

E S C U E L A

PLAN AIRE

Curso avanzado de  
espacio público

D E

MÓDULO

0. El espacio  
público

TEMÁTICA

0.2. La dimensión  
humana

E S P A C I O

P Ū \_

0.2 B L I C O



CIUDADES  
QUE CAMINAN

La Escuela de Espacio Público es un proyecto creado e impulsado por la Red de Ciudades que Caminan, entidad sin ánimo de lucro compuesta por ayuntamientos, diputaciones y otras administraciones públicas que tienen como objetivo común recuperar espacio

público y poner en valor el caminar como modo de desplazamiento. La propiedad intelectual de este cuaderno pertenece a su autora y a la Asociación Red de Ciudades que Caminan, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con número 605087. ©2024

[ciudadesquecaminan.org/escuela-espacio-publico](http://ciudadesquecaminan.org/escuela-espacio-publico) | [admin@eep.ciudadesquecaminan.org](mailto:admin@eep.ciudadesquecaminan.org) | +34 606456917





# Ana Montalbán Navas

DIRECTORA TÉCNICA DE LA RED DE  
CIUDADES QUE CAMINAN

Arquitecta, máster en urbanismo. Desde 2018 es Directora Técnica General de la Red de Ciudades que Caminan, asociación de entidades públicas que tienen como objetivo común la recuperación del espacio público para las personas y el fomento del caminar como principal medio de desplazamiento cotidiano.

Compagina este cargo con la dedicación profesional a la arquitectura, al diseño urbano, y a la docencia. También ha participado en la redacción de varios Planes de Movilidad Sostenible y ha dirigido algunos de ellos. Ha participado en más de medio centenar de jornadas y congresos especializados en la humanización del espacio público.

Con su trabajo intenta recuperar el valor del buen urbanismo, entendido como el arte de hacer mejores ciudades para vivir juntos.

## RESUMEN

El espacio público es un constructo humano, sin embargo la mayor parte de la población mundial habita en espacios públicos deshumanizados en mayor o menor grado. En muchas ocasiones esta situación tiene que ver con la **escala de los territorios y del propio espacio**, así como con su **reparto**, más relacionados con las rentas del suelo y con las necesidades y capacidades de los vehículos que con las necesidades, capacidades y anhelos de las personas.

Otros aspectos que contribuyen a la deshumanización del espacio público son la carencia de **legibilidad** (entornos en los que es difícil orientarse y/o entender sus normas básicas de funcionamiento), de **seguridad** o de **confort ambiental**: si no experimentamos comodidad y seguridad no nos sentiremos en un espacio que nos pertenece y nos aporta valores para nuestro desarrollo como seres humanos.

La **belleza** y la **vitalidad** también son atributos propios de la dimensión humana del espacio público: en las calles y plazas concebidas para las personas hay una intención de disfrute estético y de propiciar el encuentro social.

Los beneficios de los espacios públicos humanizados deben ser disfrutables por el conjunto de la ciudadanía, por lo que deben ser concebidos integrando **criterios de accesibilidad universal, género y edad** desde el inicio de los procesos de transformación del espacio público, como parte de su esencia.

Muchos de los aspectos recogidos en este cuaderno serán desarrollados con más profundidad en números siguientes dedicados a cuestiones específicas relacionadas con urbanismo, la movilidad, el diseño urbano, los entornos saludables, los entornos educativos y la gobernanza.

<b><u>01.</u></b>	<b>Un breve repaso histórico</b>	<b>6</b>
<b><u>02.</u></b>	<b>Características de los espacios públicos con dimensión humana</b>	<b>15</b>
<b><u>02.01.</u></b>	Distribución equitativa	
<b><u>02.02.</u></b>	Escala humana	
<b><u>02.03.</u></b>	Legibilidad	
<b><u>02.04.</u></b>	Seguridad	
<b><u>02.05.</u></b>	Confort ambiental	
<b><u>02.06.</u></b>	Belleza	
<b><u>02.07.</u></b>	Vitalidad	
<b><u>03.</u></b>	<b>Perspectiva inclusiva</b>	<b>50</b>
<b><u>03.01.</u></b>	Accesibilidad universal	
<b><u>03.02.</u></b>	Perspectiva de género	
<b><u>03.03.</u></b>	Perspectiva de edad	
<b><u>04.</u></b>	<b>Para saber más</b>	<b>66</b>
<b><u>05.</u></b>	<b>A tener en cuenta</b>	<b>68</b>
<b><u>06.</u></b>	<b>Imprescindibles</b>	<b>71</b>
<b><u>06.01.</u></b>	Jan Gehl	
<b><u>07.</u></b>	<b>Glosario</b>	<b>74</b>

## 01. Un breve repaso histórico

## 01. Un breve repaso histórico

Hay consenso en cuanto a que la primera distinción entre lo público y lo privado en la configuración de las ciudades-estado tuvo lugar en la **Grecia Clásica**, donde la democracia y la propia política se vinculan al **Ágora**, un espacio de convivencia en el que se toman decisiones mediante la discusión pública y donde el ser humano busca conexiones que lo unen con los demás, al tiempo que también persigue la diferenciación.

Su dimensión humana es clara: el intercambio de discursos entre las personas con categoría ciudadana se da cara a cara en un espacio de encuentro y de toma de decisiones sobre asuntos de interés para la ciudadanía. Sin embargo este espacio carecía por completo de carácter inclusivo: estaba reservado a los ciudadanos de la polis. La dimensión humana de estos primeros espacios públicos, homogéneos y monofuncionales, era elitista.

Durante la **Edad Media** la ciudad se caracteriza por ser una **unidad compacta e interrelacionada**, donde cada elemento pertenece a la trama general; edificios, plazas y calles se disponen en un juego de llenos y vacíos que articulan las funciones urbanas (MUMFORD, 1979). Frente al Ágora de las polis griegas, el espacio público pierde su condición de lugar para la toma de decisiones políticas; por contra se convierte en un espacio accesible a cualquier persona, abierto (trasciende el ámbito de una plaza) y multifuncional, que se define por oposición al espacio particular.

*“El primer cambio radical tuvo lugar durante el Renacimiento y está relacionado directamente con la transición de las ciudades del crecimiento espontáneo a las planificadas. Un grupo especial de urbanistas profesionales asumió la tarea de construir ciudades y de desarrollar teorías e ideas sobre cómo debían ser.*

*La ciudad dejó de ser una mera herramienta y se convirtió, en mayor medida, en una obra de arte, concebida, percibida y realizada como un todo. Las áreas entre los edificios y las funciones que aquellas albergaban dejaron de ser los principales focos de interés, y pasaron a tener prioridad los efectos espaciales, los edificios y los artistas que les habían dado forma”. (GEHL, 1971)*

En el Renacimiento lo público pasa a ser lo colectivo, las ciudades comienzan a planificarse y los juegos espaciales cobran importancia en las partes centrales de la ciudad, embellecidas con hermosas plazas y monumentos en las que la

mano del artista se deja notar. Es también en este momento cuando se siembra la semilla de la desigualdad urbana en términos de diferenciación centro - periferia: las plazas suntuosas y las calles adornadas quedan en el centro; en la periferia se concentran los barrios pobres, caracterizados por una enorme densidad de edificación destinada a acoger migraciones masivas procedentes del campo.

La dimensión humana del espacio público durante la **Edad Media y la Edad Moderna** reside sobre todo en su **escala** (la mayoría de ciudades siguen siendo abarcables a pie y las dimensiones de las calles y las plazas favorecen el contacto entre las personas), en la **distribución del espacio** (sin segregación por usos, la gente ocupa toda la sección de la calle) y en su **vitalidad** debido a la densidad de población y al carácter multifuncional de las calles y las plazas, en las que el **intercambio comercial** cobraba especial importancia y favorecía cierta **mezcla social**. La **belleza** como resultado de la expresión artística, otro aspecto esencial de la dimensión humana del espacio público, también estaba presente en los lugares más representativos.



Este cuadro de Félix de Vigne, *Una feria en Gante en la Edad Media*, muestra una escena habitual en las grandes ciudades de aquel momento: ferias, mercados periódicos, vendedores y vendedoras ambulantes animaban las calles y favorecían la mezcla social. Fuente de la imagen: Museum voor Schone Kunsten Gent.





Piazza Navona, en Roma, según la representó Gaspar van Wittel, en 1699: embellecimiento escultórico, intercambio comercial, socialización y tránsito. Fuente de la imagen: Museo Nacional Thyssen-Bornemisza.

En el siglo XVIII se fraguan cambios que se consolidarán en el urbanismo higienista del siglo XIX. Un hito importante, muchas veces mal atribuido a París, tiene lugar en Londres: **la acera renace** como elemento para caminar por la ciudad de forma cómoda, segura e higiénica. El resultado fue, sin duda, positivo para las personas: una ganancia en ergonomía que facilitó el caminar y la socialización; sin embargo, esta solución sentaba las bases del modelo de calles segregadas que predomina hoy en día en la inmensa mayoría de nuestros pueblos y ciudades.



El Puente de Londres en 1890, cuando ya se aprecia el confinamiento peatonal en los márgenes de la calzada. Fuente de la fotografía: [www.iconroad.es](http://www.iconroad.es)

Otro aspecto importante del siglo XVIII es la irrupción de la sociedad de los cafés y las tertulias; esta nueva forma de relacionarse socialmente propia de la burguesía ilustrada va de la mano del paseo urbano y su consustancial ver y dejarse ver: **el espacio público se consolida como un espacio de representación.**

En el siglo XIX la organización de la ciudad cambia por completo de la mano del capitalismo y de los avances tecnológicos. Las masas se organizan y se revelan en un espacio público que suma una nueva función a su dimensión urbana: es también el espacio para la **reivindicación social**, que no quedará sin contestación.

Las operaciones del Haussmann en París y sus miles de réplicas en otras ciudades vienen a **higienizar las urbes en un doble sentido**: redes de alcantarillado, redes de

#### CURIOSIDADES

Londres y París abanderan el origen de las aceras actuales en el siglo XIX, pero no dejaría de ser una recuperación del concepto. Ya 2.000 años antes de Cristo se utilizaban “defensas” peatonales contra el tráfico en Anatolia, y son famosas las aceras de Pompeya, que tantos turistas han visitado al pie del Vesubio. En la Edad Media las aceras fueron desapareciendo.

A mediados de XIX, Haussmann, el autor del París decimonónico de las grandes avenidas que confluyen en el Arco de Triunfo, ya incluye generosas aceras. Pero no fue en París, sino en Londres, donde éstas renacieron: a mediados del siglo XVIII Londres, con unos 600.000 habitantes, era la ciudad más poblada de Europa. Los atascos y una mezcla de fango y excrementos eran característicos de sus calles, por lo que la convivencia entre carruajes y personas no era positiva para nadie. En 1754 se demandó una reforma urbana que permitiera caminar por las calles con un mínimo de comodidad e higiene. Como solución se optó por crear una red de “nuevas y magníficas calles” con segregación entre carruajes y personas e iluminación pública. En 1762, el Parlamento británico recogió la propuesta y aprobó una Ley de Pavimentado e Iluminación para el distrito de Westminster que se extendió a la City de Londres en 1766.

[https://historia.nationalgeographic.com.es/a/acera-reinvencion-siglo-xviii\\_14986](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/acera-reinvencion-siglo-xviii_14986)

Es necesario hacer llegar al resto municipal a la opinión pública y expresar nuestras capacidades técnicas para hacer pedagogía del proceso de cambio de paradigma del espacio público que queremos aplicar para influir en la opinión pública. Participación y colaboración ciudadana e inteligente con la mano, ambas son fundamentales y el punto de partida de cualquier planeamiento estratégico.

## 94.92. La representación. El movimiento asociativo

La participación del movimiento asociativo que representa a vecinos y vecinas, comerciantes, empresarios y empresarios y a las comunidades locales de cada ciudad o barrio.

### ESCUELA DE ESPACIO PÚBLICO

El objetivo de la Escuela de Espacio Público es proporcionar a los participantes, los vecinos, comerciantes, empresarios, etc., una formación y una experiencia que les permita participar en el proceso de transformación del espacio público de su ciudad o barrio. La Escuela de Espacio Público es un espacio de encuentro y de intercambio de experiencias y conocimientos entre los participantes y los expertos en el tema.

**Contenido exclusivo para personas vinculadas a entidades asociadas a la Red de Ciudades que Caminan.**

Consulta cómo integrar a tu municipio o Diputación en [nuestra página web](#) o pregunta por los cursos de la escuela en: [secretaria@eep.ciudadesquecaminan.org](mailto:secretaria@eep.ciudadesquecaminan.org)

Es necesario que los participantes en el movimiento asociativo, así como los que no están, puedan por ejemplo, proponer y participar en proyectos, participar, aportar sus formulaciones al proceso y contribuir a difundir el resto para que una respuesta colectiva, del sector comercial, o de los medios de transporte compartido, del fondo y haga todo el proceso transformador, el nuevo modelo de movilidad.

Hay que aprovechar el tejido asociativo para realizar procesos participativos de todo tipo a, incluso, como incluir en el proceso de participación asociativa no formalmente constituida y grupos informales o comunidades "ad hoc", sobre todo en entornos en los que es difícil que exista un movimiento organizado (juventud, servicios sociales, etc.).