo. La necesidad de nuevas funciones colectivas como las bolsas de comercio, mercados, grandes almacenes (...) hacen parte de una renovación urbana que abarca toda Europa».

entonces ha variado con el tiempo, hecho que ha producido consecuencias concretas en la ciudad y cambios en la manera misma de concebir el urbanismo y la arquitectura. Sin ser exhaustivos en el tema, podríamos sintetizar esta variación en tres etapas fundamentales.

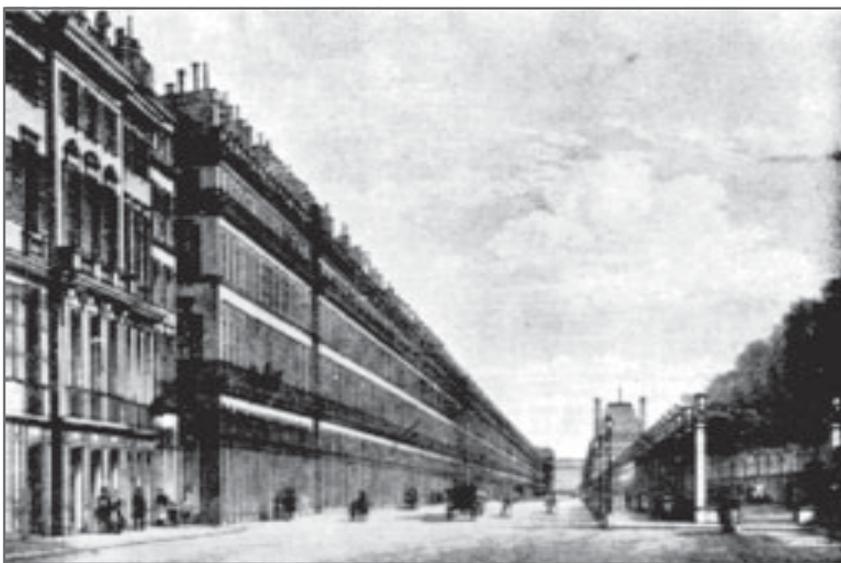
## 1. El espacio público en la ciudad del siglo XIX

El ascenso de la burguesía, la política liberal, la industrialización, el auge económico y la conformación de los estados nacionales llevan a un exagerado crecimiento urbano y a la aparición de necesidades que reclaman la aparición de nuevos «equipamientos civiles»: escuelas, bibliotecas, hospitales, cárceles, oficinas de correos y de administración, pero sobre todo de nuevas funciones comerciales y culturales dedicadas al tiempo libre, al encuentro y al intercambio, tales como cafés, teatros, parques, grandes almacenes y pasajes comerciales. El espacio público, la continuidad vial<sup>3</sup>, va a ser el aglutinante de todo esto, siendo también en sí mismo un nuevo equipamiento colectivo que se difunde en el territorio urbano, que da una nueva imagen a la ciudad, basada en la estetización del espacio público, en el decoro y el ornato, en el orden y la funcionalidad que satisfacen las necesidades prácticas de una sociedad con nuevas formas de socialización.<sup>4</sup>

París va a ser el modelo de este gran cambio y la nueva calle, el bulevar, su expresión más concreta<sup>5</sup>. Sus amplias aceras arborizadas, el alumbrado público y el amoblamiento urbano conforman un nuevo espacio, accesible a todo el mundo y democrático, abriendo «la totalidad de la ciudad, por primera vez en su historia, a todos sus habitantes»<sup>6</sup>. Es además un espacio pensado para reunir una gran cantidad de personas y animado, al nivel de la calle, por la presencia de comercios y tiendas de todo tipo, restaurantes y cafés en todas las esquinas. El bulevar se va a convertir muy pronto en el escenario de la nueva vida en la ciudad, en un interior urbano en donde muchos comportamientos privados se exteriorizan, salen a la calle, puesto que es posible estar solos en medio del gentío, del goce de lo social, del ver y ser vistos, del desfile en donde lo efímero, la moda y la apariencia imperan en la esfera pública, en donde la nueva sociedad burguesa disfruta contemplándose a sí misma.

El sistema de bulevares, vistos a escala urbana, es esencialmente una red de comunicación que se extiende a toda la ciudad uniendo entre sí nuevos puntos estratégicos, por ejemplo las nuevas estaciones del tren, y éstos con las demás áreas o lugares importantes existentes. Este sistema se relaciona con otros —los parques y el amoblamiento—, que juntos conforman el espacio público de la ciudad. El sistema de parques es concebido por Haussmann en el

sentido jerárquico y diferenciado que comprende los de gran escala (que hoy llamaríamos metropolitanos) —en las afueras de la ciudad de París: el Bois de Boulogne y el de Vincennes—, los parques sectoriales al interior de la ciudad y por último los parques o jardines de barrio estrechamente relacionados con las áreas residenciales. Cada escala de parque posee finalidades específicas pero, por otro lado, todos son construidos a partir de la recurrencia de los mismos elementos paisajísticos: arborización, senderos, plazoletas, jardineras, parterres, fuentes y espejos de agua. Haussmann toma como referentes formales la geometría y el uso de la perspectiva de los jardines del siglo XVIII en los alrededores de París<sup>7</sup> y los *squares* ingleses, considerados como jardines dentro de la ciudad, produ-

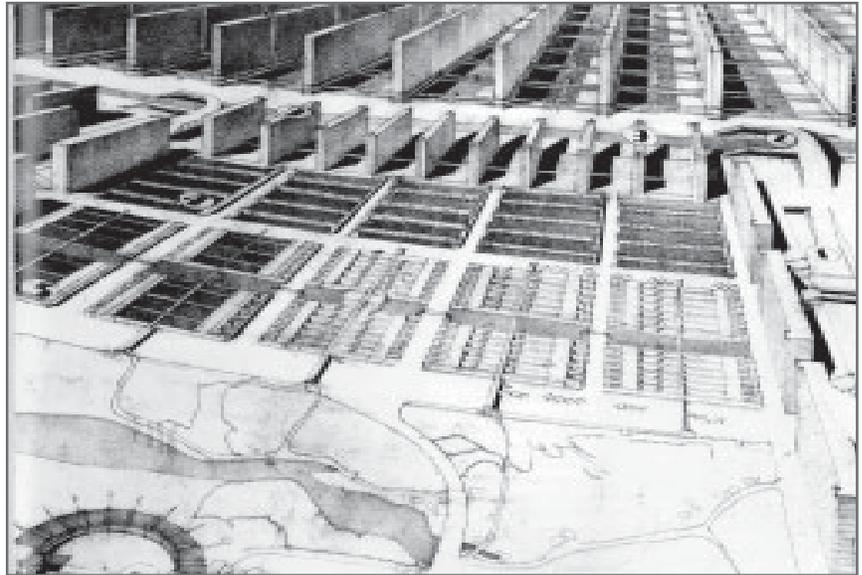


Calle Rivoli. Fuente: Espacio, tiempo y arquitectura, Giedon Sigfried. pg 650.

ciendo un espacio público en los mismos términos de los bulevares, es decir, abierto a todo el mundo, confortable y agradable a la vista, que no sea destinado al juego y otras actividades similares, —puesto que es prohibido pisar el césped de los jardines y parterres—, sino pensado únicamente para la contemplación pasiva, como otro escenario urbano para las nuevas relaciones y necesidades sociales.

El bulevar y el parque son además expresión de una nueva estética urbana hecha de nuevas perspectivas, donde la arborización y los edificios públicos juegan un papel preponderante, y además cuidada hasta el detalle, pues todo se realiza a partir de los mismos elementos constructivos e industrializados, entre los cuales el sistema del amoblamiento urbano se destaca por su belleza y funcionalidad. Con sus elementos de pequeña escala, como la serie de las rejillas, ordena el espacio, demarca y articula la relación entre los elementos verdes y las zonas duras, mientras que, con el amoblamiento de mayor escala, las bancas, el alumbrado a gas, los bebederos de agua, las columnas Morris, los kioscos para ventas, los buzones de correo etc., equipa el espacio para brindar toda una serie de comodidades al ciudadano haciéndole más confortable y amable su vida en la ciudad<sup>8</sup>.

Este nuevo sistema de espacio público posee además como espacio exterior una forma concreta, finita y controlada formalmente, delimitada por la paramentación continua de los edificios que generalmente tienen la misma altura, puesto que los reglamentos lo exigían. Del fondo homogéneo de los edificios construidos emerge la figura del espacio público en donde se destacan los grandes equipamientos, los monumentos, los parques y los jardines públicos.



Fuente: Neutra. pg 81.

## 2. Espacio urbano y arquitectura moderna

El Movimiento Moderno, apoyándose en las utopías del Siglo XIX y consciente de los problemas de congestión, hacinamiento y «desorden» que aquejan la gran ciudad<sup>9</sup>, va a proponer una idea de ciudad diferente, opuesta, organizada racionalmente, en donde cada actividad encuentra su lugar específico, y en donde se hace latente la necesidad de espacio entre las cosas: espacio verde para poder respirar y deleitarse, espacio que separa las edificaciones y las vuelve autónomas, rompiendo así con la cohesión del tejido edificado de la ciudad histórica. El objetivo es la ciudad jardín, la ciudad verde, un gran parque urbanizado; ese espacio y ese parque serán el espacio público de esta nueva ciudad.

Allí, el edificio, la arquitectura, se vuelve objeto autónomo que se desvincula cada vez más de la calle, deja de ser parte de un frente construido, pierde sus culatas laterales que lo destinaban a ser componente de un conjunto urbano, para convertirlo en una estructura exenta, compleja y articulada, que tiene que ver más con los palacios y las viviendas rurales

<sup>5</sup> Véase Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI editores, Bogotá, 1991: «... el nuevo boulevard de París fue la innovación urbanística más espectacular del siglo XIX y el paso decisivo hacia la modernización de la ciudad tradicional».

<sup>6</sup> Marshall Berman, *Op.Cit.*

<sup>7</sup> Véase al respecto Leonardo Benévolo, *La captura del infinito*, Celeste Ediciones, Madrid, 1994.

<sup>8</sup> Acerca del papel que juega el amoblamiento urbano, ver Françoise Choay, *L'orizzonte del posturbano*, a cargo de Ernesto d'Alfonso, Officina Edizioni, Roma, 1992: «a través de una distribución pertinente y medida asegura la comodidad y el confort de un nuevo espacio público: ya no determinado, como en las ciudades pre-industriales, por las actividades políticas, relacionadas con el poder o con la producción, sino dedicado al

tiempo libre, a la apariencia y al espectáculo de sus desfiles» además «el prefecto de Napoleón III (Haussmann) no se conformaba de hacer de París una ciudad apta a las exigencias de la nueva sociedad, le confería también una calidad estética original, acorde con las formas de la nueva socialidad propias del siglo XIX industrial y cosmopolita».

<sup>9</sup> Ver Le Corbusier, citado por Françoise Choay en *El urbanismo utopías y realidades*, Editorial Lumen, Barcelona, 1983, «Los cafés, los lugares de descanso, etc., han dejado de ser ese moho que devora las aceras: se trasladan a las terrazas de los tejados (...) No más patios, sino pisos que se abran por todas partes al aire y a la luz, y que no dan a los árboles enfermizos de los bulevares de hoy, sino a zonas de césped, a terrenos de juego y a lugares de abundante vegetación (...) La aglomeración urbana debe ser tratada como una ciudad verde».

rodeados de jardines. Formalmente, es algo similar a una escultura que debe ser contemplada y percibida desde todos los ángulos, objeto monumental rodeado de espacio libre, espacio que se convierte en el vacío entre los objetos, que tiende a ser neutro y abstracto<sup>10</sup>.

Este espacio vacío va perdiendo su significado para la vida urbana y el encuentro y el intercambio han de realizarse según los planteamientos modernos, dentro de edificaciones especializadas o en sus cubiertas convertidas en terrazas<sup>11</sup>, es decir dentro de objetos. Los «parques» y las zonas verdes, que en la mayoría de los casos aparecen en las áreas residenciales, no tienen un uso específico, son supuestamente para el tiempo libre, para el deporte y el juego de los niños o simplemente para ser vistas desde los edificios o mientras se recorre a gran velocidad la ciudad dentro de un automóvil. En todo caso este espacio no es «diseñado», en el sentido que su superficie y sus elementos respondan a actividades concretas; la sofisticación y el alto nivel de elaboración tipológica de la Unité d'Habitation de Le Corbusier, en donde cada palmo del edificio ha sido pensado en función de comportamientos y actividades, contrasta con la pobreza de las áreas exteriores del primer piso, en donde el espacio verde que rodea el edificio contiene solamente una pequeña vía de acceso y unos parqueaderos<sup>12</sup>. El espacio público de la ciudad del siglo XIX ha desaparecido, la forma es ahora los edificios y el fondo, indefinido en términos arquitectónicos, el espacio vacío y el paisaje<sup>13</sup>.

Si en el siglo XIX el protagonista es el peatón, que pasea por las aceras y los bulevares, en el siglo XX va a ser el automóvil, símbolo del movimiento y del progreso, como lo anuncia el manifiesto del Futurismo, en 1909<sup>14</sup>. El crecimiento de la ciudad, la necesidad en aumento de desplazamiento de personas y mercancías en su interior, hacen que la organización del sistema de circulación de automóviles cobre cada vez más importancia<sup>15</sup>.

El siglo anterior había sido el siglo del ferrocarril, un medio de locomoción colectivo, cuyo emblema eran las estaciones,

elementos fundamentales del espacio público, puertas de entrada a la ciudad, un símbolo de su identificación y expresión del constituirse del estado nacional. Ferrocarril que luego se «urbaniza» para convertirse en tren metropolitano, en metro, que entra a ser parte del sistema de espacio público con sus estaciones. Éstas son interiores colectivos que se asoman al exterior por medio de accesos que emergen de los andenes: otro emblema de la urbanidad de la ciudad. El siglo XX en cambio, es el del auge del automóvil, de la movilización individual y por lo tanto de la autonomía del ciudadano y de su separación respecto a los demás. Arquitectónicamente no existirá un símbolo del nuevo medio de transporte (aunque las primeras estaciones de servicio exaltan el movimiento y la velocidad, no se crea nunca un verdadero signo urbano), sino una red cada vez más extensa y sofisticada de vías, carreteras y autopistas a su servicio, que se niega a ser parte del sistema de espacios colectivos de la ciudad y que tiende a excluir cualquier otra función que no sea la de circular.

De otra parte la ciudad moderna no se recorre, como se hacía con los bulevares o con las calles del Ensanche de Cerdá en Barcelona, sino que se atraviesa; no se recorre porque cada vez son más reducidos los lugares (significación y orden formal) que puedan tener un sentido social de relación e intercambio, lugares que van quedando aislados dentro de la gran ciudad, dejando de conformar una red continua de espacios públicos para convertirse en un sistema de puntos, de enclaves limitados que deben ser alcanzados atravesando áreas «vacías» (monofuncionales, casi siempre). Vacías no porque no estén construidas, sino precisamente porque no son lugares urbanos que puedan soportar una vida pública<sup>16</sup>.

A esta atomización de la ciudad moderna contribuyó no tanto su crecimiento sino más bien la especialización y segregación funcional del suelo urbano. La voluntad de orden separó lo que antes estaba junto, clasificó y disgregó las actividades por categorías y las dispuso en el territorio de acuerdo a la lógica Fordista de la cadena de montaje; la ciudad es vista como lugar de producción, como una gran fábrica moderna.

**10** Al origen de esta concepción espacial hay una concepción física que es la del espacio newtoniano homogéneo, absoluto e isótropo.

**11** Los cinco puntos de la arquitectura de Le Corbusier implican este tipo de relación entre arquitectura y espacio urbano.

**12** No hay que negar en todo caso el aporte de la arquitectura moderna en algunos nuevos tipos de espacios abiertos, como el campus universitario del MIT de Mies o el complejo de Seinäjoki de Aalto.

**13** Véase Camillo Sitte citado por Jacques Dewitte, *Casabella 597-598*, Elemond Periodici, Milano, 1993: «En la urbanística moderna la relación entre superficies edificables y superficies vacías se ha literalmente invertido. En el pasado, los espacios vacíos (calles y plazas) constituían una totalidad en sí concluida, y se establecía su forma con base en el efecto que se quería obtener. Hoy se 'recortan' lotes con formas de figuras regulares y a lo que sobra se le da el nombre de calle o plaza».

**14** «Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza: la belleza de la velocidad. Un automóvil de carreras con su motor adornado con gruesos tubos parecidos a serpientes de aliento explosivo... un automóvil rugiente, que parece correr sobre las ametralladoras, es más bello que la Victoria de Samotracia», Filippo Tommaso Marinetti, Manifiesto del Futurismo.

**15** Richard Ingersoll, «Jumpcut urbanism» en *Casabella 597-598*: «No debería suscitar polémicas, el decir que el automóvil ha obtenido, en la segunda mitad del siglo XX, una autoridad demagógica en la configuración del espacio urbano».

**16** Bernardo Secchi, «Un'urbanistica di spazi aperti», en *Casabella 597-598*. «La ciudad, el territorio se han vuelto inmensas colecciones de objetos paratácticamente puestos unos al lado de los otros y mudos. Aquello que es similar no está próximo. Entre los objetos y los lugares cada uno se mueve según itinerarios propios; éstos lo conducen de orígenes específicos a también específicos y personales lugares de destino (...) Esta red de relaciones entre los lugares es totalmente diferente para mi vecino, para mi colega, y también para mi hijo. El espacio que está 'entre las cosas', entre objetos y sujetos entre ellos próximos, entre mi casa y la de mi vecino, entre la mía y la de ellos, entre la de ellos y mi escuela, entre su oficina y la mía es atravesado por extraños, no es lugar de encuentro; se ha vuelto 'vacío' porque carece de un rol reconocible; a ese espacio se le pide sólo ser permeable, dejarse recorrer oponiendo el mínimo de resistencia».

La casualidad, la oferta múltiple y aleatoria de actividades y servicios<sup>17</sup>, la polivalencia de ciertos espacios urbanos o de partes de la ciudad que caracterizaban la ciudad del siglo XIX, desaparecen para abrir paso a la zonificación: los barrios residenciales, los centros de oficinas y de negocios, los centros comerciales son las formas que ha adquirido esta separación en el siglo XX.

La especialización funcional, además, ha tenido la tendencia hacia la concentración de las actividades en recintos cerrados (el centro comercial y más recientemente los hipermercados) restando importancia a los espacios abiertos (la calle comercial), de manera que estos últimos son cada vez más viales y menos urbanos. Si bien es cierto que podríamos considerar un nuevo tipo de espacio público algunos de estos recintos, protegidos y climatizados, en donde se realizan actividades colectivas que son de «libre acceso», hay que admitir que su fuerza centralizadora deja por fuera la ciudad que se vuelve cada vez más hostil y anodina.

### 3. La concepción del espacio público en las últimas décadas

A raíz de la crisis del Movimiento Moderno iniciada a finales de la década de los Cincuenta, surge la necesidad de estudiar la ciudad histórica con el fin de buscar formas y contenidos que conduzcan a nuevos paradigmas. Lo que la ortodoxia del Movimiento Moderno había negado, por considerarlo inadecuado, pasa a ser objeto de estudio, ya que poco a poco se va reconociendo que las viejas ciudades poseen «algo» de lo cual carecen los nuevos barrios y las nuevas partes de las ciudades que habían sido erigidas bajo el lema de la reconstrucción y del progreso después de la Segunda Guerra Mundial, algo que las hace más habitables, agradables, reconocibles y comprensibles. La cuestión tiene que ver directamente con problemas fundamentales como el de la autonomía funcional y cultural de la arquitectura respecto a los contextos urbanos en donde se implanta y también con la planificación y el diseño de la ciudad de acuerdo con sistemas funcionales complejos y autónomos, principios que habían guiado hasta el momento la producción de los arquitectos y los urbanistas modernos.

<sup>17</sup> Oriol Bohigas, «La città come spazio progettato», en *Op.Cit.*, «la ciudad es una máquina eficaz para realizar dos operaciones simultáneas: la información y la accesibilidad (...) Información y accesibilidad se confunden en una única operación basada en la oferta aleatoria del escenario urbano (...) Muchas veces el ciudadano circula por las calles y



*Villa Olímpica de Barcelona (perspectiva general)*

Fuente: *Le architetture dello spazio pubblico*, Paolo Caputo. pg 135

Los estudios de Jane Jacobs sobre la calle, de Kevin Lynch sobre la percepción del espacio urbano, de Gordon Cullen sobre el diseño urbano, la preocupación del Team X de Aldo Van Eyck por el límite entre los espacios públicos y privados, en el contexto anglosajón, y también los estudios de Saverio Muratori en los años cincuenta, las investigaciones de Carlo Aymonino, de Gianfranco Caniggia, de Aldo Rossi, de Vittorio Gregotti y muchos otros en el contexto italiano, sobre la relación entre morfología urbana y tipología edilicia en varias ciudades europeas, muestran la continuidad y la regularidad de la forma urbana y empiezan a romper ideas preconcebidas y presupuestos que están en la base misma del Movimiento Moderno, como la absoluta adhesión de la forma a la función y evidencian que la ciudad es algo más que un conjunto de sistemas especializados, bien organizados y relacionados entre sí.

Emerge de todos estos estudios cómo la forma urbana, la forma física de la ciudad, se ha organizado históricamente a partir de elementos relevantes como ciertas arquitecturas públicas, bien sean edificios o espacios colectivos (monumentos o elementos primarios)<sup>18</sup> que pueden ser eclesiásticos o civiles, espacios y lugares de representación a partir de los cuales o entre los cuales se despliega un sistema continuo de espacios colectivos como plazas, calles, parques y jardines públicos etc., que son los que «arman» la ciudad, le dan una coherencia como conjunto y la hacen reconocible. Es decir, que las cualidades y calidades urbanas (individualidad de los hechos urbanos)<sup>19</sup> dependen en buena medida de su sistema de

las plazas sin la intención específica de buscar una cosa determinada. No la busca pero la encuentra casualmente y en esta casualidad está la inmensa riqueza social y cultural de la ciudad».

<sup>18</sup> Aldo Rossi, *La architettura della città*, Clup, Milano, 1978.

<sup>19</sup> Aldo Rossi, *Op.Cit.*

espacios públicos, entendiendo éste no solamente como el conjunto de espacios exteriores, sino también de todos aquellos edificios públicos y privados, que poseen una significación colectiva para la vida de la ciudad<sup>20</sup>.

Por otra parte, la atención sobre las nuevas áreas de desarrollo, típica de la posguerra y los años sesenta y setenta, sobre las periferias residenciales, había dejado de lado durante décadas los centros históricos que se encontraban deteriorados y muchas veces poco dotados de nuevos equipamientos y servicios. La conciencia de que los centros históricos no serían (ni sería adecuado que lo fueran) sustituidos por nuevas estructuras modernas, tal como auspiciaban los adalides del Movimiento Moderno, desemboca en el tema de la valoración, la tutela de los bienes históricos, la conservación y la readecuación de los centros a las nuevas necesidades, pues se reconoce que la ciudad es un bien cultural<sup>21</sup> y lo mejor, lo más adecuado es «modernizar», en el sentido de equipar, mejorar y añadir nuevos valores y significados a viejas estructuras, para volverlas más contemporáneas. La noción de proyecto entendido como el proyecto de lo nuevo, basado exclusivamente en variables técnicas, económicas y funcionales, es sustituido por el proyecto como modificación<sup>22</sup> de una estructura urbana existente, y del contexto, la pre-existencia construida, deviene un dato fundamental para el proyecto.

Dentro de los valores del contexto (de los centros históricos) emerge nuevamente la forma urbana, es decir el alto nivel de definición formal, física, que poseen sus edificios como conjunto, sus calles, sus plazas, jardines y elementos singulares. Aquí el espacio urbano no es indefinido sino que por el contrario, cada parte y cada rincón no se deja a la casualidad sino que posee una forma determinada siguiendo patrones históricos de acuerdo con necesidades y comportamientos sociales concretos.

Por un lado la necesidad de readecuar el espacio urbano existente y por el otro la polémica entre plan y proyecto, entre los lineamientos y políticas generales y la proyectación física y concreta de entornos limitados, hará que el proyecto

urbano vuelva a adquirir un papel relevante, proyecto que a menudo estará relacionado con la definición física de la forma urbana o en otras palabras del espacio público<sup>23</sup>.

La preocupación inicial por una nueva definición formal y funcional del espacio urbano de los centros históricos pronto se extendió a las áreas de la ciudad de formación más reciente, pues las cualidades del nuevo espacio público hacen ver con mayor evidencia las carencias, incoherencias y contradicciones de estas áreas construidas a lo largo del siglo XX, hijas en su mayoría de la especulación inmobiliaria y de una urbanística de la vialidad<sup>24</sup>, que en su conjunto produjeron la disgregación y la dispersión urbanas, la desaparición del espacio público definido arquitectónicamente<sup>25</sup> y en definitiva, lo que algunos autores han llamado la «desurbanización»<sup>26</sup>. La ciudad reciente planteará nuevos problemas como el de asignar significados urbanos al vacío entre los edificios, a las zonas verdes y los espacios «sobrantes» entre las infraestructuras viales<sup>27</sup>. La atención por el detalle, por el diseño del suelo, por el embellecimiento de los espacios exteriores y por el diseño del verde<sup>28</sup> serán entonces los temas dominantes dentro del panorama del espacio público.

En conclusión, el debate cultural, los proyectos urbanos y de espacio público de las últimas décadas han vuelto a poner en primera línea el espacio urbano, la forma de la ciudad, retomando el hilo de la tradición urbanística y arquitectónica del siglo XIX y de siglos anteriores, que se había roto con la aparición del Movimiento Moderno en el panorama internacional. Relacionarse nuevamente con la tradición de nuestra disciplina ha querido decir retomar las viejas tipologías de espacios como las de la plaza, la calle, el parque, y los viejos elementos de urbanización como andenes, separadores, arborización, para examinarlos a la luz de necesidades y comportamientos colectivos actuales, para reinterpretarlos, transformarlos y sobre todo, diseñarlos arquitectónicamente para que en su conjunto la ciudad recupere su integridad formal perdida, y para que la arquitectura pierda su autonomía, recupere ciertos valores civiles y colectivos, para que vuelva a ser la arquitectura de la ciudad.

20 Ver Cerasi, *Op.Cit.*

21 Ver *La ciudad como bien cultural*, Memorias del Seminario, Colcultura, OEA, Bogotá, 1990.

22 Vittorio Gregotti, *Desde el interior de la arquitectura*, ediciones Península, Barcelona, 1993.

23 Oriol Bohigas, *Op.Cit.*, «Al espacio público, es decir —a la forma de la ciudad— hay que pedirle, por lo tanto, legibilidad, coherencia y significado. Debe ser fácilmente e inmediatamente comprendido para poder ser utilizado adecuadamente. El factor más importante para entender un espacio es precisamente la definición física de este espacio. En otras palabras, la definición coherente, explícita, comprensible de la forma urbana».

24 Bernardo Secchi, *Op.Cit.*, «Los planes de los urbanistas, excesivamente dominados por el movimiento y por su velocidad, han descuidado aquello que se refería en cambio al implantarse y al 'estar': el espacio abierto se volvió infraestructura, equipamiento o, todavía más de forma elusiva, 'verde', estándar, franja de protección ambiental (...) ninguna atención a la constitución física del espacio abierto, a los materiales con los cuales cada espacio era o podía ser constituido, a la cultura técnica con la cual era o podía ser construido».

25 Oriol Bohigas, *Op.Cit.*

26 El neologismo desurbanización ha surgido para designar realidades urbanas recientes como la ciudad difusa, la ciudad territorio, el campo urbanizado, que no encajan dentro de la definición histórica de ciudad. Por esta razón se habla de «un horizonte post-urbano», y de «la muerte de la ciudad». Ver Françoise Choay, *Op.Cit.*, y «Le regne de l'urbain et la mort de la ville» en *La ville, art et architecture en Europe 1870 - 1993*, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 1994.

27 Maurice Cerasi, *Op.Cit.*: «Algunos proyectos guiados por el emblema de la autonomía de la arquitectura se han convertido en incapaces de contribuir en mejorar las condiciones de vida (...) y de transformar la ciudad, mientras que un proyecto en sentido opuesto, basado en una socialización y en una lectura funcionalista totalmente extra-arquitectónica, está condenando de hecho a la ciudad y al ambiente a renunciar a la coherencia organizativa y civil en las cuales el factor arquitectónico tiene una colocación concreta».

28 Ver Vittorio Gregotti, «Gli spazi aperti urbani: fenomenología di un problema progettuale», en *Casabella* 597-598.