

## CIUDAD Y TERRITORIO

### ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 2697-231X ; ISSN(E): 2697-2328

Vol. LIV, Nº Monográfico 2022

Págs. 205-226

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.M22.9>

CC BY-NC-ND



# Sobre proyectos de espacios públicos de calidad: estrategias urbanas comparadas

Raimundo BAMBÓ-NAYA<sup>(1)</sup>  
Pablo DE LA CAL-NICOLÁS<sup>(2)</sup>  
Carmen DÍEZ-MEDINA<sup>(3)</sup>  
Isabel EZQUERRA-ALCÁZAR<sup>(4)</sup>  
Sergio GARCÍA-PÉREZ<sup>(5)</sup>  
Javier MONCLÚS-FRAGA<sup>(6)</sup>

(1) Arquitecto. Profesor Contratado Doctor  
(2) Arquitecto. Profesor Ayudante Doctor  
(3) Arquitecta. Catedrática  
(4) Arquitecta. Investigadora predoctoral  
(5) Arquitecto. Profesor asociado  
(6) Arquitecto. Catedrático

(1) (2) (3) (4) (5) (6) Universidad de Zaragoza

**Resumen:** La ciudad compacta, policéntrica y con espacios públicos de calidad constituye un modelo urbano implícito en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La Nueva Agenda Urbana promueve la calidad del espacio público como bien común, y por ello es pertinente reconsiderar los parámetros de calidad e investigar su potencial de desarrollo. Este artículo se fundamenta en una reflexión teórica y metodológica sobre la calidad de los espacios públicos, teniendo en cuenta las aportaciones de la

Recibido: 02.08.2021; Revisado: 04.12.2021

Correo electrónico: [rbambo@unizar.es](mailto:rbambo@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0001-7792-6192>

Correo electrónico: [pdelacal@unizar.es](mailto:pdelacal@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4098-6380>

Correo electrónico: [cdiezme@unizar.es](mailto:cdiezme@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0002-3145-377X>

Correo electrónico: [iezquerra@unizar.es](mailto:iezquerra@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0002-5719-8375>

Correo electrónico: [sgarciap@unizar.es](mailto:sgarciap@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1672-4965>

Correo electrónico: [jmonclus@unizar.es](mailto:jmonclus@unizar.es) Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1950-3084>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Esta investigación se ha realizado en el marco del proyecto de I+D+i con título Áreas estratégicas periurbanas en transformación. Retos eco-culturales en procesos de regeneración urbana en ciudades españolas (PER-START), código: PID2020-116893RB-I00, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. El proyecto se vincula al grupo de investigación Paisajes Urbanos y Proyecto Contemporáneo (PUPC), T44\_20R (<http://pupc.unizar.es/>) y al Instituto Universitario de Investigación en Patrimonio y Humanidades (IPH) (<https://iphunizar.com/>).

tradición urbanística. Con esta perspectiva se han analizado una selección de proyectos de espacio público en el ámbito europeo, lo que ha permitido identificar una serie de parámetros que, posteriormente, se aplican a nueve ejemplos representativos en Madrid, Barcelona y Zaragoza. El objetivo es efectuar evaluaciones sobre la calidad de los espacios públicos y determinar en qué medida están en relación con las condiciones de seguridad, accesibilidad e inclusividad que estos ofrecen.

**Palabras clave:** Seguridad; Inclusividad; Accesibilidad; Estrategias proyectuales; Proyectos urbanos.

## On quality public space projects: comparative urban strategies

**Abstract:** The polycentric, compact city with quality public spaces constitutes an implicit urban model in the Sustainable Development Goals (SDGs). The New Urban Agenda promotes the quality of public space as a common good. Therefore, it is pertinent to reconsider the quality parameters and investigate its development potential. This article is based on a theoretical and methodological reflection on the quality of public spaces, taking into account the contributions of the urban tradition. With this perspective, a selection of public space projects in the European sphere has been analyzed. This has made it possible to identify a series of parameters that are subsequently applied to nine representative examples in Madrid, Barcelona and Zaragoza. The objective is to carry out evaluations on the quality of public spaces and determine to what extent they are in relation to the conditions of security, accessibility and inclusivity that they offer.

**Keywords:** Security; Inclusivity; Accessibility; Design strategies; Urban projects.

### 1. Introducción. Sobre los espacios públicos de calidad en la tradición urbanística y en las Agendas Urbanas

#### 1.1. Los espacios públicos en las Agendas Urbanas

Desde hace un tiempo, parece haberse alcanzado un consenso sobre los modelos urbanos hacia los que se debería avanzar: la ciudad compacta, policéntrica y con espacios públicos de calidad es el modelo al que apuntan implícitamente los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) impulsados por las Naciones Unidas. En el marco de esos objetivos, el protagonismo del espacio público se expresa especialmente en la meta 11.7: *“proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”* (NACIONES UNIDAS, 2015). La Nueva Agenda Urbana (NACIONES UNIDAS, 2017, p. 30) amplía ese enunciado:

*“espacios públicos seguros, ecológicos y de calidad que sean accesibles para todos”*<sup>1</sup>. Así, el concepto de ‘calidad’ que en la meta 11.7 estaba más bien implícito, aquí se hace explícito, al aparecer constantes referencias a él, con ciertas variantes, en los distintos puntos de la Agenda.

En relación con los tres primeros conceptos, interesa hacer algunas reflexiones para clarificar su contenido. El ‘espacio seguro’ tiende a confundirse con el ‘espacio vigilado’, cuando debería remitir al espacio capaz de ser utilizado y percibido como un espacio confortable, no solo frente a posibles agresiones, sino también en lo que se refiere al tráfico. En el primer sentido, se alude a la visión de J. JACOBS (1961) sobre la utilización intensa del espacio como factor decisivo en la percepción de seguridad (‘ojos en la calle’). En el segundo, resulta evidente la referencia a las estrategias de pacificación del tráfico de J. GEHL y L. GEMZØE (2001), entre otros. Respecto al ‘espacio inclusivo’, para algunos, sería sinónimo de espacio esencialmente público, es decir, de uso público y de ‘libre’ acceso para todos los ciudadanos y visitantes (CARMONA, 2021), especialmente cuando se considera la perspectiva de género, para las mujeres, las personas mayores y los niños

<sup>1</sup> En el punto 100 de la Nueva Agenda Urbana: “Apoyaremos la instauración de redes bien diseñadas de calles y otros espacios públicos seguros, ecológicos y de calidad que sean accesibles para todos y estén libres de delincuencia y violencia, en

particular libres de acoso sexual y violencia por razón de género, teniendo en cuenta la escala humana”. En el 109 se introduce una variante: espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, ecológicos y de calidad (NACIONES UNIDAS, 2017).

(HAYDEN, 1995; COL·LECTIU PUNT 6, 2017). En realidad, como señalan otros autores, la reivindicación del ‘espacio público para todos’ equivale a la de su democratización, ‘un espacio abierto y de acceso universal’, entendido como ‘bien común’ (CARRERA, 2015; BORJA & MUXÍ, 2001). ‘Proyectar con los usuarios’ y contar con ellos en la gestión de los espacios públicos favorece también la inclusividad. En cuanto a la ‘accesibilidad’, también es preciso hacer referencia a su doble sentido y una cierta ambigüedad. Por un lado, las recomendaciones de UN-Habitat se refieren claramente no solo a la oferta de espacio público para todos, sino a su disponibilidad y proximidad, poniendo énfasis en el reequilibrio urbano frente a la segregación socioespacial entre áreas privilegiadas y desfavorecidas. Pero también se puede entender a otra escala, como espacios de fácil acceso, sin barreras arquitectónicas, etc. (NACIONES UNIDAS, 2017).

Además de estos tres objetivos básicos, las Agendas Urbanas consideran explícitamente la calidad del espacio público entendido como bien común (DE LA CRUZ, 2019). Desde la perspectiva urbanística, el reto consiste precisamente en reivindicar el objetivo de la calidad del espacio público, un concepto que, entendido en sentido amplio, incluye también los anteriores<sup>2</sup>. Por otro lado, la complejidad del tema no hace fácil un análisis cualitativo de los espacios públicos desde esa perspectiva. No obstante, diversos estudios han dado lugar a resultados convincentes en la evaluación de la calidad mediante indicadores que caracterizan “un buen espacio público” (MEHTA, 2014). Nuestro trabajo tiene en cuenta las aproximaciones al espacio público tanto de autores clásicos y modernos como contemporáneos. Así, consideramos no solo los espacios públicos en sentido estricto, es decir, los espacios urbanos abiertos de titularidad pública, sino también los espacios colectivos de polígonos de vivienda, edificios de equipamiento y servicios de ‘dominio público’, que juegan un importante papel como elementos que redefinen determinadas áreas urbanas (SOLÀ-MORALES, 1992, 2010; DIEZ MEDINA & MONCLÚS, 2017, 2020; COLS, 2021).

<sup>2</sup> La relevancia adquirida por los espacios públicos en distintos documentos de las instituciones internacionales queda claramente manifiesta a partir del Habitat III celebrado en Quito en 2016, así como en formulaciones posteriores, como las de la Nueva Agenda Urbana, 2016-2030, que encuentra en el diseño urbano una de las claves para un “desarrollo más sostenible y una mejor calidad de vida” (Urban Design Network, <https://gudesign.org>). UN-Habitat considera los

## 1.2 Espacios públicos: tradición urbanística y nuevos paradigmas

Esa visión amplia de la calidad en el diseño urbano ya estaba presente en una parte importante del discurso urbanístico tradicional. Aunque marginada en la etapa del urbanismo funcionalista moderno, fue recuperada de forma innovadora en distintas tradiciones modernas que se desarrollaron en paralelo, desde el *Townscape* de G. Cullen a las decisivas aportaciones de K. LYNCH (1981) sobre la ‘buena forma urbana’, a no confundir con el ‘formalismo urbano’.

En esta línea, J. GEHL y B. SVARRE identifican en *How to Study Public Life* (2013) distintos momentos históricos en los que emerge y se desarrolla un campo de estudios que focaliza el discurso en las formas y en los usos de los espacios públicos. En su recapitulación se enfatiza esa ruptura radical y falta de consideración que tanto el urbanismo como la arquitectura del Movimiento Moderno mostraron hacia las formas urbanas e, implícitamente, hacia los espacios públicos de la ciudad histórica. En esa misma publicación se recogen formulaciones más o menos actualizadas de distintos autores, desde el *Stadtbaukunst* (arte urbano) de C. Sitte a H. P. Berlage, o el *Civic Art* de W. Hegemann, entre otras correspondientes al primer tercio del siglo XX. También se hace referencia a las visiones críticas de los años cincuenta y sesenta, como las célebres de J. Jacobs, las mencionadas elaboraciones del *Townscape* de G. Cullen, las del *Urban Design* de J.L. Sert o K. Lynch, el posterior redescubrimiento de las virtudes y cualidades urbanas de las ciudades tradicionales por parte de C. Alexander y, por otro lado, de A. Rossi y la escuela morfotológica italiana en el contexto europeo y de otros autores como W.H. Whyte en el norteamericano. Es cierto que, en ocasiones, dichas visiones llevaban implícito un retorno ciertamente nostálgico hacia las formas premodernas, como se observa en las propuestas de los hermanos Krier impulsoras del *New Urbanism*. En la atención integrada a la arquitectura y el urbanismo defendida por J. Bakema y el Team 10 alcanza también a la inquietud de otros arquitectos y urbanistas como R. Moneo o M. de Solà-Morales, que se mantuvieron atentos a la historia y al contexto urbano sin caer en la retórica posmoderna (MONCLÚS, 2019; MONCLÚS & DIEZ MEDINA, 2021).

espacios públicos como un ‘ingrediente vital’ en las ciudades, de cara a la construcción del capital social y cultural, así como de la revitalización de las comunidades (Healthbridge, 2016). En la Agenda Urbana Española se incluye como objetivo específico: “garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos” (Ministerio de Fomento, 2019). Queda clara así la estrecha vinculación entre ambos objetivos: se trata de conseguir espacios públicos más democráticos y cualitativos.

Interesa destacar que, a partir de los años ochenta del pasado siglo, se asiste a una verdadera explosión creativa de proyectos que consiguen poner freno a las agresiones y a la marginación de los espacios públicos que se estaban produciendo, en los que se priorizaba la movilidad en vehículo privado en detrimento de los usos ciudadanos. Desde hace algún tiempo, la historiografía urbanística ya no considera esos movimientos como 'reacciones' a la Modernidad, sino como una auténtica tradición paralela que ha ido ganando peso a la luz de las demandas actuales de calidad urbana, ambiental y paisajística (HEBBERT & SONNE, 2006). Estas obras incluyen tanto discursos teóricos y proyectos como algunas experiencias reconocidas de gran solvencia y solidez disciplinar.

## 2. Metodología para el análisis comparado de proyectos de espacios públicos

Con la pretensión de combinar reflexión teórica y experiencias proyectuales concretas, esta investigación propone una metodología de trabajo que parte de la revisión de una serie de proyectos urbanos en los que el espacio público es relevante. Como punto de partida se toma la importante exposición que tuvo lugar en Barcelona, con el título *Espacio público urbano. 1980-1999* (GARCÍA-ESPUCHE, 1999), en la que se reivindicaba el espacio público como bien común (STANDING, 2015) y como uno de los logros democráticos de las ciudades europeas (CARRERA, 2015). En aquella ocasión, se reunieron una serie de proyectos de espacio público innovadores y representativos desarrollados durante las décadas de los años ochenta y noventa en distintas ciudades europeas. Ese fue el germen del Premio Europeo de Espacio Público Urbano (PEEPU), promovido conjuntamente por seis entidades europeas<sup>3</sup>. El PEEPU selecciona y reúne algunos de los más destacados proyectos de espacio público en ciudades europeas en las últimas dos décadas (GRAY, 2015; CCCB <https://www.publicspace.org/>).

Tomar el PEEPU como punto de partida está justificado, por ser este un documento de referencia reconocido por distintas instituciones.

Además, tal como se indica en su descripción, ofrece una visión compleja y actualizada de la potencialidad que entrañan las operaciones sobre el espacio público, lo que se alinea perfectamente con los objetivos de este trabajo. En la plataforma puesta en marcha por el PEEPU, se categorizan 300 espacios públicos ejemplares de 200 ciudades europeas de acuerdo con cuatro criterios: ¿qué?, ¿dónde?, ¿cómo? y un último denominado 'calidades'. En el trabajo que aquí se presenta, entre todos ellos se ha seleccionado una muestra significativa que ofrece una variedad suficiente de tipos de procesos de transformación urbana, estrategias de intervención y localización geográfica. En los epígrafes siguientes se efectúa un análisis de los casos seleccionados que permite identificar una serie de parámetros o indicadores de la calidad de un determinado espacio público. Por último, aplicando esos mismos parámetros, se elabora un reconocimiento más detallado de nueve proyectos urbanos recientes en tres ciudades españolas.

De cara al objetivo principal del artículo —identificar aquellos parámetros relacionados con la calidad de los espacios públicos que se relacionan estrechamente con los conceptos de seguridad, inclusividad y accesibilidad—, interesa considerar los indicadores que hasta ahora han utilizado algunos autores. Así, el colectivo responsable del Project for Public Spaces, iniciativa basada en los trabajos de W. H. Whyte (WHYTE, 1980; PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2000), enuncia una serie de factores que explican el buen funcionamiento de algunos espacios públicos frente a otros. Entre los criterios que determinan un buen espacio público señalan su accesibilidad, la diversidad de usos, su capacidad para favorecer la sociabilidad y su carácter confortable y atractivo. Podemos referirnos también a los de J. Gehl y su equipo. En su obra *Cities for People* (GEHL, 2010), Gehl propone diez criterios o indicadores, agrupados en tres grandes conceptos que podríamos traducir como protección, confort y satisfacción. Ambas aproximaciones están recogidas en diversos documentos de UN-Habitat, como *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice* (UN-HABITAT, 2015) o *The Charter of Public Space* (UN-HABITAT, 2013). Por último, podemos referirnos a las consideraciones sobre la evaluación de la calidad de los proyectos de espacio público en algunos manuales de diseño urbano. En

<sup>3</sup> Además del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB), The Architecture Foundation (Londres), el Architekturzentrum Wien (Viena), la Cité de l'Architecture

et du Patrimoine (París), el Deutsches Architekturmuseum (Fráncfort) y el Museum of Architecture and Design (Liubljana).



estos se apunta directamente a los proyectos, no solo a la evaluación de los resultados, por lo que resultan de especial interés para nuestra aproximación y metodología. En base a un amplio estudio empírico sobre espacios públicos de Londres, M. Carmona apunta diez categorías: en evolución, diversos, gratuitos, demarcados, atractivos, significativos, sociales, equilibrados, confortables y robustos (CARMONA 2019, 2021). Además, otros trabajos como los de V. Mehta tienen en cuenta cinco indicadores para determinar un índice de espacio público: inclusividad, actividades significativas, seguridad, confort y agradabilidad (MEHTA, 2014).

Partiendo de una combinación de los criterios, indicadores y principios referidos, en la FIG. 1 este trabajo propone un listado propio, adaptando los cuatro grandes conceptos del PEEPU y desarrollando algunas variables relativas a las estrategias proyectuales. Los criterios se distribuyen en tres grupos que recogen estrategias proyectuales, de gestión y también condiciones formales y espaciales, todas ellas relacionadas con las características que recogía la meta 11.7 de los ODS. De forma detallada, las estrategias proyectuales tienen en cuenta una o varias de las siguientes acciones: nuevas edificaciones, reurbanización de espacios públicos, incorporación de nuevos usos al espacio público, intervención en edificios existentes, eliminación de barreras, nuevas conectividades, infraestructuras verdes, patrimonio y creación de nuevos elementos identitarios. En lo que se refiere a las estrategias de gestión y participación se han considerado intervenciones tácticas, diseño participativo, diseño adaptable y gestión compartida. Por último, las condiciones formales y espaciales están vinculadas a la permeabilidad del tejido urbano circundante, la legibilidad espacial del perímetro, la versatilidad y flexibilidad espacial, la continuidad del plano visual, la continuidad del plano del suelo y el confort estancial. Asimismo, los proyectos se han agrupado en cuatro bloques atendiendo al carácter de la intervención. Una metodología análoga a la de otras investigaciones y ensayos anteriores del grupo Paisajes Urbanos y Proyecto Contemporáneo (PUPC) (BAMBÓ & al., 2020; BAMBÓ & Díez MEDINA, 2020).

A la vista de los ejemplos analizados, en el siguiente epígrafe se verifica que la calidad del espacio público no reside únicamente en cuestiones atribuibles a los proyectos concretos de intervención en el espacio público. El análisis de las estrategias proyectuales y de gestión y participación ayuda a establecer nexos entre los ODS y las condiciones formales y espaciales que comparten los espacios públicos de calidad. Es cierto que la relación entre esos parámetros no es biunívoca, pero parece suficiente de cara a la evaluación morfológica de los proyectos urbanos, en sentido amplio. También resultan decisivos los factores relacionados con el uso social del espacio público. En este aspecto, el éxito de una actuación determinada ya no depende solo de la habilidad del equipo redactor del proyecto y de la condición material de la intervención ejecutada, sino más bien de una serie de condiciones del contexto y de estrategias urbanas que trascienden su responsabilidad. Así, podríamos referirnos a la diversidad de usuarios, la mezcla de funciones, las condiciones de accesibilidad, etc. (RUIZ-APILÁNEZ & al., 2014). Hemos representado esta relación fluida e interconectada entre los parámetros de condición formal o espacial y las condiciones de uso social del espacio en un diagrama de flujos que, además de ilustrar esa interrelación entre los dos conjuntos de condiciones (formales y de uso), las pone en relación con los ODS (FIG. 2).

A partir de dicho diagrama, y a la vista de las conclusiones que se derivan del mismo, entre todas las cuestiones planteadas, el análisis se focaliza en las relativas a la forma y el uso social del espacio público. En el epígrafe 4 se estudia, bajo esta perspectiva, la calidad del espacio público en nueve proyectos urbanos, tres en Madrid, tres en Barcelona y otros tres en Zaragoza, tratando de evaluar la intensidad con la que las condiciones detectadas tienen presencia en cada caso. Para ello, nos apoyamos en un texto descriptivo y de diagnóstico de la calidad del espacio, así como en una ficha gráfica de representación multiescalar que, para cada caso, permite sintetizar la información cuantitativa y cualitativa, en una representación fácilmente comparable<sup>4</sup> (FIG. 3, 4 y 5).

<sup>4</sup> Se incluyen también datos sobre diversidad de usuarios y sobre la mezcla de las actividades urbanas más representativas en el entorno de cada espacio. Los datos han sido proporcionados por la Dirección General del Catastro (fecha de

extracción abril de 2021) y el Instituto Nacional de Estadística (Padrón Continuo (2020) y Estudio experimental sobre la movilidad cotidiana (2021)).

	Estrategias proyectuales										Estrategias de gestión y participación			Condiciones formales y espaciales					
	Nueva edificación	Reurbanización	Incorporación nuevos usos	Intervención en edificios existentes	Eliminación de barreras	Nuevas conectividades	Infraestructuras verdes	Patrimonio	Generar nuevos elementos identitarios	Intervenciones tácticas	Diseño participativo	Diseño adaptable	Gestión compartida	Permeabilidad del tejido urbano circundante	Legibilidad espacial del perímetro	Versatilidad y flexibilidad espacial	Continuidad del plano visual	Continuidad del plano del suelo	Comfort estancial
<b>Recuperación espacios urbanos obsoletos</b>																			
Centro multifuncional de Can Mulà (Mollet del Vallès, 2000)	•	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•	•	•	•	•
Stadtteilpark Reudnitz (Leipzig, 2002)	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•		•	•	•	•	•	•
Programa de rehabilitación urbana de la Marinha de Silvalde (Espinho, 2002)	•	•	•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•
Superkilen (Copenhague, 2012)		•	•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•
Park am Gleisdreieck (Berlín, 2012)			•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•
Parque Zollverein (Essen, 2018)			•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•
"Arquipélago" Centro de Arte Contemporáneo (Ribeira Grande, 2016)	•	•	•	•	•	•	•	•			•			•	•	•	•	•	•
Paisaje lúdico "Be-mine" (Beringen, 2018)		•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•
Creación del Jardín Niel (Toulouse, 2018)	•	•	•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•
Pasillo Verde Ferroviario (Madrid, 2000)	•	•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•
<b>Remodelación sistemas viarios y reconversión en espacios públicos</b>																			
El retorno de los jardines a la Ronda (Moscú, 2018)		•		•	•									•	•	•	•	•	•
Aménagement du quartier du Prainet (Décines, Lyon, 1998)	•	•	•	•	•					•				•	•	•	•	•	•
A8ernA (Zaanstad, 2006)	•	•	•	•	•			•		•	•			•	•	•	•	•	•
«Superficie compartida» en la Exhibition Road (Londres, 2012)		•	•	•	•									•	•	•	•	•	•
Estación multimodal del Estadio Municipal (Wroclaw / Breslavia, 2014)	•	•	•	•	•			•						•	•	•	•	•	•
«Baana»: corredor para ciclistas y peatones (Helsinki, 2014)		•	•	•	•				•	•				•	•	•	•	•	•
Estación de Norreport (Copenhague, 2016)	•	•	•	•	•								•	•	•	•	•	•	•
Zaragoza - Eje Norte - Sur tranvía (Zaragoza, 2011)		•	•	•	•	•								•	•	•	•	•	•
Supermanzanas (Barcelona, 2018)		•	•	•	•				•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
Remodelación Avenida Meridiana (Barcelona, 2018)		•	•	•	•									•	•	•	•	•	•
<b>Frentes litorales, fluviales</b>																			
Parque del río Lea (Londres, 2018)		•	•	•	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•
Renovación del paseo marítimo (Viðre, 2018)		•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Palacio de la ópera noruega (Oslo, 2010)	•	•	•	•	•	•	•	•						•	•	•	•	•	•
Parque Verde do Mondego (Coimbra, 2010)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Reestructuración de las orillas del río Ljubljana (Liubliana, 2012)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Remodelación del Puerto Viejo (Marsella, 2014)		•	•	•	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•
Tercer Jardín (Florencia, 2018)		•	•	•	•	•	•	•		•				•	•	•	•	•	•
Recuperación de riberas del Ebro (Zaragoza, 2010)		•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Parques litorales (Barcelona, 1992)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Madrid Río (Madrid, 2010)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
<b>Operaciones acupuntura urbana</b>																			
Remodelación del Paseo del Óvalo, la Escalinata y su entorno (Teruel, 2004)		•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Biblioteca al aire libre (Magdeburg, 2010)	•	•	•	•	•			•		•				•	•	•	•	•	•
El patio de la Blue House (Londres, 2018)	•	•	•	•	•					•				•	•	•	•	•	•
Mejora integral de los espacios libres de Les Courtilières (París, 2018)	•	•	•	•	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•
Centrum.odorf (Innsbruck, 2008)	•	•	•	•	•									•	•	•	•	•	•
«Stadshal»: nuevo porche de mercado con sus plazas mayores (Gante, 2014)	•	•	•	•	•			•						•	•	•	•	•	•
Centro para el Diálogo «Przelomy» en la plaza Solidarność (Szczecin, 2016)	•	•	•	•	•									•	•	•	•	•	•
Reforma de la Plaza de Skanderbeg (Tirana, 2018)		•	•	•	•	•	•			•				•	•	•	•	•	•
Las Armas, Barrio de San Pablo (Zaragoza, 2012)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•
Plaza de Tirso de Molina (Madrid, 2008)	•	•	•	•	•	•	•							•	•	•	•	•	•

FIG. 1/ Análisis de 40 intervenciones urbanas con protagonismo de espacios públicos

Fuente: Elaboración propia, 2021

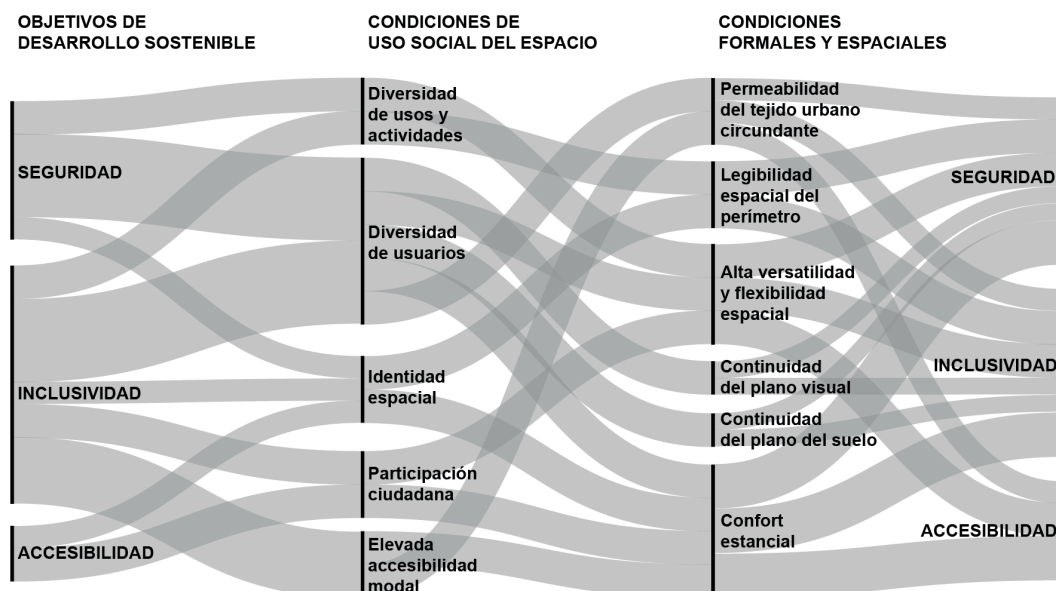


FIG. 2/ **Correlaciones entre los ODS y las diferentes condiciones de uso social y las formales**

Fuente: Elaboración propia, 2021

### 3. Tipos de proyectos urbanos con protagonismo de espacios públicos y valoración según los parámetros identificados

A pesar de la diversidad de las estrategias de intervención urbanística en las que se inscriben los proyectos de recalificación de espacios públicos seleccionados en el PEEPU, hemos considerado oportuno agruparlas en cuatro grandes categorías en función del tipo de intervención. Cada una de ellas se describe a continuación, efectuando valoraciones de conjunto en base a los criterios utilizados en el Premio y a nuestros propios parámetros sobre las 'buenas formas urbanas'.

#### 3.1 Recuperación de espacios urbanos obsoletos

Una de las estrategias de regeneración urbana más potente en las últimas décadas está en relación directa con la proliferación de áreas obsoletas surgidas como resultado de varios procesos acelerados a partir de los años ochenta del pasado siglo. Aunque la naturaleza de estas transformaciones es diversa, la obsolescencia de áreas industriales, ferroviarias y portuarias genera vacíos urbanos similares en términos funcionales que ofrecen grandes oportunidades de regeneración. La recuperación de esos tejidos obsoletos

es, desde hace cincuenta años, objeto de planes y proyectos de distinto alcance, en los que los espacios públicos han jugado un papel protagonista.

El Superkilen en Copenhague, el Parque de Zollverein en Essen, el Park am Gleisdreieck en Berlín, etc., son ejemplos seleccionados en el PEEPU que resultan paradigmáticos de este tipo de regeneración urbana. Al analizar los proyectos se observa no solo una clara diversidad de situaciones (infraestructuras, industrias obsoletas, antiguas instalaciones militares o portuarias, espacios públicos obsoletos en polígonos de vivienda), sino también ciertas constantes. Preservar la memoria de lo que fueron esos lugares suele ser un argumento recurrente en este tipo de proyectos, lo que condiciona en gran parte, además de la intervención en el patrimonio, la recuperación de la identidad perdida, como es el caso de la Mina de Zollverein, uno de los vestigios industriales más importantes de Alemania. Generalmente, suele tratarse de espacios vinculados a entornos vulnerables. Por otro lado, su naturaleza de intervenciones urbanas de gran complejidad dificulta en muchos casos la participación ciudadana. Por su condición intrínseca, a menudo constituyen espacios mayoritariamente cerrados, barreras o vacíos en los tejidos urbanos para los que se pretende una nueva funcionalidad mediante la aplicación de adecuadas estrategias proyectuales que potencien conectividades y generen un grano más fino acorde al entorno.

Con la incorporación de estos espacios públicos renovados, la ciudad existente mejora su legibilidad. La creación de espacios representativos y seguros, libres de la amenaza de agresiones y de los problemas del tráfico, contribuye a la democratización de estas áreas de libre acceso entendidas como bien común, mejorando así su calidad urbana.

### 3.2 Remodelación de sistemas viarios y reconversión en espacios públicos lineales

Las visiones y estrategias sobre la movilidad en la ciudad han ido evolucionando, desde la fascinación que esta producía en los inicios del urbanismo moderno, cuando las infraestructuras de transporte y el automóvil adquirieron un considerable protagonismo, hasta su reconsideración progresiva en las últimas décadas con la incorporación de dimensiones medioambientales (salud, ruido, contaminación, etc.). Algunas ciudades han ido aplicando estrategias urbanas avanzadas en relación, en un primer momento, a sus centros históricos y, más adelante, a otras zonas. La peatonalización total o parcial avanzó a partir de los años cincuenta en muchas ciudades europeas. El liderazgo lo llevaron las ciudades alemanas y escandinavas, con decididas apuestas que defendían la contención del tráfico privado y la potenciación del transporte público. En los últimos años, esas estrategias han tomado un nuevo impulso en toda Europa con el auge de la movilidad activa (caminabilidad, bicicleta, etc.). En este marco, Copenhague ha sido pionera, con la aplicación de estrategias radicales que seguían las directrices propuestas por J. Gehl, basadas en el respeto a 'la escala humana' y la calidad urbana. Entre la selección del PEEPU se encuentran otros ejemplos interesantes, como el Baana en Helsinki, la Exhibition Road en Londres, el Tram & Train en Wrocław, etc.

En general, las condiciones de partida a las que se enfrentan este tipo de proyectos suelen ser desfavorables, no tanto por cuestiones espaciales, sino más bien por las complejas secciones urbanas (diferencia de cotas) que generó la presencia del vehículo motorizado, que ha quedado obsoleto. Por ello, las propuestas tratan de establecer nuevas accesibilidades, conectividades, usos, etc., que priorizan la escala humana y la seguridad del espacio público. Se podría decir que son espacios susceptibles de estrategias de urbanismo táctico, que se centran fundamentalmente en el plano del suelo y en la reurbanización. Lo más importante es la correcta distribución del tráfico rodado y peatonal en el interior del área de actuación.

En el caso de los polígonos con mayor aislamiento, o de los crecimientos no planificados de periferias

ordinarias, los sistemas viarios propician nuevas situaciones que mejoran la accesibilidad. La conectividad transversal, además de recuperar la escala humana, refuerza la inclusividad mediante la implementación de nuevos usos, como es el caso de A8erna en Zaanstad. De nuevo, el cumplimiento de los tres ODS mencionados repercute en la mejora de la calidad urbana.

### 3.3 Frentes litorales, fluviales, de agua

La transformación de los *waterfronts* y *riverfronts*, términos empleados como denominación genérica para los frentes marítimos y fluviales de las ciudades, constituye un episodio central en los procesos urbanos experimentados, sobre todo a partir de los años ochenta y noventa del pasado siglo. La atención suele centrarse en los '*waterfronts* canónicos', es decir, los que se identifican únicamente con las áreas portuarias en declive o recuperadas, mientras que los frentes fluviales de las ciudades, es decir, los '*urban riverfronts*', que también han sido objeto de estrategias de recuperación de notable interés, han sido menos tratados en la literatura profesional y académica.

Un eslogan frecuentemente utilizado es 'abrir la ciudad al agua', ya se trate de un frente marítimo o fluvial, de un lago o un canal. Esa voluntad de permeabilizar las barreras que imponían las actividades portuarias para conformar nuevas fachadas urbanas está en la base de algunas experiencias de regeneración de *waterfronts*, como es el caso del Parque del Lee Valley en Londres, el entorno de la Ópera de Oslo, o los puertos de Róterdam, Marsella y Hamburgo. En estos proyectos que tratan de llevar a cabo la reconversión de las ciudades con frentes de agua, las visiones paisajísticas, ecológicas o 'ecourbanísticas' muestran un potencial cada vez mayor. En ellos el agua se entiende como patrimonio natural y como elemento paisajístico que contribuye a recualificar los espacios públicos. La condición de infraestructura verde está también presente, bien como preexistencia recuperada o como nueva implantación. Los proyectos tienen en cuenta los riesgos de inundación y explicitan la capacidad de resiliencia: son abiertos, adaptables a las dinámicas naturales del agua y a distintas situaciones, transformando en virtud las dificultades de partida. La forma de los nuevos espacios ya no queda definida tanto por elementos construidos, sino por la incorporación de determinados procesos naturales e infraestructuras verdes, en las que el agua o la vegetación son agentes constructores del espacio público (JOVER & al. 2020).

Generalmente se trata de espacios en origen conflictivos, no seguros. Los proyectos consiguen que pasen de ser marginales a utilizados, apropiados

y disfrutados por los ciudadanos, lo cual, a su vez, favorece su protección y contribuye a hacerlos más seguros y atractivos, redundando en su inclusividad. Mejorar la accesibilidad y legibilidad de estos entornos resulta esencial dado su potencial paisajístico no aprovechado en origen. Así, en las propuestas de reurbanización son habituales las estrategias de eliminación de barreras (vias, ferroviarias, etc.), que permiten redescubrir e incorporar a la ciudad estos espacios, que pasan a tener una nueva vocación urbana, jugando un papel determinante en la calidad de vida de los habitantes.

### 3.4 Operaciones de acupuntura y regeneración urbana con protagonismo de espacios públicos

En esta categoría se inscriben los vacíos urbanos, pero también los tejidos urbanos 'ordinarios' y los 'paisajes intermedios' que cada vez proliferan más en las ciudades. Estos son susceptibles de operaciones de acupuntura urbana con capacidad para inducir mejoras sustanciales, con especial incidencia en la recualificación de espacios públicos (MONCLÚS & DIEZ MEDINA, 2017).

No solo se trata de intervenciones en espacios degradados, sino también de la recualificación de espacios urbanos que han quedado obsoletos o infrautilizados y que mejoran con la intervención. Podrían incluirse en este grupo las numerosas intervenciones de recualificación de espacios públicos en vivienda colectiva y otros episodios en la 'ciudad de bloques' (DIEZ MEDINA & MONCLÚS, 2020). Stadshal en Gante, la Plaza de Skanderbeg en Tirana o el polígono de Les Courtillères en París son buenos ejemplos de este tipo de estrategia de intervención. Generalmente son espacios en declive, vulnerables, en ocasiones con problemas específicos de accesibilidad, en los que suelen ser relevantes cuestiones relativas a la memoria y al patrimonio. La complejidad de los entornos en los que se inscriben hace que el trabajo proyectual sobre el espacio público constituya solo una parte de las intervenciones: la participación, la apropiación o la gestión son acciones que a menudo tienen cabida en estos proyectos.

La estrategia más común es la recualificación de los espacios públicos como soporte para activación de usos. Las soluciones propuestas son muy variadas, incluyendo no solo la reurbanización, sino también la incorporación de nuevos usos como viviendas, equipamientos o terciario en edificios existentes o en edificaciones de nueva planta. Se busca también conseguir la mejora de las conexiones de estos espacios en su perímetro, haciéndolos más permeables a su entorno. En este caso, los objetivos de legibilidad, accesibilidad y conectividad

adquieren más peso con la incorporación de nuevos usos, redundando en la mejora de la calidad urbana en sentido amplio.

El estudio sistemático de los proyectos seleccionados ha permitido establecer una serie de relaciones entre los tres ODS (seguridad, inclusividad y accesibilidad), y una serie de condiciones generadas por los proyectos, tanto de uso social del espacio como formales y espaciales (estas últimas se han estudiado en la FIG. 1). Obviamente, no es posible establecer correspondencias exclusivas y unívocas entre unas condiciones y otras, y parece claro que la consecución de los ODS depende de la combinación de múltiples factores que abarcan diferentes estrategias, escalas y procesos. El diagrama de flujos propuesto pone en evidencia la complejidad de estas relaciones (FIG. 2).

## 4. Análisis de casos. Nueve proyectos en tres ciudades españolas: Madrid, Barcelona, Zaragoza

Con el fin de explorar más a fondo la relación entre forma urbana, estrategias urbanas y ODS, en este epígrafe se analizan una serie de proyectos urbanos. No es difícil encontrar en ciudades españolas ejemplos paradigmáticos correspondientes a las estrategias de intervención previamente enunciadas. En este trabajo, se ha puesto el foco en tres ciudades españolas, Madrid, Barcelona y Zaragoza (Fig. 3, 4 y 5 respectivamente), continuando con la línea de investigaciones previas desarrolladas por el grupo PUPC. Se ha estudiado un total de nueve proyectos, tres en cada una de las ciudades mencionadas. Algunas estrategias se pueden inscribir unívocamente en una de las cuatro categorías enunciadas en el epígrafe anterior, mientras que otras podrían incluirse en varias de ellas.

### 4.1 Madrid

#### Pasillo Verde Ferroviario

Como en muchas ciudades europeas, la construcción de la red ferroviaria tuvo un gran impacto en la morfología urbana de Madrid, no solo por la ubicación de las estaciones sino por el trazado de las vías y su progresiva ampliación desde su implantación a mediados del siglo XIX. En el caso del sector Suroeste de la ciudad, la línea de circunvalación para tráfico de mercancías generaba una barrera urbana y frontera interior, condicionando sustancialmente las



previsiones del Plan Castro para el Ensanche. La obsolescencia de las zonas industriales ligadas a las áreas urbanas afectadas ofrecía grandes oportunidades de regeneración urbanística, al disponer de un ámbito de actuación de propiedad pública delimitado por las instalaciones ferroviarias de dimensiones considerables (150 hectáreas). En 1987 se decide el soterramiento de las vías, así como la formación de un corredor verde, la creación de una nueva trama residencial y terciaria sobre los suelos desafectados y el reequipamiento del degradado barrio de Arganzuela. El proyecto del conjunto abarca cuatro sectores, correspondientes con las cuatro estaciones obsoletas<sup>5</sup>.

Se trata de un proyecto urbano estratégico con varios objetivos y múltiples escalas. La reordenación y modernización de la red ferroviaria tiene escala de ciudad, mientras que la ambiciosa idea de reconvertir la zona en un pasillo verde supone un ejemplo de actuación urbanística de 'escala intermedia'. Por lo tanto, el resultado de esa ambiciosa operación de regeneración urbana debe ser valorado teniendo en cuenta ambas. A escala de ciudad, supone una mejora sustancial: por la reestructuración de la red de transporte público, por la recuperación de un barrio degradado y su integración con el centro urbano, así como por la formación de una trama residencial y de un sistema de espacios libres y otros de equipamientos, estructurados a lo largo de una avenida principal tratada no como vía rápida de acceso rodado, sino como un conjunto de calles de barrio. Parecen evidentes, por tanto, las mejoras en la accesibilidad nodal, en la permeabilidad del tejido urbano creando continuidades y configurando espacios públicos inclusivos, aunque el carácter fragmentario de las intervenciones no permite sino una evaluación genérica del conjunto. A escala más baja, la situación de los espacios públicos muestra el impacto positivo y los límites de la operación dos décadas después de la puesta en marcha de este ambicioso proyecto. Al recorrerlos hoy, se puede comprobar la escasa atención que se prestó a la escala de los detalles de los espacios estanciales, es decir, la propia del diseño urbano. El estado en el que se encuentran actualmente muchas zonas tiene que ver con el proceso de degradación experimentado

por un insuficiente mantenimiento. Pero también con la discutible calidad de los proyectos iniciales de espacio público, que se caracterizan por una cierta rigidez formal y por la insuficiencia del tratamiento paisajístico, lo que repercute en un bajo confort estancial y su difícil adaptabilidad. Aun así, es precisamente el arbolado, cada vez más frondoso, el factor que compensa en cierto modo las carencias de los proyectos iniciales de espacio público.

### Madrid Río

El río Manzanares, aunque por su entidad no puede compararse con los cursos fluviales de otras ciudades, ha desempeñado un papel determinante en el desarrollo urbano de Madrid. A pesar de la singularidad de su caso, los procesos de marginación y abandono del río, que lo convirtieron en barrera urbana y colector residual, guardan evidentes paralelismos con lo ocurrido en los frentes fluviales de otras ciudades. Una brecha radical apareció con la construcción del tramo oeste de la M-30, el cinturón de circunvalación de la ciudad que aprovechaba para su trazado las márgenes del río, aplicando criterios estrictamente sectoriales desde su funcionalidad viaria. Con la decisión de soterrar el tramo de la M-30 mediante un túnel de más de cinco kilómetros de longitud, se abrió una oportunidad de actuar sobre un corredor lineal que conectara todas las zonas verdes que bordean el Manzanares. La intervención global incluye la ingeniería vial a lo largo del anillo de la M-30, el soterramiento de sus tramos Oeste y Sur y el establecimiento de criterios para el tratamiento del suelo liberado en superficie. El proyecto del parque lineal es complejo y variado en los diferentes tramos.

No cabe duda de la mejora urbana que ha supuesto este gran proyecto con el que se logra la integración del río en la ciudad, al superar la barrera en la que se había convertido. Se consigue mejorar la conectividad transversal mediante la construcción de numerosas pasarelas y la mejora de las existentes. La remodelación del sistema de presas y azudes permite crear sucesivas láminas de agua, contribuyendo a la reconversión del curso fluvial con un notable proyecto paisajístico. Desde el punto ambiental

<sup>5</sup> En la zona Príncipe Pío se disponen varias manzanas residenciales, ampliando los espacios verdes y las dotaciones y remodelando la Estación del Norte (que se reconvertió en intercambiador y centro comercial y de ocio). En la zona Imperial se reestructura el eje de la Ronda de Segovia como nueva vía de 30 metros de ancho, liberando suelo y recualificando el eje mediante nuevos frentes de edificación. En la zona Peñuelas continúa la nueva

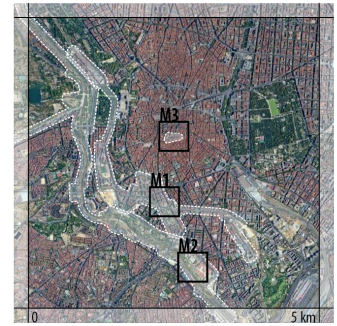
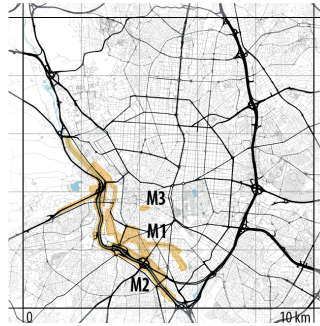
calle sobre el trazado ferroviario soterrado y se crea un nuevo parque urbano en la antigua Estación, además de completar la trama urbana con manzanas de uso residencial y terciario. En la zona Delicias se prolonga el eje hasta la antigua estación, convertida en Museo Ferroviario, además de disponer una actuación residencial al Sur en paralelo al parque lineal. (LÓPEZ DE LUCIO & al., 2016, ficha 04, pp. 44-47)

Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público  
**Madrid**

M1. Pasillo Verde Ferroviario, 1997  
M. Ayllón, A. García Santos et al.

M2. Madrid Río, 2009  
Ginés Garrido (director proyecto)

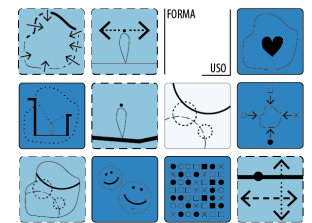
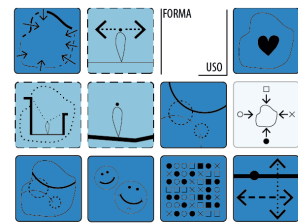
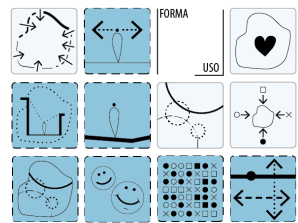
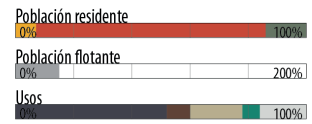
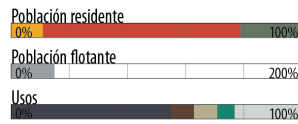
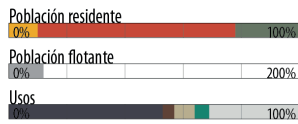
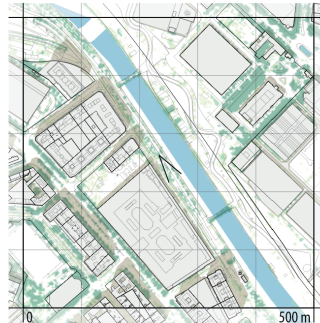
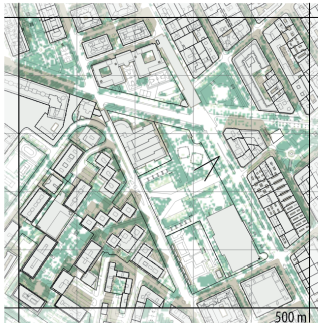
M3. Plaza de Tirso de Molina, 2006  
Haiku Arquitectura



**M1. Pasillo Verde Ferroviario**  
Recuperación espacios urbanos obsoletos

**M2. Madrid Río**  
Frentes litorales, fluviales

**M3. Plaza de Tirso de Molina**  
Operaciones de acupuntura urbana



- LEYENDA**
- POBLACIÓN (INE, padrón)
    - Población infantil (0-14 años)
    - Población activa (15-64 años)
    - Población mayor (+65 años)
  - POBLACIÓN FLOTANTE (INE, Movilidad cotidiana)
    - % de población no residente / residente
    - USOS (según Catastro)
      - Residencial
      - Productivo (industria y oficinas)
      - Comercial
      - Dotacional
      - Otros

FIG. 3/ Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público en Madrid

Fuente: Elaboración propia, 2021

y paisajístico, Madrid Río supone la introducción de un corredor verde en la ciudad que responde a los criterios más actuales del concepto de infraestructura verde, conectando los diferentes parques —Casa de Campo, Montes del Pardo y Manzanares Sur— que se asoman a su cauce con posibilidad de integrar otros —Parque Regional del Sureste y valle del Jarama—.

La combinación de dos tipos de estrategias —el soterramiento de la M-30 y la recuperación de un curso de agua con la reconversión de sus riberas en parque lineal— incide en la mejora de la accesibilidad al Parque lineal del Manzanares. Como consecuencia, se potencia la apropiación de los espacios públicos por usuarios de toda la ciudad, que redescubren el río, reconociéndolo como elemento identitario. En un entorno originalmente degradado se crea así una sucesión de espacios públicos accesibles, seguros, inclusivos, ecológicos y de calidad.

La operación global se puede valorar muy positivamente, aunque de nuevo aparecen ciertos puntos problemáticos a una escala más baja. Al ser un proyecto tan extenso, van apareciendo problemáticas muy diversas en función de las distintas situaciones urbanas y de su relación con la infraestructura viaria. En el tramo seleccionado, conocido como “Salón de los Pinos”, la diferencia de cota debida al cajón viario soterrado de la M-30 no está adecuadamente resuelta, creando unos desniveles que impiden la integración del nuevo espacio público lineal en el entorno. La disposición en hilera de aparcamientos todavía hace más patente el efecto barrera debido a las infraestructuras. Con el tiempo, el crecimiento de la vegetación y del arbolado ayudará a aumentar la calidad paisajística del parque lineal que, en este caso, sí contaba con un desarrollo paisajístico de calidad en la fase de proyecto.

#### **Plaza de Tirso de Molina (Barrio de Lavapiés)**

El barrio de Lavapiés se desarrolló a finales del siglo XV en torno a la plaza del mismo nombre, como un arrabal extramuros y vinculado con el camino real de Toledo. Con las lógicas del crecimiento urbano y el desarrollismo, en la segunda mitad del siglo XX, Lavapiés pasó a formar parte de los llamados ‘barrios bajos’, lugar de llegada de inmigrantes. En la década de los años setenta la degradación del barrio resultaba patente.

Como se apunta en la *Guía de Urbanismo y Diseño Urbano* de Madrid (LÓPEZ DE LUCIO & al., 2016, 424-427), se trata del ámbito de rehabilitación preferente más extenso del casco antiguo de Madrid. Con la llegada del ayuntamiento democrático en 1979 comenzaron las actuaciones

de rehabilitación urbana. Pero no fue hasta finales de los años noventa cuando el barrio fue objeto de una ambiciosa actuación en una de las Áreas de Rehabilitación Preferente o Integrada. El Convenio de Rehabilitación (1997) delimita un sector de intervención para la primera fase de 34,5 hectáreas, incluyendo estrategias que abarcan desde la rehabilitación edificatoria hasta la reurbanización completa del espacio público con la creación de una zona pacificada para residentes.

Las actuaciones desarrolladas en el barrio de Lavapiés constituyen un buen ejemplo de la estrategia basada en operaciones de acupuntura, microubanismo y regeneración urbana con protagonismo de los proyectos de espacios públicos, no exento de polémicas sobre su eventual configuración como ‘plaza dura’ (CHINCHILLA, 2020, 139). La apuesta decidida por la recualificación urbana con la activación y recuperación de los lugares degradados y obsoletos en tejidos urbanos ordinarios, se aleja claramente de las ‘actuaciones emblemáticas’ entendidas como proyectos singulares y excepcionales en la ciudad. Dentro de la compleja operación de regeneración de Lavapiés, el espacio público seleccionado, la plaza Tirso de Molina, es un claro ejemplo de la importancia que tiene el proyecto urbano y paisajístico para la ciudad. En este caso se observa un alto grado de elaboración del proyecto, que muestra la atención prestada a la escala menor. Por un lado, la conexión de la plaza con el tejido urbano mediante la eliminación del tráfico rodado por uno de los lados ha transformado la condición inicial de isla, favoreciendo así la integración con el entorno y la accesibilidad a la plaza. Por otro, el tratamiento de los desniveles y espacios de diferente naturaleza, mediante el diseño de jardineras y la vegetación que las acompaña, enriquece las situaciones de la pequeña plaza, dando lugar a espacios de diferente naturaleza y favoreciendo el confort estancial. Sin embargo, las pequeñas piezas cúbicas de madera a modo de quioscos han acusado muy rápidamente el paso del tiempo, encontrándose, dos décadas después de su construcción, en un estado lamentable de degradación que empobrece considerablemente la percepción del conjunto.

## 4.2 Barcelona

### **Remodelación de la Avenida Meridiana**

La avenida Meridiana fue proyectada por Cerdà a mediados del siglo XIX como una vía fundamental del Ensanche de Barcelona. Desde

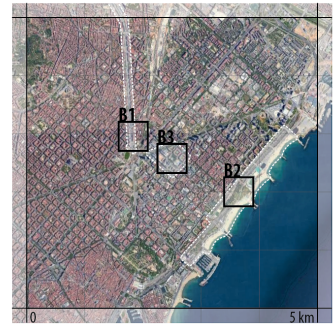


Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público  
**Barcelona**

B1. Remodelación de la Av. Meridiana, 2018  
Ajuntament de Barcelona

B2. Parques litorales (tramo Poble Nou), 1992  
S. Pieras et al.

B3. Supermanzana (Poble Nou), 2017  
Ajuntament de Barcelona



**B1. Remodelación de la Av. Meridiana**  
Remodelación de sistemas viarios

**B2. Parques litorales (tramo Poble Nou)**  
Frentes litorales, fluviales

**B3. Supermanzana (Poble Nou)**  
Remodelación de sistemas viarios

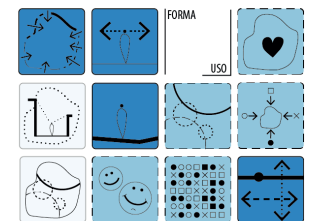
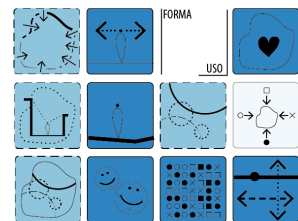
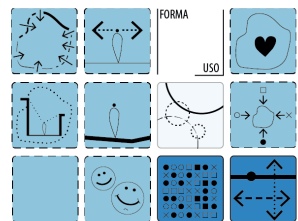
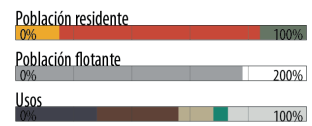
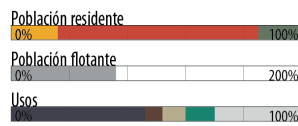
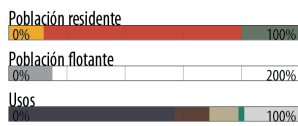
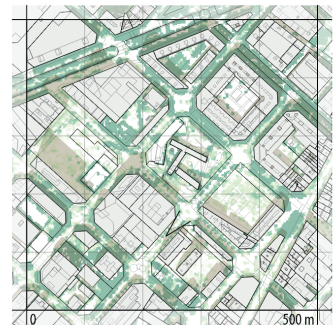
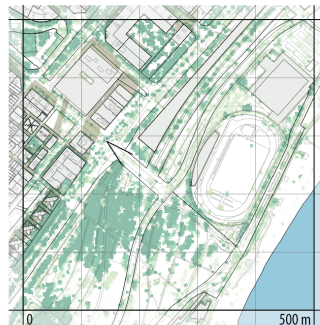
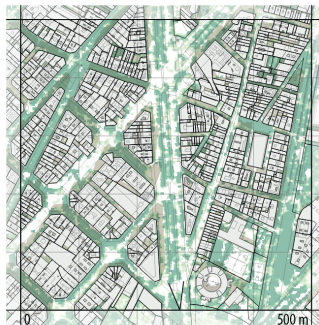


FIG. 4/ Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público en Barcelona

Fuente: Elaboración propia, 2021

entonces, ha sido un eje cada vez más potente y vía de entrada a la ciudad desde el norte. El salto de escala se produjo con su conversión en autopista urbana a mediados de los años sesenta del pasado siglo. Su concepción como estricta infraestructura viaria supuso la formación de una barrera entre los barrios del entorno, el Clot y Sant Andreu, hasta el punto de necesitar de pasos elevados que los vecinos se resistían a utilizar. Además, como efecto inducido en los bordes, se fueron construyendo sendos frentes de edificación que actuaron como pantalla, quedando dichos barrios ocultos a sus espaldas. Con la construcción de las rondas en vísperas de los Juegos Olímpicos de 1992, se produjo una reducción notable del tráfico en la Meridiana, lo que hizo posible su progresiva reconversión en un eje cívico y espacio público vertebrador de los barrios colindantes. El proyecto inicial optó por convertir la Meridiana en un bulevar, lo que implicó una reconsideración completa de su sección transversal de cincuenta metros, reduciendo la calzada de circulación y acercando la anchura de las aceras a una proporción más equilibrada, como sucede en el resto del Ensanche (la mitad para el peatón, la mitad para el vehículo). Por otro lado, la nueva proporción acera-calzada mejora la relación entre la altura de los edificios y el espacio urbano.

El proyecto de remodelación viaria se concibe como un proceso en el que se va reduciendo la calzada conforme se avanza hacia el norte desde la plaza de las Glorias. Las intervenciones más recientes pretenden seguir transformando la Meridiana en un eje cívico con más vegetación y más espacio público para los peatones, mejorando la conexión entre los barrios y unificando la sección de todo el tramo. De este modo, se aspira a un protagonismo cada vez mayor del espacio público, haciéndolo compatible con el carácter de vía principal de entrada a Barcelona por el norte, pero entendida como una calle de la ciudad con tráfico mucho más pacificado y fomentando la movilidad sostenible. Todo ello muestra la capacidad de las intervenciones basadas en la reconversión del sistema viario, recuperando una idea de calle actualizada en las condiciones urbanas del siglo XXI.

La estrategia proyectual en este caso responde al reto de mejorar el equilibrio entre los distintos modos de transporte, repartiendo el espacio público de forma más equitativa. Se trata de un ejemplo paradigmático sobre cómo reducir los privilegios de los que disfruta el vehículo privado motorizado, sin llegar a la peatonalización, en favor de la inclusividad y seguridad de peatones y ciclistas, y sin renunciar al papel estructural de la Meridiana como entrada principal a la

ciudad por el norte. Es un proceso que avanza de manera decidida en la reconversión de un viario concebido originalmente como una autopista urbana en un espacio público de calidad, eliminando el efecto de las barreras físicas y psicológicas, produciendo además una positiva repercusión en su entorno.

### **Parques litorales (tramo Poble Nou)**

En el proyecto de Cerdà para el Ensanche no se definía la resolución del frente marítimo. Hasta finales del siglo XX, prácticamente todo el litoral se encontraba ocupado por infraestructuras ferroviarias, instalaciones industriales obsoletas y grupos de viviendas autoconstruidas. Aunque la 'apertura al mar' es una vieja aspiración de la ciudad ya prevista en los sucesivos planes urbanísticos (desde el Plan Jaussely a principios del siglo XX, al Plan Macià en 1932 y los siguientes), el proceso comienza a finales de los años ochenta, encontrándose aún en desarrollo. Con la estrategia de apertura del puerto y el proyecto del Moll de la Fusta (1982) se inicia una primera fase de renovación de la fachada marítima de la ciudad. Como en otras ciudades portuarias, la transformación y el desplazamiento del puerto, favoreció la reconversión a usos urbanos de esas zonas. El impulso de los Juegos Olímpicos de 1992, con la decisión de ubicar la Villa Olímpica en una de las 'áreas de nueva centralidad' definidas en 1987, resultó una ocasión para recuperar una parte del litoral entonces inaccesible y muy contaminada.

Entre las numerosas actuaciones desarrolladas en el frente marítimo, destacan algunas piezas como el parque litoral del Poble Nou, situado próximo al núcleo originario del barrio del que adopta el nombre y en una de las áreas de mayor transformación urbana desarrollada a raíz de los Juegos Olímpicos. El parque se configura por medio de una secuencia de dunas recubiertas de vegetación típicamente mediterránea (pinos y vegetación de ribera), que se extiende desde la playa hacia el interior, y por medio de una red de caminos peatonales transversales hacia la playa y caminos curvilíneos que se adaptan a la topografía y cruzan el parque en sentido longitudinal. Dentro del conjunto de intervenciones del nuevo litoral barcelonés, el parque ha aportado un espacio de ocio singular por su planteamiento, incorporando además una serie de nuevos equipamientos deportivos. Dejando a un lado el acierto en los criterios de diseño y en su realización, el parque ha contribuido a la ordenación general de uno de los sectores más abandonados de la ciudad, revirtiendo una condición histórica de separación entre



la ciudad y su litoral, y abriendo realmente la ciudad al mar en este punto.

El mayor logro ha sido mejorar la accesibilidad al frente litoral mediante la superación de las barreras creadas por las infraestructuras, consiguiendo entroncar y conectar la zona de playas con el antiguo núcleo del barrio mediante la prolongación y redefinición de la hoy recuperada Rambla del Poble Nou. No se puede subestimar el hecho de que el que el proyecto supuso que por vez primera la población, no solo local y del distrito, sino también metropolitana, pudiera acceder con facilidad a las zonas de playa, algo que hasta entonces no había sido posible en Barcelona. En este caso la calidad del diseño urbano es patente a todas las escalas, convirtiendo la complejidad de situaciones iniciales en un potente argumento para el proyecto urbano y paisajístico.

#### ‘Supermanzanas’ y sistema de ‘Eixos Verds’

El argumento fundamental para el programa de las supermanzanas es el de la necesidad de pacificar el tráfico en el Ensanche para mejorar las condiciones ambientales del espacio público, muy tensionado y limitado por la intensidad del mismo y por la ocupación desproporcionada de las calles por el vehículo privado en detrimento del peatón. Frente a los anteriores diagnósticos de naturaleza funcionalista (las visiones de Le Corbusier y de Josep Lluís Sert con el Plan Macià de 1933), que consideraban obsoleta la malla isótropa proyectada por Cerdà (1860) por no adaptarse a las necesidades del tráfico rodado, en los últimos años se plantea la necesidad de repensar y actualizar esa trama desde consideraciones ambientales y de calidad urbana.

La estrategia consistente en liberar determinados sectores urbanos del tráfico rápido de paso es una idea que tiene un peso importante en el urbanismo moderno, especialmente a partir del informe Buchanan. En Barcelona se comienza a aplicar en la década de los noventa en algunos barrios, aunque solo recibe un fuerte impulso con la aprobación del Plan de Movilidad Urbana (2013-2018). El objetivo principal es el de reducir el espacio ocupado por el vehículo privado en favor de la superficie dedicada a los peatones, potenciando las nuevas formas de movilidad que dan prioridad al transporte público, a pie y en bicicleta. Tal y como se indica en el PEEPU, se pretende “*avanzar hacia un espacio*

*público más saludable, justo y seguro, que favorezca las relaciones sociales y económicas de proximidad*” (PEEPU, 2020). Interesa recordar que al principio se partía de consideraciones sanitarias, pues el plan de ruido detectaba niveles superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). De ahí se pasó a definir las supermanzanas a partir de la agrupación de las manzanas proyectadas por Cerdà en unidades de 400 x 400 metros a modo de “nuevas células urbanas” (RUEDA, 2017; 2019). Estas constituirían un ámbito favorable para reorganizar el acceso de los ciudadanos a los servicios y dotaciones de proximidad, instrumento clave en la corrección de las desigualdades urbanas (EZQUIAGA, 2018, 2020).

En el entorno de la ‘Supermanzana del Poblenou’ se ha ganado más de una hectárea de espacio público para los peatones<sup>6</sup>. El ámbito analizado es un área poco residencial y muy terciarizada, lo cual conlleva que todavía el espacio público sea utilizado fundamentalmente por la población flotante. Lo cierto es que respecto a la situación de partida (un espacio industrial obsoleto), ahora proliferan los espacios públicos con capacidad para resultar inclusivos, accesibles y atractivos. Otros episodios, como el de la Supermanzana de Sant Antoni, se plantean como prueba piloto de una transformación secuencial de todos los barrios de la ciudad, especialmente en el Ensanche. Ese es el objetivo del renovado programa que trata de ampliar el concepto y definir un nuevo sistema de ‘ejes verdes’ para peatones en toda la ciudad<sup>7</sup>. Una estrategia ambiciosa que todavía es pronto para valorar, pero que apuesta de forma decidida por una movilidad más equitativa y sostenible y por un espacio público inclusivo, seguro y de calidad.

### 4.3 Zaragoza

#### Remodelación del eje norte-sur de la Línea 1 del Tranvía. Tramo Gran Vía

La operación de la Gran Vía se concibe ya en el Anteproyecto de Ensanche de 1906 como acertada prolongación directa del paseo de la Independencia hacia el sur con la extensión residencial que culmina en el parque de Buena Vista. Esta idea se materializa en los años veinte, en los que el cubrimiento del río Huerva posibilitó la urbanización de la Gran Vía sobre este cauce. Un salón-paseo de

<sup>6</sup> Según datos del Ayuntamiento de Barcelona, las vías perimetrales han experimentado un incremento del tráfico del 2,6%, pero el número de vehículos que circulan por las calles interiores se ha reducido un 58%, además de la reducción media de

los niveles de ruido diurno de cinco decibelios.

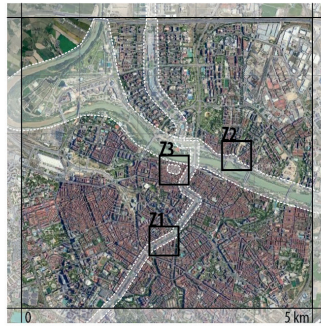
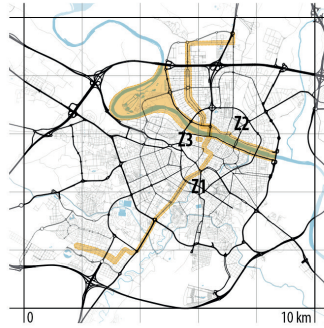
<sup>7</sup> Para más información: <http://www.bimsa.cat/concurs/concurs-dels-projectes-de-quat-re-nous-eixos-verds-del-programa-superilles/>.

Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público  
**Zaragoza**

Z1. Remodelación eje del Tranvía, 2011  
Alday y Jover Arquitectura y Paisaje

Z2. Riberas del Ebro (Balcón de San Lázaro), 2008  
Bernabé Arquitectura

Z3. Plaza de las Armas, 2012  
Aguerri Arquitectos



**Z1. Remodelación eje del Tranvía**  
Remodelación de sistemas viarios

**Z2. Riberas del Ebro (Balcón de San Lázaro)**  
Frentes litorales, fluviales

**Z3. Plaza de las Armas**  
Operaciones de acupuntura urbana

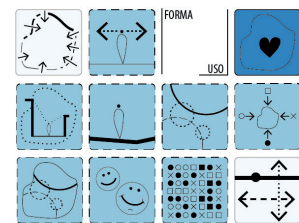
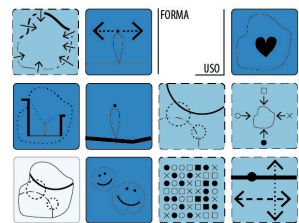
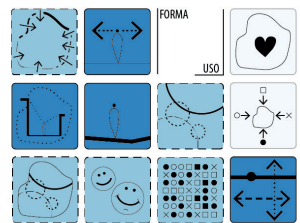
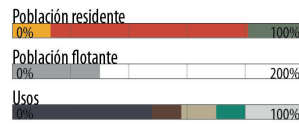
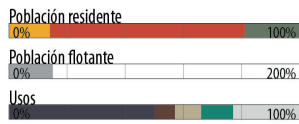
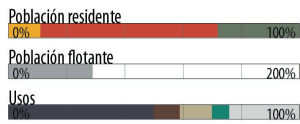
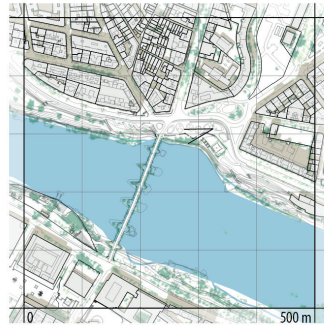
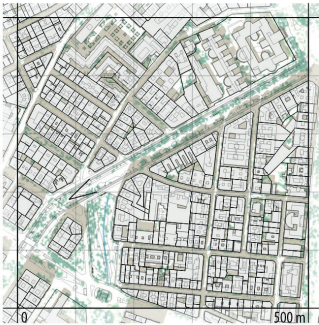


FIG. 5/ Análisis de la calidad urbana de tres proyectos de espacio público en Zaragoza

Fuente: Elaboración propia, 2021

40 metros de anchura y unos 600 metros de longitud, que se prolonga hacia el sur con el paseo de Fernando el Católico, en un sistema que vertebra de manera eficaz los ensanches del sur de la ciudad. Se pretendía crear un nuevo espacio urbano lineal relativamente unitario, coherente y proporcionado. Con el incremento de la movilidad rodada, los recorridos en los distintos tramos del andador central se redujeron a un uso marginal con escasas posibilidades de continuidad peatonal. La apuesta por un nuevo sistema de tranvía en Zaragoza (2009-2013), que atraviesa la ciudad de norte a sur, resultó decisiva para una transformación espacial de calado. A diferencia de las antiguas líneas de tranvía, concebidas con lógica sectorial, no solo resuelve problemas de movilidad, sino que también 'hace ciudad', recualificando sustancialmente los espacios públicos a lo largo de su trazado.

La remodelación del paseo de la Gran Vía acometida con la implantación del tranvía ha supuesto la transformación de su sección transversal. El vehículo particular ha visto reducida su presencia a dos carriles, uno en cada sentido. Esta solución ha posibilitado la pacificación general del ámbito y, sobre todo, la ampliación de unas estrechas aceras que han permitido una utilización más cómoda de las plantas bajas comerciales. El proyecto ha dado lugar a la transformación de la sección longitudinal, eliminando las barreras existentes a distintas escalas. Se ha apostado así por introducir modos blandos de transporte y favorecer a los usuarios más débiles. En el paseo central se desarrollan múltiples actividades, como quioscos y terrazas, zonas de juegos infantiles, etc. Cuenta con unos plátanos de un considerable tamaño, que dotan al espacio de una cubierta vegetal de gran altura, complementada por un entorno arquitectónico de calidad. El ajardinamiento de los parterres laterales, así como el mobiliario, han sido rediseñados recientemente, subsanando algunas cuestiones que no funcionaron de la manera deseada en el proyecto inicial.

El Premio al Mejor Proyecto de Integración Urbana de la Asociación Internacional de Transporte Público reconocía que este proyecto *"combina la lógica del transporte con el urbanismo y establece un sistema de pavimentación y de elementos urbanos coherente para toda la ciudad, que democratiza la calidad del tratamiento del espacio público sin diferenciar barrios"*<sup>8</sup>. En efecto, este paseo reúne las condiciones de accesibilidad, inclusividad y confort estancial, habiéndose convertido en un itinerario utilizado por una población muy numerosa, que encuentra en él soluciones tanto a momentos de descanso y paseo, como a necesidades de desplazamiento en uno de los ejes históricos de la ciudad.

### **Balcón de San Lázaro y Parque lineal de las riberas del Ebro**

El río Ebro ha jugado históricamente un papel ambiguo en el crecimiento urbano de Zaragoza. Durante siglos, la ciudad se identificó con él, pese a suponer también un obstáculo, por lo que el desarrollo urbano se producía hacia el sur. Aunque la ocupación de la margen izquierda con industrias e infraestructuras urbanas comenzó ya en el siglo XIX, fue a partir de la década de 1970 cuando el río dejó de ser una barrera casi insalvable, gracias a la construcción de nuevos puentes concebidos como parte de la estructura viaria de la ciudad. La voluntad de integrar el Ebro en la ciudad y de 'abrir la ciudad al río' comienza en la década de los noventa (DE LA CAL & PELLICER, 2002) y su maduración se expresó en el Proyecto de riberas del Ebro (2001) (MONCLÚS, 2016; PELLICER & SOPENA, 2019). La estrategia que se planteaba era la reconversión de las márgenes del río en sendos parques lineales mediante, entre otras medidas, la consecución de la continuidad peatonal en tres niveles, desde el más natural al más 'urbano', condicionados por el nivel de inundabilidad de cada recorrido<sup>9</sup>.

El nuevo parque lineal posee un rosario de espacios significativos y bien conformados que

<sup>8</sup> UITP. Global Light Rail Award 2012: Mejor Proyecto. Global Light Rail Award 2016: Mejor Iniciativa Medioambiental

<sup>9</sup> Además, se planteaba la intensificación de actividades urbanas compatibles con los usos propios de las riberas. Ante la dificultad de aportar nuevas áreas de centralidad en el recorrido del parque lineal, apuesta apostaba por crear dos polos de nuevas centralidades urbanas en los extremos del parque, en las zonas de transición hacia dos grandes parques urbanos o agrícolas, que servirán además de amplificadores de la señal ecológica, y de interfase entre la

ciudad y los espacios naturales exteriores (Galacho de Juslibol en el oeste, y Galachos de la Alfranca en el este). El Parque del Agua, con más de 120 hectáreas de extensión, constituye el espacio público de referencia del nuevo parque fluvial de las riberas del Ebro, en su extremo oeste. Su diseño como espacio inundable, compatible con las crecidas ordinarias y extraordinarias del río Ebro, sentó las bases para el proyecto final de otros muchos espacios lineales de este parque central de Zaragoza.



otorgan una necesaria diversidad en su recorrido. El 'Balcón de San Lázaro' es el punto en el que el barrio del Arrabal se asoma al río, y desde él se contempla la tradicional 'vista' de las torres de la ciudad. La situación de partida era realmente compleja por la confluencia en un punto estrecho de las circulaciones viarias del paseo de la ribera y las calles que parten desde el propio puente de Piedra. La decisión de conservar los restos arqueológicos del conjunto conventual de San Lázaro reformuló las previsiones iniciales de soterramiento del tráfico viario y se apostó por resolver en superficie este espacio nodal.

El sistema viario se pliega para dar espacio a los recintos estanciales, si bien todo se resuelve a la misma cota. La cubierta del volumen que protege los restos arqueológicos se configura como una nueva plaza mirador, junto con zonas de surtidores de agua y un banco lineal de considerable longitud. El tráfico intenso y la creciente utilización del puente de Piedra como itinerario peatonal de conexión con el casco histórico son factores que otorgan a este balcón un gran protagonismo urbano. Al mismo tiempo, el diseño del plano del suelo y de las zonas de juegos y áreas estanciales, ha dado lugar a espacios seguros e inclusivos para la convivencia vecinal. En el plano del agua, la prolongación de los itinerarios peatonales existentes ha resultado también decisiva para resolver la integración y accesibilidad del puente de Piedra en el Parque del Ebro. Todas estas intervenciones han supuesto un renovado impulso para este enclave de Zaragoza, revitalizado además por el desarrollo de los sectores residenciales de gran calidad urbana que se han dispuesto en la zona de la Azucarera y en el eje de la avenida de Cataluña.

### **Plaza de las Armas (Barrio de San Pablo)**

El barrio de San Pablo forma parte del primer ensanche medieval que desborda la muralla romana hacia el oeste y se extiende junto al río Ebro hacia la Aljafería. A partir del siglo XIX experimenta un proceso de densificación con la ocupación en profundidad de las manzanas y de los espacios conventuales. A mediados del siglo pasado se asiste a una degradación progresiva del barrio, en paralelo a diversas operaciones de reforma interior que contribuyen a cierta renovación. Posteriormente, el desplazamiento de la población de mayor poder adquisitivo hacia otros barrios de la ciudad deja paso a la llegada de la inmigración y de los grupos sociales más desfavorecidos. Toda el área ha experimentado un proceso de

degradación que se acelera a finales de los años noventa. Al mismo tiempo, el barrio se caracteriza por su fuerte identidad, sentido de pertenencia y acusada multiculturalidad, contribuyendo a la formación de un importante entramado asociativo.

En el marco del Plan Integral del Casco Histórico (1997-2004), una de las actuaciones urbanas de mayor relevancia se lleva a cabo en la manzana delimitada por las calles Armas, Casta Álvarez, Aguadores y Sacramento, para la que se redacta un Plan Especial de Reforma Interior. En uno de sus extremos se libera un espacio para configurar una pequeña plaza, en la que se emplaza el Centro Musical Las Armas y una cafetería. Esta nueva plaza, diseñada para albergar diversas actividades tanto a escala de barrio como de ciudad, se conecta con el espacio interior de la manzana.

En una buena parte de la manzana se proyectan nuevos edificios residenciales, que renuevan un tejido obsoleto, mientras se acometen actuaciones de rehabilitación en las edificaciones existentes en el otro lado que la configura. Para conseguir una mejor integración urbana y con la intención de mejorar el control y la seguridad en ambos espacios públicos se respetó el parcelario de origen medieval, disponiendo una banda perimetral de manera fraccionada, con portales pasantes de doble acceso –desde la calle y desde el espacio interior de la manzana–. Se plantea así una estrategia interesante dirigida a favorecer la convivencia mutua entre los residentes y los usuarios de los espacios públicos. Además, se disponen locales comerciales con tipología diversa, pero con formalización unitaria para reforzar la idea de zócalo comercial abierto tanto desde la calle como desde la plaza interior.

La operación de Las Armas puede considerarse como un caso paradigmático de la estrategia basada en actuaciones de acupuntura, microubanismo y renovación urbana puntual. El proyecto urbano ha conseguido introducir usos renovados y una mayor diversidad social en el barrio, favoreciendo su accesibilidad y la utilización inclusiva de los nuevos espacios por todos los habitantes de la ciudad. El resultado de esta operación puede calificarse de positivo en cuanto ha supuesto un impulso a la regeneración urbana integral de San Pablo. Sin embargo, se trata de una actuación que debe ser reforzada por otras de similar calado, con el objeto de mejorar los indicadores sociales de un barrio que sigue teniendo

una elevada concentración de población vulnerable y un componente de 'estigmatización espacial' que no se ha conseguido resolver en las últimas décadas.

## 5. Epílogo. Hacia un urbanismo responsable y de calidad

En los epígrafes anteriores se ha abordado el análisis de diversos proyectos urbanos, explorando las relaciones entre el espacio público y sus condiciones de seguridad, inclusividad y accesibilidad. Parece claro que la aplicación de estos tres conceptos al espacio público de las ciudades no representa una novedad, ya que aparecen reiteradamente en la cultura urbanística moderna y contemporánea. Aun así, resulta cada vez más importante considerarlos como cuestiones de primer orden, tanto a escala de ciudad como en los proyectos concretos de espacio público. Es cierto que la definición de los ODS es bastante genérica y no permite establecer correspondencias directas con formas urbanas concretas. Sin embargo, los conceptos incluidos en las Agendas Urbanas son más explícitos al referirse a la calidad de los espacios públicos y dan pie para consideraciones más afinadas.

Generalmente, las formas urbanas están bien definidas en los proyectos de espacio público. Pero no debe olvidarse que estos siempre se plantean sobre situaciones heredadas y con importantes condicionantes urbanos de partida. La aproximación comparada que aquí presentamos tiene en cuenta los procesos experimentados en el desarrollo de los proyectos analizados, lo que permite efectuar una valoración en la que se consideran distintas variables a lo largo de esos procesos. Algunas de ellas no dependen directamente de los proyectos de espacio público, sino de otros parámetros de carácter más general, pero que tienen una importancia decisiva en la calidad de esos espacios. Por ello, la formulación propuesta en esta investigación diferencia distintos bloques de indicadores de calidad. De manera inductiva, se han identificado seis condiciones formales y espaciales del entorno y también cinco condiciones de uso social del espacio que influyen en la consecución de los tres ODS enunciados.

Esta aproximación ha permitido comprobar que, mientras las condiciones de forma o espaciales son responsabilidad directa de los

proyectos, otros aspectos, como la permeabilidad con el tejido circundante, van más allá, en muchas ocasiones, de sus posibilidades. Las principales estrategias proyectuales —que hemos agrupado en cuatro categorías—, aunque difieren en función del tipo de proyecto, presentan algunos elementos comunes: eliminación de barreras, búsqueda de nuevas conectividades urbanas, incorporación de nuevos usos al espacio público, etc. Naturalmente se aprecian además elementos específicos, determinados por la particularidad de los procesos urbanos de cada ciudad y de las áreas urbanas implicadas. Es ahí donde hay que tener en cuenta las lógicas de cada contexto urbano, con procesos de obsolescencia propios que precisan respuestas particularizadas.

Este trabajo ha puesto de manifiesto que las formas urbanas tienen una incidencia directa en la calidad de los espacios públicos, al favorecer —o dificultar— en ellos la seguridad, inclusividad y accesibilidad. Obviamente, no es posible presentar un listado de soluciones formales que garanticen por sí mismas estos objetivos, al modo de los manuales tradicionales. Sería arriesgado —y quizá excesivo— aventurar juicios de valor que corren el riesgo de acabar siendo dogmáticos. El objetivo es más bien comprobar hasta qué punto se cumplen ciertas condiciones que permitan aprender y recoger buenas prácticas en los espacios públicos. El estudio comparado verifica la tesis inicial sobre cómo distintas condiciones formales y de uso social del espacio público están estrechamente relacionadas con la calidad urbana.

Sin embargo, esta investigación concluye que un buen proyecto de espacio público es capaz de integrar de manera solvente aquellas condiciones formales que favorecen la calidad urbana, y que están relacionadas con algunos conceptos clave del diseño urbano: continuidad del plano del suelo, continuidad del plano visual, legibilidad espacial del perímetro, confort estancial, etc. Naturalmente, se trata de condiciones necesarias, pero no suficientes, por lo que resulta imprescindible que concurren además condiciones adecuadas de uso social (diversidad de usos y actividades, participación ciudadana, elevada accesibilidad modal, etc.).

Este tipo de reflexiones y análisis pone de manifiesto que la mejora de la calidad de los espacios públicos precisa repensar y revisar los paradigmas urbanísticos, promoviendo un urbanismo responsable y de calidad. Un



urbanismo responsable está obligado a contemplar los tres objetivos señalados (seguridad, inclusividad, accesibilidad). Además, un urbanismo cualitativo debe apostar por la 'buena forma urbana' y promover la calidad de los espacios públicos. Ambos deben integrarse en todas las etapas de una determinada intervención en el espacio público, algo que no siempre ocurre y que a menudo se relega a las etapas finales. El análisis realizado en esta investigación muestra que las visiones integradoras ofrecen mayores garantías para la calidad urbana.

Valorar la calidad de los proyectos de espacio público no es lo mismo que valorar la calidad de los espacios públicos existentes y en uso. Pero también es evidente que la evaluación cualitativa de los proyectos resulta necesaria para la toma de decisiones. Por ello, en este trabajo, al tratarse de proyectos urbanos relativamente recientes, el acento se pone en la naturaleza de las estrategias urbanas y en las características de los proyectos de espacio público, desde la perspectiva de sus condiciones formales y espaciales. A partir de ahí, la 'prueba de fuego' es la de su funcionamiento y uso posterior, sobre la que también se debería realizar un seguimiento y evaluación. Precisamente por la importancia que tiene el uso que se hace del espacio público, puede resultar peligroso evaluar los espacios públicos sin considerar su evolución en el tiempo. Esta exploración podría desarrollarse mediante análisis complementarios que consideren los procesos urbanos acontecidos en los diferentes espacios y el uso que se hace de ellos, lo que permitiría una evaluación más completa de los proyectos de cara a futuras intervenciones.

En cualquier caso, es fundamental subrayar esa condición de 'proceso inacabable' (no 'incompleto') que supone construir espacios públicos como sistemas abiertos, tal y como apunta R. Sennett en sus reflexiones y propuestas de una 'ciudad abierta' (SENNETT, 2019; SENDRA & SENNETT, 2021). Algo que solo se puede conseguir mediante estrategias proyectuales y formas urbanas alejadas de las rigideces de planteamientos estáticos y monofuncionales. Dichas estrategias deberían basarse en un entendimiento profundo de las situaciones urbanas y confiar en su capacidad para activar y posibilitar la interacción en auténticos espacios urbanos democráticos.

## 6. Bibliografía

- BAMBÓ-NAYA, R. & DE LA CAL-NICOLÁS, P. & EZQUERRA, I. & GARCÍA-PÉREZ, S. & MONCLÚS, J. (2020): Morfología y regeneración urbana integrada: experiencias del taller de urbanismo en la Universidad de Zaragoza. En C. LLOP & M. CERVERA, & F. PEREMIQUEL (Eds.), *IV Congreso ISUF-H: Metrópolis en recomposición: prospectivas proyectuales en el Siglo XXI: Forma urbis y territorios metropolitanos. Vol 7. A3. Teoría, disrupción digital y visualización, praxis, formación y difusión* (pp. 163–183). DUOT, UPC.
- \_\_\_\_\_ & Díez Medina, C. (2020): Cartografías del límite. *ZARCH*, 14: 4–9. [https://doi.org/10.26754/ojs\\_zarch/zarch.2020144440](https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.2020144440)
- BORJA, J. & Muxi, Z. (2003): *El Espacio Público: Ciudad Y Ciudadanía*. Barcelona, España, Electa y Diputació de Barcelona.
- CARMONA, M. (2019): Principles for public space design, planning to do better. *Urban Design International*, 24(1): 47–59. <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>
- \_\_\_\_\_ (2021): *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (3rd edition). Routledge.
- CARRERA, J. (2015): Public Space and Democracy. En D. GRAY (Ed.), *Europe City: Lessons from the European Prize for Urban Public Space*. Lars Muller Verlag.
- CHINCHILLA, I. (2020): *La ciudad de los cuidados*. Madrid, España, Catarata.
- CLOS, O. (Ed.). (2021): *Manuel de Solà-Morales. Miradas sobre la ciudad*. Barcelona, España, Acanalado.
- COL·LECTIU PUNT 6. (2017): *Entornos Habitables. Auditoria de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. Barcelona, España.
- DE LA CAL, P. & PELLICER, F. (Eds.). (2002): *Ríos y ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*. Zaragoza, España, Institución Fernando el Católico.
- DE LA CRUZ-MERA, Á. (2019): La Agenda Urbana Española. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 51(202): 675–686. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/77728>
- DÍEZ MEDINA, C. & MONCLÚS, J. (Eds.). (2017): *Visiones Urbanas. De la cultura del Plan al Urbanismo Paisajístico*. Madrid, España, Abada. (versión en inglés: 2018, Springer).
- \_\_\_\_\_ & MONCLÚS, J. (2020): *Ciudad de bloques. Reflexiones retrospectivas y prospectivas en los polígonos de vivienda 'modernos'*. Madrid, España, Abada.
- EZQUIAGA, J. M. (2018): El porvenir de una ilusión. Planificar en un contexto de indeterminación e incertidumbre (Conferencia inaugural). En C. Díez Medina & J. Monclús (Eds.), *II Congreso Internacional Zaragoza ISUF-H 2018. Ciudad y formas urbanas. Perspectivas transversales* (pp. 11–23). Zaragoza, España, Prensas de la

- Universidad de Zaragoza con la colaboración de la Institución Fernando el Católico.
- \_\_\_\_\_. (2020): Hay que defender la ciudad: de la distopía del confinamiento a la Ciudad Abierta. *ACE: Architecture, City and Environment*, 15 (43): 1–45. <https://doi.org/10.5821/ace.15.43.9518>
- GARCÍA-ESPUCHE, A. (1999): La reconquista de Europa ¿Por qué el espacio público? En AA.VV. (Eds.), *La reconquista de Europa. Espacio público urbano, 1980-1999*. Barcelona, España, CCCB, Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona.
- GEHL, J. (2010): *Cities for People*. Washington, Estados Unidos, Island Press.
- \_\_\_\_\_. & GEMZØE, L. (2001): *New City Spaces*. Washington, Estados Unidos, Island Press.
- \_\_\_\_\_. & SVARRE, B. (2013): *How to Study Public Life*. Washington, Estados Unidos, Island Press. <https://doi.org/10.1103/PhysRevLett.91.156401>
- GRAY, D. (Ed.). (2015): *Europe City: Lessons from the European Prize for Urban Public Space*. Lars Muller Verlag.
- HAYDEN, D. (1995): *The power of place: urban landscapes as public history*. MIT Press.
- HEALTHBRIDGE. (2016): *Public Spaces. A Key Tool to Achieve the Sustainable Development Goals*.
- HEBBERT, M. & SONNE, W. (2006): History builds the town: on the uses of history in twentieth-century city planning. En MONCLÚS, J. & GUÁRDIA, M. *Culture, urbanism and planning*. Aldershot, England; Burlington, VT, Ashgate.
- JACOBS, J. (1961): *The death and life of great American cities*. Nueva York, Estados Unidos, Random House.
- JOVER BIBOUM, M. & GARCÍA RUBIO, R. & ÁVILA CALZADA, C. (2021): Procesos urbanos, dinámicas del agua y cambio climático. *ZARCH*, 15: 2–9. [https://doi.org/10.26754/OJS\\_ZARCH/ZARCH.2020154933](https://doi.org/10.26754/OJS_ZARCH/ZARCH.2020154933)
- LÓPEZ DE LUCIO, R. & ARDUA URQUIAGA, Á. & BATALLER ENGUIX, J. J. & TEJERA PARRA, J. (2016): *Madrid, 1900-2010. Guía de Urbanismo y Diseño Urbano / Urbanism & Urban Design Guide*. Madrid, España, Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid. Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana. Departamento de Difusión y Cooperación Institucional.
- LYNCH, K. (1985): *La buena forma de la ciudad [A theory of good city form, 1981]*. Barcelona, España, Gustavo Gili.
- MEHTA, V. (2014): Evaluating Public Space, *Journal of Urban Design*, 19, 1.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2019): *Agenda Urbana Española*. Madrid, España. <http://www.aue.gob.es>
- MONCLÚS, J. (2016): Waterfronts y Riverfronts. Recuperación de frentes de agua fluviales como proyectos urbanos estratégicos. El proyecto de riberas del Ebro. *Planur-E*, 07.
- \_\_\_\_\_. (2019): Hacia un urbanismo de calidad, estratégico y equitativo: diez visiones más. En J. MONCLÚS & R. BAMBÓ NAYA (Eds.), *Regeneración urbana (VI). Propuestas para el barrio de Torrero-La Paz (Zaragoza)* (pp. 19–61). Zaragoza, España, Pressas de la Universidad de Zaragoza con Zaragoza Vivienda.
- \_\_\_\_\_. & DIEZ MEDINA, C. (2017): Vacíos urbanos y paisajes intermedios. En C. DIEZ MEDINA & J. MONCLÚS (Eds.), *Visiones Urbanas. De la cultura del Plan al Urbanismo Paisajístico* (pp. 208–215). Madrid, España, Abada.
- \_\_\_\_\_. & DIEZ MEDINA, C. (2021): Urban projects by an architecturbanistic tandem: Rafael Moneo and Manuel de Solà-Morales. *Urban Legacies of the 20th Century International Conference "Grand Projects"*. Lisboa, Portugal.
- NACIONES UNIDAS (2015). Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development. Resolution adopted by the General Assembly <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- \_\_\_\_\_. (2017): *Nueva Agenda Urbana*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) Quito (20/10/2016). <https://uploads.habitat3.org/hb3/NUA-Spanish.pdf>
- PELLICER CORELLANO, F. & SOPENA PORTA, M. P. (2019): Grandes eventos, huellas del futuro. Las riberas del Ebro y Expo Zaragoza 2008. *ZARCH*, 13, 62–75. [https://doi.org/10.26754/ojs\\_zarch/zarch.2019133912](https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.2019133912)
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES INC. (2000): *How to Turn a Place Around: A Handbook for Creating Successful Public Spaces*. Nueva York, Estados Unidos, Project for Public Spaces Inc.
- RUEDA-PALENZUELA, S. (2017): Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona. En C. ÁVILA & P. DE LA CAL (Eds.), *Jaca: ciudadpaisaje* (pp. 52–79). Zaragoza, España, Pressas de la Universidad de Zaragoza.
- \_\_\_\_\_. (2019): El Urbanismo Ecosistémico. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 51(202), 723–752.
- RUIZ-APILÁNEZ, B. & DE UREÑA FRANCÉS, J. M. & SOLÍS, E. (2014): La revitalización de la calle: estrategias basadas en la remodelación. *Ciudad y Territorio (CyTET)*, 46 (181): 393-411.
- SENDRA, P. & SENNETT, R. (2021): *Diseñar el desorden. Experimentos y disrupciones en la ciudad*. Alianza.
- SENNETT, R. (2019): *Construir y habitar: Ética para la ciudad [Building and Dwelling: Ethics for the City, 2019]*. Barcelona, España, Anagrama.
- SOLÀ MORALES, M. (1992): Espacios públicos espacios colectivos. *La Vanguardia*, de 12 de mayo de 1992.
- \_\_\_\_\_. (2010): The impossible project of public space. En M. ANGLÈS (Ed.), *In favour of public space: ten years of the european prize* (pp. 24–32). Barcelona, España, Actar.

STANDING, G. (2015): *La democracia es el espacio público en su expresión más rica*. Barcelona, España, CCB. <https://www.publicspace.org/es/multimedia/-/post/democracy-is-public-space-at-its-richest>

UN-HABITAT (2013): *Charter of Public Space* [http://www.biennalespaziopubblico.it/wp-content/uploads/2013/11/CHARTER-OF-PUBLIC-SPACE\\_June-2013\\_pdf.pdf](http://www.biennalespaziopubblico.it/wp-content/uploads/2013/11/CHARTER-OF-PUBLIC-SPACE_June-2013_pdf.pdf)

\_\_\_\_ (2015): *Global Public Space Toolkit. From Global Principles to Local Policies and Practice* <https://unhabitat.org/global-public-space-toolkit-from-global-principles-to-local-policies-and-practice>

WHYTE, W. H. (1980): *The Social Life of Small Urban Spaces*. In *Urban Life* (Issue 4). Washington DC, Estados Unidos, The Conservation Foundation. <https://doi.org/10.1177/089124168201000411>

## 7. Listado de Acrónimos/Siglas

ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible <a href="https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/">https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/</a>
SDGs	Sustainable Development Goals <a href="https://www.un.org/sustainabledevelopment/">https://www.un.org/sustainabledevelopment/</a>
PEEPU	Premio Europeo de Espacio Público Urbano <a href="https://www.publicspace.org/the-prize">https://www.publicspace.org/the-prize</a>
CCCB	Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona <a href="https://www.cccb.org/es">https://www.cccb.org/es</a>
PPS	Project for Public Spaces <a href="https://www.pps.org/">https://www.pps.org/</a>
PUPC	Paisajes Urbanos y Proyecto Contemporáneo <a href="http://pupc.unizar.es/">http://pupc.unizar.es/</a>