

AUTOR

Autor

PABLO GAMBOA

Profesor, Instructor Asociado del Departamento de Urbanismo, Facultad de Artes, UN. Doctor en Arquitectura en la Escuela Politécnica de Milán, Italia.

El proyecto del espacio público

ARQ. PABLO GAMBOA

Profesor del Departamento de Urbanismo

Podemos afirmar sin temor a equivocarnos que el espacio público de Bogotá está en crisis. El estado de deterioro que vemos en sus parques, sus andenes y separadores, el elevado nivel de contaminación visual, la escasez e inadecuación del mobiliario urbano, es evidente en todos los sectores de la ciudad. Es suficiente con ver el panorama desolador de una avenida como la carrera quince en el norte un domingo por la mañana: la ausencia de automóviles y gente nos muestra un panorama desolador que más parece digno de una ciudad después de una catástrofe. Lo primero que salta a la vista es el desorden formal y la degradación física de los elementos del espacio público. No existen andenes, si por ello entendemos una superficie dura, lisa y continua, que se encuentra a unos doce centímetros por encima de la calzada vehicular, sino una serie de planos horizontales o inclinados, discontinuos e irregulares, a diferentes niveles, a veces en concreto, a veces en tableta o en tierra, que en su conjunto está muy lejos de constituir una superficie continua y homogénea que es lo que necesitan los peatones para poder caminar. No existen bahías o carriles para estacionamiento de vehículos, en su lugar encontramos todo un muestrario de soluciones posibles para que el automóvil se estacione sobre el «andén», para que no pueda hacerlo, o para que lo haga dejando un espacio para el peatón (rampas, topellantas, tubos, cadenas, etcétera). La señalización (de tránsito e información) es pobre y confusa, el mobiliario urbano es casi inexistente, se limita a unas cuantas papeleras colocadas en los postes desordenadamente y a unos paraderos de bus inadecuados, estorbosos y poco funcionales.

Lo que vemos al observar el panorama de la carrera quince, es el resultado de múltiples y sucesivas alteraciones, a lo que fuera en su origen un espacio público unitario y coherente, hechas a punta de remiendos y añadidos con materiales y mano de obra inadecuados. Este estado de cosas no se limita a unas cuantas avenidas importantes

sino que lo encontramos por todas partes a lo largo y ancho de la ciudad, y cada vez se extiende más, destruyendo sectores que hasta el momento habían conservado el orden original dado por los elementos de urbanización.

Lo más preocupante de esta situación es que el caos y la degradación de los elementos físicos que constituyen el espacio público es un problema no solamente estático, de decoro urbano y de belleza, sino que afecta directamente la calidad de vida y el confort urbano.

Porque el espacio público ya no es adecuado a las necesidades de los ciudadanos, y sus elementos han perdido muchas veces su finalidad original para utilizarse de otra manera: los andenes se han convertido en parqueaderos llenos de obstáculos como cadenas, tubos y burros; los peatones transitan por las calzadas pues no pueden servirse de los andenes, separadores y zonas verdes que se utilizan como andenes, franjas de control ambiental invadidas o convertidas en botaderos de escombros.

Ahora bien, ¿a qué se debe esta crisis? nos parece oportuno plantearnos esta pregunta, y sobre todo planteárnosla como arquitectos, pues su respuesta exige un análisis profundo que tal vez permita entender a fondo las características y la dinámica de la cuestión. No se trata aquí de buscar culpables y establecer responsabilidades sino más bien identificar los problemas, retos y tareas que esta crisis plantea a la arquitectura y el urbanismo, aspecto que consideramos esencial para nuestra disciplina y para buscar soluciones de fondo que no sean un simple maquillaje que embellece pero no cambia el estado actual del espacio público.

Como causas de esta situación podemos enumerar algunas: la falta de mantenimiento, la vejez natural de los materiales constructivos utilizados en el espacio público, la pérdida de significación y por lo tanto de atención y cuidado por parte de los ciudadanos, la intervención con fines privados, predio a predio, ya sea para hacer mejoras y arreglos o para privatizar o hacer un uso indebido del espacio público por parte de los propietarios de casas y edificios, la falta de unas normas de planeamiento claras y ordenadas

(no la profusión contradictoria y desorganizada), la poca atención por parte de los organismos de control para evitar la invasión de andenes y parques, las modificaciones no autorizadas y la apropiación con fines privados. Todo esto es cierto, y atacar estos problemas contribuirá sin duda a mejorar el espacio público, sin embargo se trataría de paliativos que no resolverían el problema de fondo.

Si observamos el espacio público en su estado actual con ojos de arquitecto, es decir analizando críticamente la forma física de las cosas tratando de entender su racionalidad, la finalidad que cumplen, su lógica constructiva, el orden y las relaciones de los elementos que la componen, no es difícil concluir que la forma del espacio público no corresponde a las necesidades actuales de la ciudad y sus habitantes.

*Si observamos el espacio público
en su estado actual con ojos de
arquitecto, (...) no es difícil concluir
que la forma del espacio público
no corresponde a las necesidades
actuales de la ciudad y sus
habitantes.*

El espacio público de nuestra ciudad está compuesto en su conjunto por una serie de elementos menores como lo son los andenes, las franjas verdes, los antejardines etc., dispuestos en un cierto orden, que han sido históricamente determinados, y que por el hecho de estar allí desde hace varias décadas los consideramos correctos e inmodificables, que hacen parte de aquellas reglas inamovibles, casi de un orden «natural» de las cosas. Elementos que son el producto de una normatividad abstracta y atemporal que no ha tenido en cuenta el hecho de que la ciudad se ha transformado profundamente en las últimas décadas, y que por lo tanto las reglas de ayer tal vez no sean válidas hoy. Si la reglamentación de usos y alturas permitidas en la ciudad ha cambiado frecuentemente durante este siglo, la del espacio público ha permanecido casi intacta, y esta no correspondencia es una de las causas del problema.

En conclusión la ciudad ha cambiado, en algunas zonas inclusive drásticamente, y la estructura del espacio público sigue siendo la misma. Como resultado de esta

contradicción se han producido toda una serie de modificaciones no planificadas ni pensadas a escala urbana, para tratar de adaptar lo existente a las nuevas necesidades.

La crisis sería el producto de la incapacidad de la administración de la ciudad, es un problema de gestión, etc.

Pero tal vez el problema principal es que la forma de los elementos que conforman el espacio público ya no corresponde a las necesidades actuales y esto es principalmente un problema de planificación, histórico, por que tiene que ver con la manera en que la ciudad creció a lo largo de este siglo, y reciente, porque las grandes transformaciones de los últimos veinte años no han sido planificadas en términos de la definición de la arquitectura del espacio público.

La creciente importancia del automóvil a lo largo de este siglo condujo a una planificación del acelerado crecimiento de la ciudad basándose principalmente en una estructura portante concebida en términos de plan vial, privilegiando casi exclusivamente la movilidad y el transporte, y descuidando la definición formal del espacio que articula esta estructura con las nuevas áreas urbanas¹. Las grandes avenidas de comunicación con las nuevas áreas residenciales perderán su papel de soporte de la vida colectiva, y por lo tanto su importancia como espacio público (paseo, comercio, encuentro, etc.) como sucedía en el centro de la ciudad, para convertirse en especies de autopistas urbanas o «parkways».

Las razones de esta pérdida obedecen a criterios dictaminados por la cultura urbanística moderna y a la manera en que se dió el crecimiento de Bogotá a partir de la década de los cuarenta. La expansión de las áreas de vivienda y la aparición del suburbio residencial como modelo de crecimiento serán la dinámica imperante hasta el final de la década de los setenta, produciendo una ciudad fuertemente segregada espacialmente, caracterizada por un centro que soporta la gran mayoría de funciones de producción, representación y tiempo libre (comercio, oficinas, edificios públicos, cines, bibliotecas, etc.) y una expansión netamente residencial, tanto para las clases medias bajas como para las más pudientes, que tiende a excluir otros usos que no sean los de la vivienda y sus casi inexistentes equipamientos locales. Esta polaridad centro/periferia va a producir un espacio público diferenciado y especializado funcionalmente con unas características formales que darán unidad e identidad a la ciudad hasta finales de los setentas.

Son verdades a medias, en realidad las causas son más profundas, tiene que ver con aspectos estructurales de la morfología de Bogotá, de modo en que la ciudad se desarrolló y expandió desde las primeras décadas de

¹ /«no debería ser debatido por nadie el decir que el automóvil ha obtenido, en la segunda mitad del siglo xx, una autoridad demagógica en la configuración del espacio urbano». *Richard Ingersoll*

este siglo, y de los procesos de transformación que han sucedido en los últimos veinte años. Por otro lado, tiene que ver con «vicios» muy enraizados en la cultura local como lo son la apropiación a fines particulares del espacio público, su utilización indebida, etc., pero también con una planificación de la ciudad en términos de plan vial, privilegiando exclusivamente la movilidad y el transporte, las áreas residenciales, sus densidades, alturas, usos, etc., que hacen referencia a la propiedad privada, a los lotes y sus posibilidades de desarrollo y como consecuencia de esto y por contraste el espacio público es todo lo que ha quedado por fuera de las normas de los planes, etc., es el espacio entre las cosas.

Lo importante no es establecer las causas precisas y atribuir responsabilidades, sino entender los elementos de la crisis en relación con el proyecto.

¿Qué implicaciones tiene todo esto para el diseño?

Hipótesis

El reto que se le plantea al proyecto cuando hablamos de espacio público (y no solamente espacio público) es convertir un espacio residencial difuso indiferenciado y transformado en un espacio de actividades centrales que sirva de soporte a un cambio estructural cualitativo de la ciudad.

Es pasar del gran suburbio a la metrópoli.

Crecimiento de Bogotá

Expansión de áreas residenciales el barrio es la forma de crecimiento y más que el barrio «la urbanización», es decir la subdivisión en lotes iguales, grandes y menos grandes según el estrato social, de un área rural, el trazado de calles y las asignaciones de algunas áreas, pocas, para usos complementarios a la vivienda. El tipo destinado a «poblar» estas áreas recién colonizadas es la vivienda unifamiliar. El resultado es una estructura morfológica basada en pocos elementos, exclusivamente residencial, que deja por fuera espacios, usos y actividades que «construyen una ciudad» y que permanecen como patrimonio exclusivo del área central de la ciudad.

Esta particularidad del proceso de expansión se reflejará en la conformación del espacio público. Espacio que surge en estrecha relación con la vivienda y que podríamos llamar espacio público residencial: malla regular conformada por dos elementos, la calle y el parque.

La calle se caracteriza por la franja verde para arborización entre la superficie dura del andén de 1.50 a 200 mts., el muro bajo del antejardín de las viviendas, el antejardín y luego la fachada de las cosas.

El parque es una manzana sin construir, (luego se convertirá en las absurdas cesiones tipo A) con árboles y en su mayoría verde, con senderos, bancas y juego para niños.

Todo esto construido basándose en la repetición de pocos materiales: sardineles en concreto, andenes en concreto con juntas en asfalto, postes de la luz en madera y luego en concreto, como árbol (cuando lo hay) el urapán y nada más.

El resultado es un espacio público ordenado, preciso, característico, que dará una identidad muy fuerte a las áreas residenciales, es decir a la expansión de este siglo el 90% de la ciudad, unidad que va por encima de las diferencias de los barrios pero que tiene por otro lado sus límites y sus problemas que más adelante lo condenarán y lo llevarán a su destrucción: este espacio público excluye cualquier otro uso que no sea residencial, es además homogéneo y no jeraquizado: la calle, la arteria, la gran avenida, es siempre el mismo, cambia solamente el número de calzadas y aparecen los separadores verdes y arborizados.

Se refiere siempre a la escala local del barrio, la escala urbana en el espacio público, de relación entre partes de ciudad o de espacios centrales de grandes áreas no existe, en su lugar se construyen ejes viales ajardinados que comunican las áreas residenciales con el centro.

Este espacio público será muy frágil más adelante, por su incapacidad de adaptación a otra manera de vivir y a otras actividades no previstas inicialmente.

Paralelo al crecimiento acelerado de las áreas residenciales de la ciudad, el centro sufre un proceso de modificación que lo cambiará radicalmente en su estructura. Con la apertura de nuevas avenidas (décima, diecinueve) el centro cambia de escala, se modifica la relación de accesibilidad con las partes nuevas de la ciudad y los usos terciarios se incrementan con el aumento en las alturas. El tipo de edificio de oficinas con comercio en el primer piso es el protagonista de la terciarización del centro.

Estos grandes edificios conformarán un espacio público hasta ahora desconocido en la ciudad (y tal vez ya olvidado).

La gran calle urbana con comercios en el primer piso que se relacionan directamente con el andén. Un basamento regular y continuo de actividades que trascienden en un espacio público a nivel urbano.

Este esquema de construcción de la calle como un elemento urbano en donde están incluidos los espacios del primer piso, quedará confinado solamente al centro y no aparecerá en otras partes de la ciudad.

Como ustedes saben, a partir de la década de los 70, el ritmo de expansión de la ciudad disminuye y paralelamente se dará inicio al proceso de transformación de la estructura existente, al construir sobre lo construido y a la adaptación de la expansión residencial para complementarla con usos comerciales y oficinas.

El esquema centro/periferia inicia a romperse: aparecen centros locales especializados, centros comerciales, etc. La estructura urbana se hace más compleja.

Los nuevos usos se darán inicialmente adaptando los tipos de la vivienda y luego también por su sustitución con edificios residenciales y de oficinas. La nueva normativa de la ciudad será la base que posibilita el cambio. Cambio pensado únicamente en términos de mercado y especulación de incremento en las alturas del potenciamiento de las áreas privadas sin preocuparse por el destino del espacio público.

Al incremento de las áreas construidas no corresponderá un incremento en el espacio público. Su adaptación a nuevos usos no se hará por medio de un proyecto sino que se dejará en manos de los particulares. A la desproporcionada valorización de las áreas privadas corresponderá una desvalorización o deterioro sin precedentes del espacio público.

El resultado de todo esto es que la estructura de espacio público residencial tan claramente definida en su contenido y sus elementos se empieza a perder y en su lugar surge un espacio discontinuo, no homogéneo, hecho de retazos con muchos materiales distintos y en donde pugnan la estructura original, con sus antejardines y franjas verdes, con las adaptaciones a los requerimientos del comercio y el terciario.

Es una etapa de transición entre dos situaciones diferentes: la preexistencia y lo nuevo. El diseño de lo nuevo es el reto principal si hablamos de espacio público.

Este proyecto de la nueva estructura tiene como principal tarea el convertir espacio residencial en espacio terciario.

Esto implica:

Ampliar andenes.

- Restablecer continuidad.
- Unir y relacionar partes.
- Dotar el espacio de nuevos equipamientos y amoblamiento.
- Cambiar la escala local por la escala urbana.
- Rescatar esquemas de espacio público que pertenecen a nuestra cultura local y que pueden ser adecuados.
- El diseño del suelo incluyendo los primeros pisos

Esto es, romper con el esquema del edificio unifuncional de tipología mixta.

Estrategia

- Recorridos que dan un orden al sector.
Nueva estructura urbana hecha de lugares proyecto de ciudad a partir de intervenciones concretas y puntuales.

1. Definición del espacio abierto «proyecto de sueb».
2. Readecuación del espacio público a través de recorridos continuos que usan otros espacios públicos y polos de centralidad.
3. Generación de plazas y plazoletas que jueguen un papel estructurante a nivel del sector.
4. A los parques residenciales de Barrio hay que sumar otros espacios de permanencia aptos para albergar «usos» de ciudad.
5. Quiere decir enriquecer con más tipos de espacio público las pocas categorías existentes.

Importancia de la tarea

- Mejorar la calidad de vida.
- Embellecimiento, papel colectivo de espacio público.
- Espacio público de relación y convivencia.

Problema de la cultura local arquitectónica

No tradición de diseños de espacio público.

- Falta de herramientas y sensibilidad de diseño.
Proceso de aprendizaje-errores.
- Estudio y reflexión comportamientos ciudadanos.
Nueva sensibilidad.

Problema Administrativo

- Muchos agentes que intervienen en el espacio público.
Difícil o imposible control.
Empresas de servicios, criterios técnicos especializados.
Programación de cada entidad.
- Se requiere coordinación e integración.
Enfrentar el espacio público integralmente.
- Arborización / redes / luz / señalización / mantenimiento / tiempos y lógicas distintas.

Problema Jurídico

Competencia y jerarquías

- Control y seguimiento Mantenimiento del espacio público
- Involucrar sector privado.

Problemas concretos que hay que atacar a mediano plazo

- Parques públicos
- Contaminación visual
- Estructura verde
Red de ciclovías permanentes