

# CONTROL DE ACCESO Y ESPACIO PÚBLICO

MANUEL BERMÚDEZ

*La forma de la ciudad siempre ha sido y será un  
despiadado indicador del estado de su civilización.*

*Edmund Bacon, Design of Cities*

El espacio público es el área que ordena y comunica los usos de la ciudad, y que es utilizado libremente por todos los ciudadanos. El espacio público desempeña un vital rol económico, político y social en la ciudad; sin espacio público, la ciudad no tendría propósito. La proporción correcta de espacio público y privado asegura el balance adecuado entre los intereses de los ciudadanos y del estado, o lo que es igual, entre los intereses del individuo y de la sociedad.

El espacio público está compuesto principalmente por las plazas, parques y calles. Las plazas dan foco y articulación al tejido urbano de la ciudad; son los espacios públicos por excelencia, lugares de encuentro, reposo y fiesta. Los parques son espacios de respiro, contemplación y sosiego; exhiben profuso uso de vegetación y generalmente son de mayor tamaño que las plazas. Las calles son elementos lineales y abiertos que comunican los diferentes usos del suelo; constituyen el grueso del espacio público.

## DESARROLLO URBANO EN PR

El desarrollo urbano en Puerto Rico estuvo basado, hasta principios de siglo, en el modelo de ciudad tradicional, orientado a satisfacer las necesidades del peatón en un espacio compacto, plurifuncional, con manzanas pequeñas, una trama continua de calles y abundancia de espacios públicos. El arquitecto Jorge Rigau nos indica que al empezar el nuevo siglo todavía este modelo permanecía

vigente: los centros urbanos se densificaron al subdividirse los lotes y parcelarse tierra que anteriormente no estaba disponible. Estructuras primitivas y utilitarias fueron sustituidas por nuevas estructuras, en la mayoría de los casos haciendo mejor uso de la tierra.<sup>1</sup> También señala Rigau que los pueblos se expandieron extendiendo sus tramas existentes e incorporando nuevas áreas planificadas.

Sin embargo, el modelo urbano implantado a partir de los años cuarenta - el suburbio - promovió la segregación de la ciudad en zonas especializadas, debilitando las áreas centrales y creando una periferia compuesta por sectores monofuncionales de baja densidad. Según el arquitecto Rafael Pumarada, adoptando visiones foráneas fundamentadas en la abundancia de terrenos y la nueva movilidad ofrecida por los asequibles automóviles, se ocuparon a partir de los años cincuenta, muchos de los mejores terrenos llanos que hasta entonces habían servido para el cultivo de caña o la ganadería.<sup>2</sup>

En Puerto Rico, la unidad suburbana residencial por excelencia fue la urbanización, donde el espacio público desempeñaba un rol principalmente funcional. No existían calles orientadas al peatón, sino vías vehiculares sin foco visual, y en lugar de plazas y parques, cada urbanización fue dotada de un parque deportivo en algún remanente escondido de terreno.



Los problemas urbanos causados por este tipo de modelo hicieron crisis durante la década de los años setenta tanto en la isla como en el resto del mundo, y muchos diseñadores urbanos se vieron obligados a revisar los planteamientos que venían utilizando hasta ese momento.

Este análisis produjo la revalorización del modelo tradicional y su subsiguiente aplicación en proyectos urbanos en diferentes partes del mundo. En Puerto Rico esfuerzos afines ocurrieron en el plano gubernamental y profesional. La Ley de Municipios Autónomos fijó objetivos definidos de ordenación para las áreas urbanas existentes, de desarrollo de nuevos vecindarios y de protección de las áreas rurales. Entidades gubernamentales como la Junta de Planificación, el Departamento de la Vivienda, la Administración de Terrenos y la Oficina de Asuntos Urbanos promovieron numerosos proyectos que enfatizaban la revitalización del espacio público y la extensión de la red vial existente.<sup>3</sup>

En el plano profesional se desarrollaron varias propuestas basadas en el modelo de ciudad tradicional. Entre las más significativas se encuentra el plan del conocido arquitecto León Krier titulado *Completar Santurce*. Krier utilizó la infraestructura de las calles existentes como base para su propuesta y propuso la división de toda el área de Santurce en 27 barrios definidos, pero no aislados; además creó conceptualmente una trama completa de plazas, calles y bulevares.

También el plan titulado *Morovis: la Condición Urbana* del Arquitecto Emilio Martínez, premiado local e internacionalmente, propuso la integración de barriadas al casco histórico del pueblo utilizando la trama de calles existentes y la creación de plazas, escalinatas, parques y otros espacios públicos necesarios.

El modelo de ciudad tradicional fue inclusive el patrón utilizado por las propuestas de reconstrucción de las áreas urbanas de Culebra y

Vieques, luego del paso del huracán Hugo en el 1989. El *Plan para el Desarrollo de Culebra*, elaborado por el Taller Urbano de Culebra, estableció un crecimiento ordenado de Dewey, el pueblo principal de la isla; de nuevo la trama vial existente fue extendida, creando manzanas de tamaño razonable, plazas y espacios de reunión. Así también el plan titulado *Vieques: Esbozo de una Estrategia para su Ordenamiento Urbano*, preparado por un equipo de arquitectos y planificadores, planteó el desarrollo de la Esperanza como un poblado turístico donde los usos residenciales, comerciales y turísticos coexistieran armónicamente; la creación de una nueva plaza, bulevares y la conservación de las áreas naturales formaban también parte del plan.

#### IMPLANTACIÓN DE CONTROLES DE ACCESO

Mientras sectores profesionales y gubernamentales desarrollaban estos esfuerzos, grupos privados y el poder legislativo llevaban a cabo acciones que prácticamente perpetuaban el modelo suburbano existente. Ante una incontenible ola criminal, el propio gobierno legisló y puso en práctica las leyes 21 de 1987 y 22 de 1992, que legitimizaban el control de acceso de calles y el cierre de sectores residenciales de las ciudades de la Isla. El efecto no se hizo esperar: treinta y una urbanizaciones establecieron controles de acceso entre la fecha de aprobación de la primera ley y el 25 de diciembre de 1992 y otras 25 tenían pendiente su aprobación a ése momento.

A pesar de que la ley aprobada no intentaba modificar el carácter público de las calles, parques o facilidades comunitarias, la manera en que los controles de acceso fueron implementados en la mayoría de los sectores residenciales se tradujo en la virtual pérdida del dominio público sobre estos elementos. El acceso controlado desembocó en el cierre de la urbanización a todos los no-residentes y



en última instancia, la privatización de su espacio público.

La urbanización cerrada no es un tipo de desarrollo urbano nuevo en Puerto Rico. El arquitecto Benjamín Vargas señaló que Suchville fue la primera urbanización con control de acceso en la isla en el 1937. Sin embargo, a pesar de su temprana aparición, no fue hasta los años sesenta que este tipo de conjunto residencial se popularizó, cuando los desarrolladores descubrieron que el acceso controlado no sólo era atractivo para los posibles compradores, sino que también permitía maximizar el terreno: al reducir el área pública - las calles interiores no se conectaban a la trama vial exterior - era posible construir más viviendas.

Lo que sí resulta nuevo en la Isla es el establecimiento del control de acceso en sectores residenciales existentes. Es revelador conocer que este tipo de fenómeno ha hecho su aparición periódica a través de la historia en otras ciudades del mundo. Spiro Kostof, historiador y crítico de arquitectura indica que *la realidad clave es que la calle se mantiene en una constante lucha entre los intereses públicos y privados. Y la moral es que cuando el control público falta, el abuso privado se torna endémico.*<sup>5</sup>

Así, señala Kostof, este fenómeno del cierre de calles se produce en la época medieval en las ciudades de Siena y Florencia, en el Renacimiento en Génova y en el Londres del siglo dieciocho. En todos estos casos, las razones para controlar el acceso fueron similares: dominar políticamente el área, evitar el tráfico de los no residentes, o regular el tipo de edificación a lo largo de las calles. Es aleccionador también descubrir que el uso privado de las calles creó problemas de tal magnitud - falta de control del área cerrada, dificultad de proveer servicios, disgusto de la población - que eventualmente el estado se vio obligado a derogar

las leyes que lo legitimaron y devolver estas calles al dominio público.

Hablando del medioevo, Kostof nos dice: *Las familias hicieron alianzas defensivas con las casas reales vecinas, formando barrios nucleares y semiautónomos, protegidos por torres defensivas. Una de las principales pruebas de las nacientes comunas, o ciudades-estados con gobiernos propios en las postrimerías de la Edad Media, fue el abrir estos bolsillos privados y reclamar las calles y espacios públicos en el nombre de toda la ciudadanía.*<sup>6</sup>

#### EFFECTOS URBANOS DEL CONTROL DE ACCESO

En Puerto Rico, aunque el cierre de los sectores residenciales aparenta haber aminorado el problema de la criminalidad y propiciado la vida en comunidad del área con acceso controlado, poco ha sido considerado el efecto que cada cierre ha tenido sobre la forma de la ciudad.

A largo plazo, la consecuencia del control de acceso no es otra que la perpetuación del suburbio y de la segregación funcional de la ciudad. Cada urbanización que es cerrada representa una oportunidad perdida de mejorar un sector urbano deficiente, integrándolo a la trama existente de calles; un potencial de desarrollo que es desperdiciado para siempre.

Por otro lado, a corto plazo el impacto urbano del cierre depende en gran medida de la naturaleza del sector donde se establezca; factores tales como el grado de urbanidad del área y su relación con los alrededores determinarán en gran medida sus efectos. De igual manera, una urbanización construida con acceso controlado impacta el espacio público de forma diferente a un sector residencial existente que es cerrado. Nos circunscribiremos en este trabajo a la discusión de éste último caso, porque entendemos que constituye un fenómeno con mayor urgencia de análisis.



### Disminución del Espacio Público

En la urbanización o sector urbano abierto, la trama de calles, parques y plazas forma parte del espacio público de la ciudad, y todos los ciudadanos pueden hacer uso de este espacio para sus actividades sociales, deportivas, religiosas o comunitarias (Ilustración 1).

En el sector urbano cerrado, las calles, parques y plazas se convierten en espacio privado de los residentes; los no-residentes pierden la posibilidad de utilizar el espacio que antes era público de la urbanización (Ilustración 2). El límite entre el espacio público y el privado es demarcado por algún elemento de cierre que es construido a lo largo de toda la periferia de la urbanización.

### Desconexión del Espacio Público

En el sector urbano abierto, la trama del espacio

público relaciona la comunidad económica y socialmente con las comunidades vecinas y el resto de la ciudad. El sistema vial provee coherencia y continuidad, y propicia un mejor flujo de tráfico vehicular al proveer varias rutas alternas para un mismo destino.

En el sector urbano cerrado, la trama del espacio público es muchas veces rota arbitrariamente, utilizando avenidas colectoras, parámetros de bienes raíces u otros factores particulares para la demarcación del área cerrada. Los recorridos dentro de la urbanización se complican al concentrar el tráfico que anteriormente entraba y salía de la urbanización a través de todas sus calles en una o dos solamente. Sectores de la misma urbanización son segregados o dejados fuera del cierre; calles originales de la urbanización son interrumpidas, y el parque

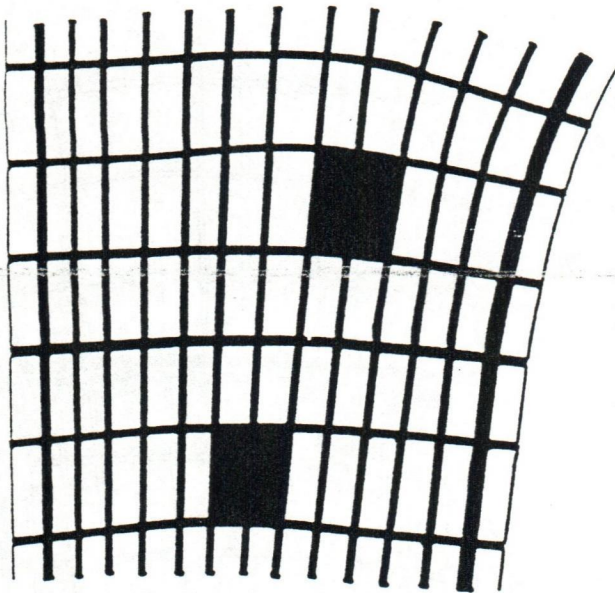


ilustración 1: sector urbano abierto

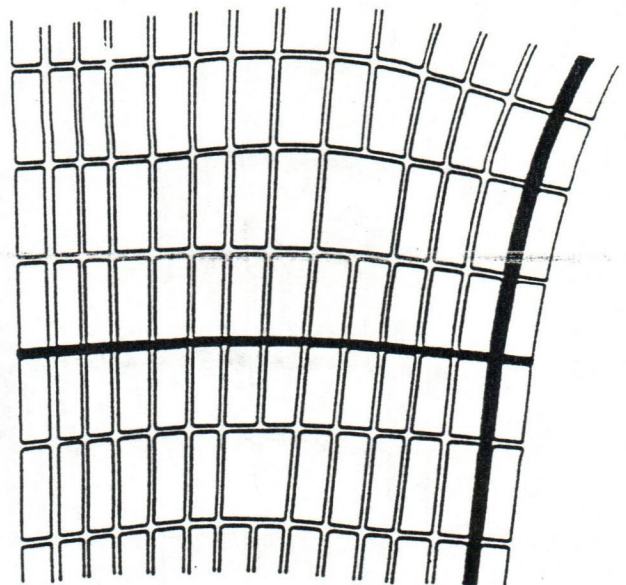


ilustración 2: sector urbano cerrado

deportivo, las escuelas e iglesias son separadas de la urbanización o de sus usuarios no residentes .

La continuidad del espacio público de la ciudad es interrumpida, haciendo más difícil el flujo vehicular al limitarse el número de vías. La coherencia espacial urbana es también afectada, modificando la jerarquía de calles y avenidas, parques y otros espacios de reunión.

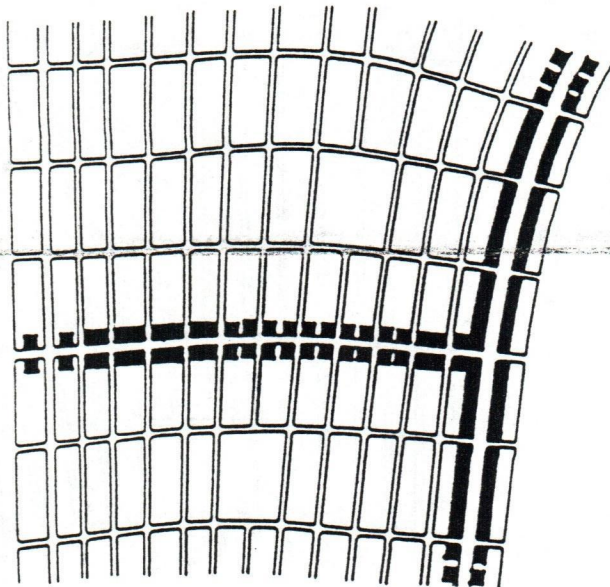
#### **Empobrecimiento del Espacio Público**

El sector urbano abierto provee una fachada urbana acorde con el tipo de vía que ocurre en su periferia. Si el desarrollo es suburbano y residencial, las mejores casas ocurren frente a esa vía; en desarrollos urbanos pueden existir facilidades comerciales diseñadas originalmente con ese fin. En todos los casos las edificaciones tienen su fachada principal orientada hacia la calle.

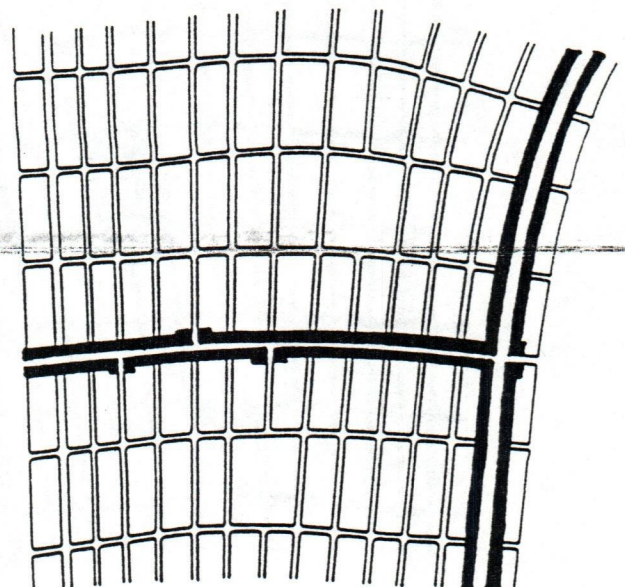
Un ritmo de sólido y vacío provee variedad y riqueza a las calles periferales al sector (Ilustración 3).

El sector urbano cerrado generalmente no provee fachada urbana adecuada. La calidad del espacio público en su entorno disminuye; las vías periferales pierden su carácter peatonal al tener que satisfacer toda la carga vehicular. Un elemento de control continuo - sólido, semi o totalmente transparente - de pobre calidad urbana, monótono y repetitivo es generalmente construido en toda su periferia (Ilustración 4).

En sectores urbanos donde se establece el control de acceso, las casas que se quedan fuera del área cerrada tienen muchas veces que ser vendidas a precios menores que su valor de mercado, o ser convertidas en comercios poco atractivos, contribuyendo al deterioro del entorno.



*ilustración 3: ritmo de sólido y vacío en ciudad*



*ilustración 4: control continuo rompe el ritmo de ciudad*



## TRANSFORMACIÓN DE LA FORMA DE LA CIUDAD

Otro aspecto que tampoco ha sido analizado con profundidad es el efecto del control de acceso sobre la morfología de la ciudad. Parece conveniente utilizar un ejemplo para analizar este tema. ¿Qué sucedería si todos los sectores residenciales y urbanizaciones del Municipio de San Juan establecieran controles de accesos?

Antes del 1987 San Juan poseía una trama de espacios públicos que, aún sin el carácter adecuado, comunicaba todo el municipio y permitía el desarrollo de las actividades propias de la ciudad. Calles, parques, plazas y facilidades públicas ocurrían a lo largo de toda su extensión y podían ser utilizadas por todos (Ilustración 5).

De cerrarse todos los sectores residenciales el nuevo mapa del municipio de San Juan podría ser muy diferente al que conocemos hoy. La ciudad se

convertiría en una sucesión de bolsillos residenciales privados conectados por vías vehiculares primarias; sería imposible percibirla como una sola entidad (Ilustración 6).

El poco espacio público remanente, las vías vehiculares primarias y las pocas plazas y parques localizadas fuera de las zonas residenciales, sería muy limitado, creando un desbalance entre el dominio público y privado. Kostof afirma: *Pero la realidad fundamental de las calles, al igual que con todo el espacio público, es político. Si la calle fue una invención, fue creada para designar que el dominio público prevaleciera sobre los derechos individuales, incluyendo el derecho a construir lo que uno quiere donde lo quiere y tratar el espacio abierto como su patio privado. La calle, además, estructura la comunidad.*<sup>6</sup>

La ausencia de espacios públicos adecuados

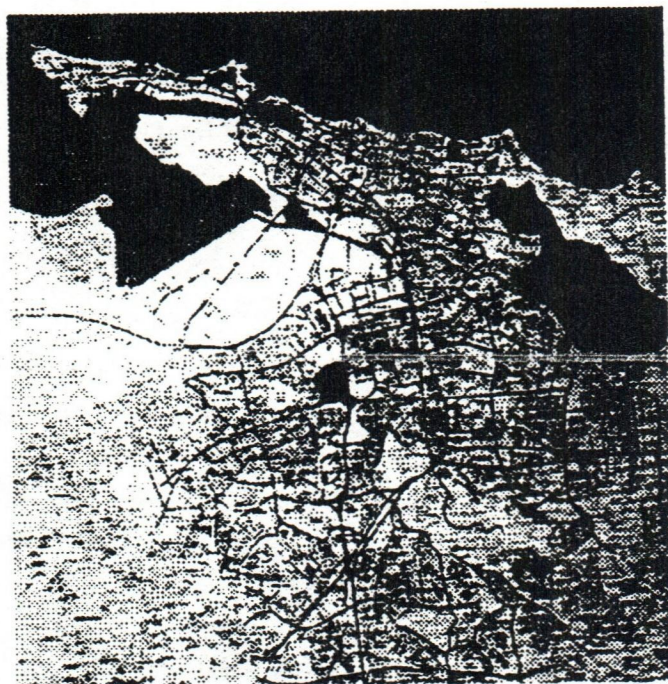


ilustración 5: ciudad abierta

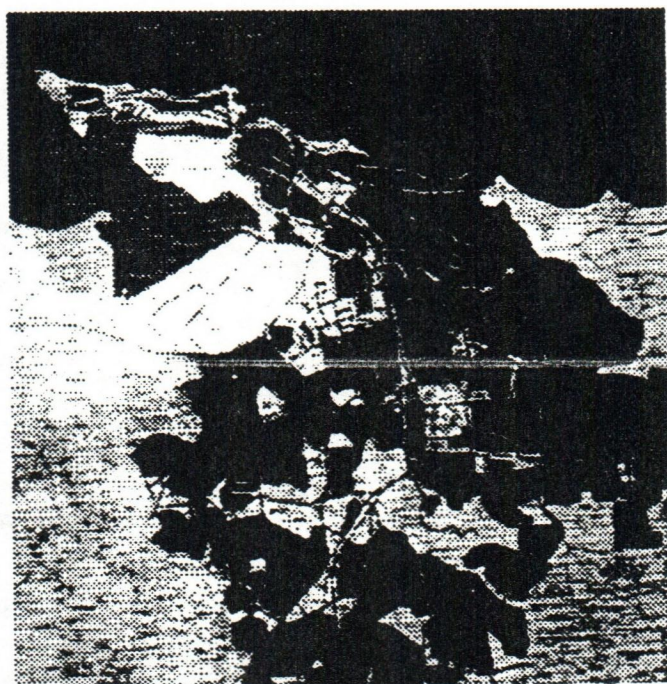


ilustración 6: control de acceso en todos los barrios



y su falta de continuidad harían prácticamente imposible celebrar cualquier tipo de actividad política, cívica o religiosa grupal. La limitada capacidad del sistema vial impactaría gravemente el tráfico vehicular. El espacio público carecería de calidad urbana, sería monótono y repetitivo y lejos de promover el intercambio social actuaría para evitarlo. Las consecuencias de este tipo de ambiente urbano fueron discutidos ampliamente por Giuseppe Sacco, quien señaló que *La organización y la estructura física de la ciudad que estamos construyendo hoy no podrá dejar de producir efectos sobre la evolución de la sociedad urbana. Al contrario, la intervención en la morfología urbana y en la organización del territorio es una de las pocas posibilidades de intervención planificada - aunque de forma indirecta - en los comportamientos de cada uno de los componentes de la sociedad.*<sup>7</sup>

## CONCLUSIÓN

El control de accesos está modificando la naturaleza de las ciudades de Puerto Rico, y este cambio está sucediendo sin el concurso de urbanistas y planificadores. Es necesario desacelerar el proceso y realizar una evaluación de los efectos urbanos, económicos y sociales que el control de acceso ha producido hasta el momento. Es necesario que este fenómeno urbano sea estudiado por las agencias gubernamentales concernidas, las asociaciones profesionales y las universidades con el fin de encontrar alternativas al problema de la criminalidad que no afecten permanente y negativamente nuestro entorno urbano. Es necesario actuar ahora, antes que los cambios sobre nuestras ciudades, y en última instancia, sobre nuestra sociedad, sean irreversibles. ■

## NOTAS AL CALCE:

- <sup>1</sup> Rigau, *Puerto Rico 1900*, pág. 138.
- <sup>2</sup> Pumarada, *Leon Krier y la Reconstrucción de la Ciudad*, en *Completar Santurce*, pág. 11.
- <sup>3</sup> Algunos de estos esfuerzos fueron: *Plan y Reglamento de Santurce*, y *Reglamento de Sitios y Zonas Históricas* (Junta de Planificación); *Morovis: La Condición Urbana*, y *Cabo Rojo: La Vivienda Organiza un Pueblo* (Departamento de la Vivienda); *Plan Maestro del Frente Portuario* (Administración de Terrenos); y *Manual de*

*Mobiliario Urbano* y borrador de *Manual de Forestación Urbana* (Oficina de Asuntos Urbanos).

- <sup>4</sup> Vargas, *Suchville fue la Primera Urbanización Cerrada*, en *El Nuevo Día* del 11 de abril de 1992, Sección de Construcción, pág. 5.
- <sup>5</sup> Kostof, *The City Assembled*, pág. 191.
- <sup>6</sup> Kostof, *The City Shaped*, pág. 50.
- <sup>7</sup> Kostof, *The City Assembled*, pág. 194.
- <sup>8</sup> Sacco, *Ciudad y Sociedad hacia la nueva Edad Media*, pág. 140.

## BIBLIOGRAFÍA:

Alexander, Christopher. *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press. 1977. 1171 págs.

Bacon, Edward N. *Design of Cities*. New York: The Viking Press. 1974. 336 págs.

De la Rosa Tirado, Orlando. *Criminalidad, Nuevo Habitat y Estructura Urbana en Plerus*. Volumen XXI (1988-89). Págs. 140-160.

Kostof, Spiro. *The City Shaped*. Londres: Bulfinch Press, Little, Brown y Cía. 1991. 352 págs.

Kostof, Spiro. *The City Assembled*. Londres: Bulfinch Press, Little, Brown y Cía. 1992. 320 págs.

Rigau, Jorge. *Puerto Rico 1900*. New York: Rizzoli International Publications, Inc. 1992. 232 págs.

Pumarada, Rafael. *León Krier y la Reconstrucción de la Ciudad en Completar Santurce*. San Juan, P.R.: Oficina de Asuntos Urbanos. 1992. 70 págs.

Scott Brown, Denise. *The Public Realm en Urban Concepts de Architectural Design*. St. Martin's Press. New York. 1990. 96 págs.

Vargas, Benjamín. *Suchville fue la Primera Urbanización Cerrada en la Sección de Construcción del Nuevo Día* (San Juan, P.R.) 11 de abril de 1992. Pág. 5.