

## **MOBILIARIO URBANO, IMAGEN Y CIUDAD**

Silvia Segarra Lagunes.

En la década de 1960, libros como *The Image of the City* de Kevin Lynch (1960) o *The concise Townscape* de Gordon Cullen (1961), además de otras publicaciones como *Community and Privacy. Toward a new architecture of humanism* de Christopher Alexander y Serge Chermayeff (1965), contribuyeron, sobre todo en el mundo anglosajón, a configurar nuevas formas de concebir la ciudad contemporánea, con la intención de superar el excesivo tecnicismo en la disciplina del diseño urbano e ir más allá de la mera aplicación de estándares y coeficientes, propia de la planificación urbana de las décadas anteriores. Se pusieron en marcha ideas para combatir la deshumanización y las condiciones cada vez más adversas que se estaban produciendo en las grandes ciudades por los efectos de la explosión demográfica, del crecimiento incontrolado y por el uso cada vez más extendido e indiscriminado de los vehículos de motor. Estas y otras causas determinaron proyectos innovadores para los espacios públicos y para las intervenciones de salvaguardia de los centros históricos.

En este contexto de recuperación de la ciudad para los habitantes, para los peatones, surge también una fuerte tendencia a la utilización del mobiliario urbano para potenciar el disfrute de los espacios públicos. Aparece mencionado como tal, posiblemente por primera vez, en aquellas publicaciones en las que se define como parte del conjunto de los espacios de la ciudad, al mismo tiempo que se hacen patentes algunos de los problemas que se plantean en estas líneas. Escribía Cullen: «[los muebles urbanos] tienden a incrementar su número en tanto aumentan las necesidades del lugar, es por esto que con frecuencia se muestran como un elemento perturbador del paisaje». (Cullen, 1961: 36)

El mobiliario urbano es al mismo tiempo materia y paisaje, tiene funciones propias y su propio espacio, sin embargo, aunque forma parte de la ciudad desde hace más de dos siglos, no parece haber tenido el tiempo suficiente para definir cómo, cuándo y dónde es necesario. El objetivo del presente artículo es el de reflexionar sobre el papel que juega en la ciudad contemporánea.

### **Ciudad y mobiliario en el siglo XIX**

En primer lugar hay que tratar de imaginar la ciudad antes de la aparición de los servicios públicos y el mobiliario urbano derivados de las reformas ilustradas. La segunda mitad del siglo XVIII abrió paso al alumbrado urbano, a la higiene y limpieza en las calles, a las canalizaciones de agua y drenajes, a las pavimentaciones, señalización, dotación de agua y, más adelante, la consolidación de los productos industriales, permitió el desarrollo de los servicios de manera más eficiente.

El siglo XIX impulsó una ciudad organizada, abierta a los ciudadanos a través de la iluminación, la recolección de basura, la señalización, la publicidad, los espacios abiertos de esparcimiento y juego y, todo esto, junto con la adquisición de una nueva conciencia del carácter público de los espacios urbanos.

Las mejoras de la ciudad, además de reglamentos y ordenanzas, instalaron en las calles nuevos «artefactos» que hacían posible el aprovechamiento de los servicios; primero luminarias, bancos, bolardos, vallas, enrejados, señalización, aceras y más adelante papeleras y contenedores, jardineras, fuentes o cajas de componentes eléctricos.

Ya en la segunda mitad del setecientos se proyectaron los primeros muebles exteriores para ser producidos en serie. Desde las oficinas municipales y a través de los encargados de las obras públicas (ingenieros, maestros mayores, etc.), se desarrollaron

proyectos de fuentes públicas, columnas y farolas para alumbrado, casetas de venta y puestos de mercados, entre otros, con el fin de distribuir su ejecución entre diferentes artesanos de cantería, herrería, madera, vidrio o plomería, encargados de fabricar, al mismo tiempo y con idénticas especificaciones, fuentes de distribución de agua, farolas de aceite para alumbrar las calles, sistemas constructivos para las pavimentaciones o adoquinado de las calles, además de tuberías para distribución de agua, tuberías de drenaje, carros cisterna para los incendios. También se hicieron proyectos de ajardinamiento de plazas, calles y paseos. Estos proyectos fueron necesarios para llevar a cabo mejoras integrales en toda el área urbana.

Las fuentes, jardineras, bolardos o rejas, realizadas hasta entonces por los diferentes artesanos, solían ser piezas únicas; piénsese, por ejemplo, en las grandes fuentes monumentales de Roma o Madrid e incluso en las fuentes destinadas a surtir el agua de los acueductos (la fuente del *Salto del Agua* del acueducto de Chapultepec o del de Guadalupe en la Ciudad de México). El viejo sistema artesanal dificultaba mucho la distribución a gran escala mientras que la facilidad de reproducir piezas más sencillas, de acuerdo a un mismo modelo, agilizaba la fabricación en diferentes talleres y permitía intervenir en una mayor cantidad de zonas.

A finales del siglo XVIII se había generalizado el mobiliario urbano. Se ponía en los lugares y en la cantidad que marcaban los proyectos urbanos. Desde la fase de proyecto, cada modelo estaba destinado a fines específicos. En el archivo histórico de la Ciudad de México se encuentra un documento que muestra cómo, en las mismas fechas, se proyectan tres modelos diferentes de fuentes y en el mismo se registra la cantidad de veces que cada uno de ellos debía reproducirse y los sitios a los que estaban destinados, que se relacionan con la jerarquía del lugar de ubicación<sup>1</sup>.

Las luminarias se diferenciaban en modelos para «alumbrado» o para «iluminación». Las primeras eran piezas sencillas y económicas, con soportes, columnas y farolas de diseño austero, pensado para ser reproducidas a gran escala, mientras las segundas tenían sobre todo una finalidad decorativa y utilizaban columnas decoradas, con frecuencia dotadas de varios brazos, pedestales y figuras escultóricas; éstas tenían diseño variado, costaban más y se colocaban en lugares significativos del espacio urbano: plazas, teatros, entradas suntuosas de parques y jardines, edificios públicos y en calles y avenidas principales.

La gama de objetos fue ampliándose y de algún modo jerarquizaba las diferentes escalas y calidades urbanas, aunque todo el mobiliario urbano se considerase como parte del «ornato público».

El siglo XIX aporta los productos de la Industrialización al espacio urbano que logra consolidar el uso de mobiliario urbano a la par de la imagen de «ciudad moderna». La modernización viene acompañada de nuevas formas de control y gestión de la ciudad, que generalmente se basarán en las intervenciones realizadas en París en el periodo de Napoleón III.

Precisamente, a partir de los cambios urbanos parisinos, el espacio urbano convierte una realidad local en un fenómeno internacional: los parques públicos, paseos, jardines y el mobiliario urbano de la capital francesa, se convierten en el objeto del deseo de los administradores de otras ciudades. Inspirados también en Londres, Viena o Roma, siguen los modelos como una especie de muestrario para actualizar su propia ciudad y ponerla a la altura de las más importantes capitales europeas.

La imagen decimonónica cambia a nivel mundial tanto en la gran escala urbana como en la escala detallada, donde principalmente sirvieron de ejemplo cada luminaria,

---

<sup>1</sup> *Fuentes públicas*, vol. 58, 1793 y 1794 (Archivo histórico del Distrito Federal).

papelera, banco, anuncio o quiosco recogidos en el volumen *Les promenades de Paris* (Alphand, 1867-1873), además de los publicados en catálogos de producciones en hierro fundido de las fundiciones francesas, romanas, vienesas, alemanas. Se había desatado la competencia entre ciudades y la aspiración a tener una ciudad «moderna» semejante: «En las ciudades más importantes del mundo los municipios cuidan con el mayor esmero de todo aquello que tiende a la ornamentación y embellecimiento. París es bajo este punto de vista una de las capitales más favorecidas y en donde la atención del munícipe se convierte en un estudio serio cada vez que se trata de enriquecerla con una estatua, una fuente o un candelabro»<sup>2</sup>, dice una memoria de proyecto de 1893 presentada para la Ciudad de México.

#### [imagen 1]

La gama de objetos urbanos que fabricaron las diferentes empresas de fundición en hierro fue enorme: cientos de tipos de luminarias, papeleras, bancos, bolardos, jardineras, fuentes para beber, soportes para anuncios y señalización, quioscos de venta, columnas y paneles publicitarios, sanitarios públicos, kioscos y puestos para mercados, pabellones de jardín, rejas y vallados y mobiliario para funciones más específicas, por ejemplo, servicios de limpieza, (bombas de agua o papeleras y contenedores), instalaciones contra incendios o transporte urbano. Para estos últimos se fabricaron paradas y abrigos para tranvías y autobuses, quioscos de venta de billetes, cajas para transformadores eléctricos, semáforos tanto para coches como para tranvías.

De muchos de estos objetos y, dependiendo de su función, podía haber centenares de variedades formales publicadas en los catálogos, aunque no todos estarían destinados a ocupar algún lugar en las calles. En los muestrarios aparecían los proyectos dibujados y a partir de ahí se desarrollaba el modelo elegido en maqueta o prototipo; los moldes de fundición y la producción en serie de ese modelo solamente se llevarían a cabo una vez formalizado el pedido. La mayoría de las veces el cliente terminaba por elegir entre los modelos que ya se fabricaban, para acortar los plazos de entrega. De esta forma es frecuente encontrar las mismas idénticas luminarias, fuentes o bancos de París, en Roma, Buenos Aires, México o Shanghai.

#### [imagen 2]

A partir de este fenómeno se puede afirmar que parte de la «reconstrucción» imaginaria de la «ciudad histórica» está afincada en la imagen de una ciudad nada remota: la ciudad decimonónica (Segarra S., 2008-2012).

La estética de estas novedades, sin embargo, está basada en *revival* de los siglos anteriores y crea por ello muchísimas confusiones. La imaginaria ciudad «antigua», apoyada en los equívocos propios del eclecticismo, incide perjudicialmente incluso en las intervenciones actuales en las ciudades históricas.

En efecto, las novedades industriales, no iban de la mano de la innovación estética. Las creaciones arquitectónicas y los objetos industriales fueron duramente criticados en su época por no aportar formas acordes con los nuevos tiempos.

Las primeras observaciones surgieron precisamente en la cuna de la Industrialización, en Gran Bretaña; conocidos intelectuales como Ruskin, Morris, Cole, Jones, señalaban el mal gusto y las formas anacrónicas, copiadas de estilos del pasado, que no se adaptaban a los nuevos materiales ni a las nuevas formas de producción. Se referían a las artes industriales y al mobiliario interior y además de llamar la atención sobre la forma, evidenciaban los excesos decorativos tan inapropiados para adaptarse a la industria. Sus reflexiones sobre la arquitectura y las artes decorativas pueden extrapolarse sin problemas a los espacios públicos, porque parecen hechas también para

---

<sup>2</sup> *Comisión de ornato*, Volumen 356, 1893 (AHDF). Véase respecto a este tema: Segarra, Silvia, *Mobiliario urbano, historia y proyecto*, Granada, EUG, 2012.

los objetos urbanos, como se muestra en un fragmento de Owen Jones: «[...] en lugar de ferrocarriles cubiertos con productos arquitectónicos de toda clase de estilos, desde la estación Dórica a los túneles moros, los nuevos materiales usados, las nuevas necesidades que deben ser satisfechas, pueden y deben ser sugeridas por formas más armónicas con el fin que se persigue [...]» (Jones (1854), 2010: 121).

Insistían en el error de adaptar objetos artesanales a la producción en serie y en los problemas que creaban para los nuevos procesos de fabricación: en lugar optimizar la producción bajo formas más simples, imitaban las molduras que se utilizaban en la madera o en las columnas de mármol, para decorar las nuevas columnas hechas en serie en hierro fundido o en hormigón, y de esta forma se sacrificaban muchas de las ventajas de las cadenas de producción, con decoraciones banales que debían terminarse artesanalmente<sup>3</sup>.

Pero como escribía Owen Jones, artistas, productores y consumidores se confabulaban, para justificar los errores de concepción de los productos industriales: «Si preguntáramos a los artistas que diseñan muchos de esos productos melancólicos que vemos a nuestro alrededor cada día, qué cosa ha dirigido su elección hacia esta o aquella forma, sin lugar a dudas nos dirían que es el único diseño que los fabricantes comprarían y que ellos solamente han hecho lo que se les ha ordenado. Si nos informáramos con los fabricantes por qué han invertido una tal cantidad de capital, de habilidad y de trabajo en la producción de artículos insípidos, ellos nos dirían sin duda *que son los únicos artículos que podrían vender* y que sería inútil para ellos intentar producir artículos de mejor gusto, ya que infaliblemente permanecerían en las estanterías sin venderse. Si asimismo preguntáramos al público cómo ha llegado a comprar esas producciones viles y las ha admitido en sus casas, debilitando su propio gusto y destruyendo con eficacia el de sus hijos, infaliblemente replicarían que ellos *habían buscado por todas partes cosas mejores, pero no pudieron encontrarlas*. De este modo el círculo vicioso se completa: unos a otros se echan la culpa y todos son igualmente culpables. [...] La ignorancia y el capricho de los clientes se encuentra entre las numerosas causas del estado de deterioro de la arquitectura de nuestro tiempo [...]» (Jones, (1854): 124-125).

No obstante el trabajo llevado a cabo por el movimiento de Arts & Crafts, y significativas contribuciones al diseño industrial, a principios del siglo XX, como las impulsadas por la Deutscher Werkbund, con la creación de objetos proyectados especialmente para ser producidos en serie, la tendencia generalizada de artistas y productores, hasta por lo menos 1910, era de reavivar los estilos del pasado, para complacer a una sociedad burguesa ávida de antigüedades y de objetos exóticos que no tenía reparos hacia las imitaciones o las falsificaciones.

En Francia desde la *Académie de Beaux Arts* de París se alertaba también en contra de los historicismos a propósito del debate de Viollet-Le-Duc y la arquitectura gótica. Raoul-Rochette, escribía en 1846: «Ressusciter un art qui a cessé d'exister, parce qu'il n'avait plus sa raison d'être dans les conditions sociales où il se trouvait, c'est tenter un effort impossible, c'est lutter vainement contre la force des choses, c'est méconnaître la nature de la société, qui tend sans cesse au progrès par le changement...»<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Véase: Campi i Valls, Isabel, *Iniciació a la Història del Disseny Industrial*, Barcelona, Massana, 1987.

<sup>4</sup> «Resucitar un arte que ha dejado de existir, puesto que no tiene ninguna otra razón de ser en las condiciones sociales en las que se encontraba, es intentar un esfuerzo imposible, es luchar contra la fuerza de las cosas, es desconocer la naturaleza de la sociedad, que tiende sin cesar al progreso por medio del cambio...». Se trata del texto original *Considérations sur la question de savoir s'il est convenable au XIXème siècle de bâtir des églises en style Gothique*, donde Raoul-Rochette se declara abiertamente contra reconstrucción en estilo y que se recoge en la primera parte de la publicación de Eugène Viollet-Le-Duc: *Du style gothique au XIX siècle*, publicado en «Annales archeologiques», 1846, p.8.

En defensa de la producción del siglo XIX podemos decir que el diseño historicista aplicado a los nuevos productos industriales tenía un origen lógico: el paso de la producción artesanal a la producción masiva en serie, sin precedentes en la historia, buscaba una referencia en los objetos conocidos y la aplicaba a los nuevos productos, al tiempo que utilizaba ese recurso para buscar su aceptación entre la sociedad, a través de un lenguaje familiar.

Tanto el espacio interior como el exterior fueron saturándose de objetos cada vez menos aptos para cumplir con las funciones a las que estaban destinados. Se trataba de artefactos cuya principal función era decorativa y, en su mayoría, de dudoso gusto.

Para los exteriores se cumplía con mayor claridad lo que Morris afirmaba acerca de la distancia entre producción y usuarios: «casi todos los bienes se fabrican sin vínculo alguno con la vida de quienes los usan [...] nuestra voluntad no ha tenido nada que ver con su producción, salvo en la medida en que formamos parte del mercado [...] el mercado asume que se necesitan ciertas mercancías, produce dichas mercancías, más su género y su calidad se adaptan [...] a los intereses del mercado [...]» (Morris, 1888).

Con todo, aquellas primeras producciones de mobiliario urbano se componían de diseños unitarios y líneas homogéneas de diversos objetos. Más adelante, en los últimos años del siglo XIX, éstas habían derivado en centenares de copias e imitaciones, llevadas a formas toscas, subordinadas a las posibilidades locales y a la competencia del mercado. Fundiciones y talleres locales instalados por todo el mundo ofrecían a sus respectivos ayuntamientos nuevas interpretaciones de mobiliario urbano, en un llamado *estilo francés* frecuentemente reseñado en diversas publicaciones y documentos de archivo, de límites y características indefinidas y aleatorias (Segarra, 2008: 262).

El afán de innovación y la necesidad de competencia de los fabricantes incorporaba complementos que daban valor añadido a los objetos que se ofrecían a los ayuntamientos, sus principales clientes: mecanismos y tecnologías para publicidad, multifuncionalidad (que podía combinar publicidad, relojes, buzones de correos, sanitarios...) o bien proponían «novedades» formales más abigarradas que presumían, no sin razón, de la enorme versatilidad que ofrecía la fundición. Los artesanos locales entraban en el juego con imitaciones en materiales menos costosos y que requerían menos desarrollo tecnológico, como falsas piedras, maderas imitando hierro a base de molduras y pinturas metálicas, etc. La ciudad se prestaba a la innovación y el espacio público era el destino final de muchos «inventos», al mismo tiempo que fuente inagotable de buenos negocios.

Por su parte, las empresas de electricidad, agua o transportes, y las diferentes oficinas encargadas de parques y jardines, pavimentaciones o limpieza, elegían por su cuenta los modelos para todas sus instalaciones, seleccionados de acuerdo a criterios particulares impuestos por los propios requerimientos de cada servicio y que se estandarizaban en todos los lugares en donde trabajaban. Tales modelos solían ser diferentes a los que se elegían o diseñaban en las oficinas técnicas municipales y no se han encontrado referencias que indiquen cuáles eran los criterios de elección del mobiliario.

Las empresas que operaban a nivel mundial, como las de electricidad o gas, optaban por un modelo estándar para todos los lugares, por lo que el tipo de farolas, tapas de registro o cajas de transformadores se repetían en todas partes. Uno de los ejemplos es el de la compañía de electricidad alemana Siemens & Halske, quien se encargó de las instalaciones eléctricas y el alumbrado público de un extenso número de ciudades<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> En el expediente 767 sobre alumbrado público en la Ciudad de México (1874), se recoge un listado de las ciudades en las que Siemens & Halske ha hecho ya la instalación de alumbrado público: Berlín, Viena, Madrid, Trento, Cassel, Darmstad, Breslau, Stettin, Gante, Lyon, Dessau, La Haya, Málaga, Munich, Alicante, Helsinborg, Copenhague, Estocolmo, Bremen, Rotterdam, Valparaíso, Roma, Turín y México.

durante la segunda mitad del siglo. Todas ellas tuvieron, durante algunos años, las mismas idénticas luminarias de arco, probablemente de modelo de la fundición romana Bastianelli<sup>6</sup>.

### **[imagen 3]**

El ideal de modernización y la relativa facilidad de acceso a los productos industriales pusieron en la escena urbana cada vez más objetos de calidades, tipos y funciones variadas con independencia de su utilidad real y de su relación tanto entre ellos mismos como en relación al contexto arquitectónico. Las imágenes fotográficas de la época ya ponen en duda los motivos de muchos de los muebles urbanos, al mismo tiempo que se aprecian problemas muy similares a los actuales: diversidad formal, acumulación, desorden, diseminación en el espacio público, en suma, falta de planeación.

### **[imagen 4]**

Había en la época normativas y reglamentos sobre la instalación, por ejemplo de alumbrado o de las pavimentaciones o sobre la publicidad o la circulación de los coches, conservados en archivos municipales, pero eran genéricos para todas las áreas urbanas y adolecían de falta de detalle, por ejemplo, cómo diferenciar el tratamiento y la distribución de mobiliario en un área peatonal o en una gran avenida, en una plaza o en un jardín público.

La Industrialización permitió la fabricación y comercialización de más objetos para calle de los que jamás se hubiesen imaginado, pero, salvo pocas excepciones, su instalación no formó parte de los estudios de planificación y obras urbanas, a excepción, claro, de proyectos como el de París: las industrias producían según la demanda y al mismo tiempo contribuyeron a generar *el gusto* de la época. Ya entonces el proyecto de ciudad carecía de lineamientos capaces de coordinar y unificar los resultados, especialmente en lo que se refiere a aspectos formales. La ciudad crecía y se modernizaba más rápidamente que las herramientas para organizar los nuevos servicios e instalaciones.

### **[imagen 5]**

El debate, común en nuestros días, acerca del uso estandarizado de determinados modelos y marcas de mobiliario urbano de forma indiscriminada, se origina también en el siglo XIX. La homogeneización de la imagen urbana es producto de la aparición misma de los objetos de la calle. Actualmente siguen siendo grandes empresas multinacionales, como sucedió con la francesa Val D'Osne, quienes producen a gran escala el mobiliario urbano, con servicios y costes imbatibles (distribución, mantenimiento, resistencia).

El análisis comparativo de los problemas en el XIX y los actuales, aparentemente tan distintos y distantes, sirve para entenderlos.

## **Mobiliario urbano a finales del siglo XX**

A lo largo del siglo XX el mobiliario urbano fue evolucionando hasta convertirse en un elemento indispensable en el proyecto de ciudad, pero no es de nuestro interés en este escrito, seguir su trayectoria a lo largo del siglo, sino saltar al momento en que vuelve a ser protagonista de los espacios urbanos: la década de los sesenta.

Al tiempo que se pone en marcha en esa década un nuevo modelo de ciudad que recupera los espacios urbanos para el peatón, en comparación con la primera mitad del siglo, hay un aumento progresivo de mobiliario urbano, con una nueva perspectiva de confort urbano y sus componentes se hacen necesarios para poner al habitante ~~como~~ en el centro de los nuevos espacios públicos, que restringen el tránsito rodado y preservan

---

<sup>6</sup> Archivo Capitolino, contratti per l'illuminazione con la Società Anglo Romana, 1906, BAC, 11547, expediente 28.

áreas exclusivas para el peatón: «Si damos a la gente mejores instalaciones habrá una respuesta y tendremos más vida urbana por lo que las actividades en la vía pública serán más valiosas y atractivas» (Gehl, 1980: 27).

La demanda de nuevos espacios protegidos de los vehículos se llevó a cabo en forma de movimiento social en Copenhague en 1962, con protestas públicas al principio y poco después con la posesión de las calles, creando calles peatonales «ilegales», con prohibiciones a través de señales colocadas por los mismos vecinos. El movimiento y la reacción social de Copenhague, que tenía seguidores en otros países escandinavos y en Holanda, fue fundamental para llevar la recuperación del espacio público de la teoría a la práctica (Gehl, 1980: 28).

Hacer recorridos peatonales dotados de buena iluminación, aceras cómodas, papeleras, resguardar las áreas peatonales de la circulación, polución y ruido, colocar señalización, identificar a la ciudad con objetos propios que la distinguen de otras ciudades, etc., empezó a ser sinónimo de buena gestión.

La realidad cultural, tecnológica, económica, política, administrativa y social de las ciudades tiene una fuerte relación con el diseño de sus espacios públicos y el nuevo mobiliario, apoyado por la disciplina del diseño industrial, hace propios los estudios de funcionalidad, resistencia de materiales, ergonomía, expresividad formal llegando a constituir identidad e identificación de los ciudadanos con su propio contexto. Contribuye en parte a la posibilidad de dar «una fuerte sensación de seguridad emotiva» y de dar a su poseedor «una relación armoniosa entre sí y el mundo exterior», como sostiene Lynch (1960: 13): «No somos tan solo observadores de este espectáculo sino que también somos parte de él y compartimos escenario con los demás participantes».

Coincidentemente en la misma década de los sesenta se pone en marcha de manera generalizada el interés hacia la conservación del patrimonio cultural, con una atención especial hacia la recuperación y el rescate de los centros históricos, que reporta a la antigua escala de la ciudad, mucho más cercana al habitante. Esto, como es bien conocido, se refleja inicialmente en la redacción de la Carta de Venecia (1964) y en los años siguientes con una abundante producción de recomendaciones a partir de la creación del ICOMOS en 1965.

El mobiliario urbano empezará entonces a jugar su papel en dos medios diferentes: en la ciudad nueva y en la ciudad consolidada, histórica, con connotaciones especiales en los centros históricos. Al mismo tiempo, la conservación de estos últimos lo colocará en una posición ambivalente y todavía no resuelta: la tensión permanente entre el original y el falso histórico, entre la inserción moderna y la conservación de la imagen «histórica».

### **Función, imagen y paisaje urbano**

Los nuevos espacios urbanos se basan en actuaciones bien estudiadas y documentadas, al mismo tiempo que existe un distanciamiento entre el proyecto y las necesidades que cada espacio requiere; los técnicos no siempre se acercan a las soluciones mediante la experiencia en el sitio, como si no fueran al mismo tiempo constructores y usuarios: toda la lógica y el sentido común parecen perderse cuando se planea sobre un papel y se atiende solamente a una serie de normas abstractas y lejanas de la realidad, compleja y distinta en cada caso o en base a propuestas «singulares» y llamativas, con frecuencia ajenas al contexto.

Independientemente de soluciones estéticas, subjetivas, las soluciones que provienen de cuestiones normativas o de criterios caprichosos presentan serios problemas funcionales. Las normas señalan distancias, dimensiones, algunas veces tipos de materiales, colores o legibilidad, pero no dan las contraindicaciones de lo que sucede cuando, por ejemplo, las especificaciones técnicas señalan la colocación de una farola

en un punto específico de la acera, cuando resulta que en ese punto la acera se estrecha, o se encuentra un árbol, o tropieza con un poste de electricidad. Tampoco se hace una gestión racional para el máximo aprovechamiento de los recursos, como por ejemplo previendo que una misma columna de iluminación se aproveche para varias funciones (señalización, una papelería, un buzón de correos o un semáforo), en lugar de colocar cuatro postes de distintas dimensiones y materiales, en fila y a pocos centímetros de distancia.

#### **[imagen 6]**

En otras ocasiones aunque la colocación de un tipo de mobiliario no esté sujeto a normas, son criterios caprichosos los que hacen que un banco se localice a pleno sol o contra la pared o que las señales estén cubiertas con el follaje de los árboles. El control del tránsito rodado, tan frecuente en estos tiempos sobre todo en los centros históricos, impone barreras (bolardos) que impiden el libre paso a peatones, sillas de ruedas o carritos de niños por la acera, obligándolos a ir por la calzada. Los ejemplos de malas prácticas en el uso del mobiliario urbano son infinitos y cualquiera puede darse cuenta.

El diseño de los espacios exteriores enfrenta problemas y requerimientos semejantes, como ya se ha dicho en otras ocasiones, a los que deben resolverse en el diseño de interiores. Estableciendo una semejanza con el interiorismo y utilizando un término arbitrario que también he utilizado antes, el de *exteriorismo*, pretendo trasladar las relaciones de los diferentes elementos que rigen la armonía y la funcionalidad de los interiores al exterior<sup>7</sup>. Así, los elementos que integran los espacios urbanos pueden tener también relaciones tirantes y contradictorias entre ellos, o armónicas y funcionales dependiendo siempre de los objetivos de partida. No puede ignorarse que la percepción del espacio bien diseñado depende de las relaciones entre sus elementos y que su papel frente a los usuarios es exactamente igual que en los espacios interiores y, especialmente, aquellos de uso público, que son, al final de cuentas, eso, espacios públicos.

Es posible que la brumosa indefinición en que está envuelto el concepto de mobiliario urbano contribuya a la confusión: conforman un grupo difuso de objetos a los que por semejanza a los interiores se les llama «muebles» o «mobiliario», pero que, al igual que aquellos son tan numerosos y variados que es muy difícil hacer un listado definitivo. Se integrarían en un «sistema de productos» según la disciplina del diseño industrial, es decir, «productos que funcionan como unidades definidas por sí mismas por medio de una relación complementaria» (Bonsiepe, 1975:186), sin que por ello se limite este ámbito exclusivo, porque no necesariamente cumplen estrictamente con la definición de objeto del «diseño industrial»; en ocasiones cruzan la línea de las infraestructuras –pavimentaciones, cableados, canalizaciones-, o de la arquitectura –kioscos permanentes o casetas, paradas de transporte o instalaciones de recreo- o de los elementos estrictamente ornamentales –monumentos conmemorativos, arte urbano- o no son objetos producidos industrialmente y, aún así, se consideran también parte del mobiliario urbano.

No es el momento de analizar lo poco documentado que está el tema y lo escaso de la bibliografía que suele ser fragmentaria y superficial: en la mayoría de las monografías de mobiliario urbano se define más por su forma que por su función, por su carácter singular de diseño que por su utilidad en los espacios de la ciudad y por la estandarización con un mínimo de comodidad en el uso del espacio urbano. En las recopilaciones que existen de proyectos de espacios públicos recientes se describe el proyecto y aunque a veces haya mobiliario urbano que se ha diseñado específicamente

---

<sup>7</sup> Véase: *Mobiliario urbano, historia y proyectos*, op. cit.: «Introducción».

para el sitio, casi nunca se señalan las motivaciones que han llevado a esas soluciones, tanto si ha sido diseñado expresamente para el sitio como si se ha elegido de modelos existentes<sup>8</sup>. En general se trata de meros ejemplos de buen diseño formal que no es en sí mismo un aspecto negativo, pero que con frecuencia cae en el ámbito de la moda<sup>9</sup>.

Asimismo, el origen de las decisiones sobre las múltiples opciones que ofrece cada mueble urbano y sus propias cualidades, tanto en el papel como en la realidad física, es cuando menos poco claro, porque son muchos factores los que intervienen en la toma de decisiones, los organismos que intervienen, variables las asignaciones presupuestarias y desconocidos los criterios que marcan la elección.

Mientras tanto, en la bibliografía sobre planeación urbana y en los planes generales se les dedican sólo algunas líneas genéricas que se reducen a recomendaciones o definiciones como: «Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas» o, de forma más concreta, los bancos, por ejemplo: «Dispondrán de un diseño ergonómico –sic- con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m; b). Tendrán un respaldo con altura mínima de 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos; c) A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de diámetro 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible»<sup>10</sup>. En resumen, las especificaciones sobre mobiliario urbano se reducen a las dimensiones y colocación, cuando resultan al final una parte muy importante de la imagen de los espacios urbanos.

#### [imagen 7]

Bonsiepe identificaba ya algunos problemas: «el universo del *equipo urbano*, está concebido precisamente como una cosa separada de la otra, acabando por constituir, a su vez, un todo completamente incoherente» y describía hace cuarenta años una situación que nos es del todo familiar: «mientras continúen proyectándose [los objetos urbanos] desde sectores diversos, conservando las varias administraciones vigentes más que las efectivas exigencias funcionales, no se logrará dotar a la ciudad con un equipo eficaz, económico y formalmente coherente. Por un análisis minucioso, la ciudad resulta como algo *supervalorado* con objetos heterogéneos que cumplen funciones iguales o similares»; termina haciendo énfasis en la importancia de concentrar la atención en «delimitar un específico universo de funciones, es decir, en estructurar un universo de objetos» (Bonsiepe, 1975: 210).

Thierry Paquot (2012:10) en su introducción al libro de Émile Magne, *L'esthétique des villes* (1908), pregunta «qué candidato haría su campaña ofreciendo una ciudad fea, triste, sosa, detestable». Bajo esta pregunta tan absurda, subsiste un problema frecuente: al contrario de lo que nunca debería suceder, parece que quienes gestionan la ciudad, nos ofrezcan un panorama de ciudad fea, insulsa, congestionada de objetos y de

---

<sup>8</sup> En *Mobiliario urbano, historia y proyecto*, se hace un recuento pormenorizado de las publicaciones y de las limitaciones bibliográficas sobre el tema.

<sup>9</sup> Véanse entre otros: Broto, Carles, *Nuevo paisajismo urbano*, Instituto Monsa de Ediciones, Barcelona 2000; Eckbo, Garrett et al., *Urban equipment design, elements & total concept of*, Graphic-Sha Publishin Co, Tokio 1991; Serra, José M<sup>a</sup>, *Elementos Urbanos, mobiliario y microarquitectura*, Gustavo Gili, Barcelona 1996.

<sup>10</sup> *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, Granada.

información, llena de obstáculos y poco comprensible. Son muchos los ingredientes que contribuyen a esto: tráfico, polución, falta de planificación, pero es indudable que en la escala humana la forma en que estén resueltos los espacios mejora o empeora la calidad de vida.

En efecto, la ciudad que percibimos nos remite a las críticas que antes se han referido de los años de la Industrialización: multitud de objetos inútiles, ajenos a su propia función y de dudoso gusto. Hoy no es ya la utilización del hierro fundido el centro de atención, sino la utilización indiscriminada de mobiliario de las grandes industrias productoras cuyos nombres conocemos bien y cuyo catálogo es variado y ecléctico.

Por otra parte la elección del mobiliario ya sea para zonas nuevas como para zonas históricas es totalmente arbitraria y en los centros históricos se dan soluciones que parecerían proceder de una receta bien aprendida: vuelven a ser los mismos objetos en hierro fundido del XIX, fabricados actualmente.

He empezado por la apariencia, que es la parte más visible y sintomática de los errores de planificación que, además de anacrónica, tiene otros problemas como la mezcla indiscriminada de estilos, formas y materiales. Pero hay otros puntos tal vez menos evidentes en una mirada superficial, pero tan o más graves que los anteriores. Cada objeto de mobiliario urbano tiene, *a priori*, una finalidad en la que no parece necesario insistir: una papelería sirve como contenedor de desechos, un banco es para sentarse, una señal conlleva información útil, etc., pero hoy es difícil determinar el porqué de una determinada distribución, colocación, imagen, estilo. Lo mismo sucede con su utilidad, su armonía con el resto de los componentes urbanos y su compatibilidad con el contexto geográfico o sociológico.

Hay múltiples contradicciones en este sentido; encontramos mecanismos y tecnologías en exceso sofisticados incongruentes con el desarrollo tecnológico y la cualificación del personal del sitio o con el mismo diseño del mueble: el empeño, por ejemplo, de adaptar las últimas tecnologías de iluminación que incluyen lámparas, transformadores, reflectores, y mecanismos como balastos, arrancadores, cebadores o condensadores, en farolas de modelos decimonónicos que fueron diseñadas en su momento para alojar sistemas de aceite, de petróleo o de gas (gran parte de la eficiencia luminosa de los nuevos sistemas se pierde al utilizar soportes y carcassas inapropiados).

#### **[imagen 8]**

Basta un poco de experiencia para entender la dificultad que representa el intentar proyectar un conjunto de mobiliario urbano desde una sola perspectiva metodológica y peor aún tratar de agruparlo desde un solo grupo de gestión. Ante esto, la opción posible es establecer los criterios integrándolos a los del proyecto urbano y a la elaboración de los planes generales. La dificultad reside en que no puede tratarse de forma genérica ni se resuelve con el solo hecho de especificar que deba ser funcional, estético o cómodo.

Necesita una visión en la «micro» escala urbana, es decir, una sección aparte dentro de los proyectos urbanísticos y de espacios públicos que refiera, desde la escala humana, el funcionamiento del espacio, las necesidades específicas, el diálogo con el contexto. Además se trataría de diferenciar las soluciones, por ejemplo, entre las zonas peatonales, las aceras, puentes o parques y, a una escala mayor, las diferentes tipologías urbanas, antiguas o modernas. Todo esto, naturalmente, con cautela, porque la «distinción» y la «identidad» de zonas o de ciudades puede fácilmente convertirse en una traición a los propios valores que quieren exaltarse.

También en las normas, reglamentos y planes elaborados por las administraciones locales existe la confusión especialmente entre zonas históricas y zonas nuevas, aunque en los capítulos reservados a «espacios públicos protegidos» se haga referencia a los problemas del mobiliario urbano: «En el casco histórico de Sevilla se aprecia de modo

bastante generalizado el recurso a mobiliario urbano anacrónico (técnica y formalmente), que introduce distorsiones adicionales en el espacio público [...] Se aprecia una frecuente desproporción, por excesiva, de la escala de los kioscos implantados en base a modelos vigentes, respecto a los espacios públicos en que se enclavan [...]» (PGOU, Sevilla 2006), referencias, por otra parte, algo abstractas y del todo genéricas: frases como «mobiliario urbano anacrónico» o «distorsiones adicionales» no tienen ningún significado si no se aplican a cuestiones concretas. La experiencia me indica que cuando se dice «anacrónicos» no se refiere al mobiliario *en estilo* inspirado en el siglo XIX, sino probablemente a mobiliario urbano actual, cuando según mi punto de vista, los verdaderos anacronismos y además, falsos, son las reproducciones y copias de piezas decimonónicas.

En la misma sección se declara: «En las fichas particularizadas no se pormenorizan condiciones relativas a la publicidad en espacios públicos, por entenderse que la aplicación de las ordenanzas de publicidad son suficientes generalmente para la adecuada protección de los espacios catalogados», de hecho tampoco en la parte general se pormenoriza nada a este respecto. En las ordenanzas (Ordenanza municipal de publicidad, Sevilla 2007) a que se refiere el enunciado, las restricciones para los espacios históricos son igual de vagas, igual que en la Ordenanza reguladora de las terrazas de veladores (Sevilla, 2011) en que se menciona que deben ser de «Materiales resistentes, fácil limpieza, color inalterable...» y de cuatro tipos: mesa con una silla, dos o tres u «otro tipo de módulos de dimensiones especiales» de manera genérica, sin especificar materiales o calidad de las mismas; también prohíben la utilización de publicidad en las sombrillas y en sillas y mesas -condición que pocas veces se cumple- y se establecen las dimensiones de las mesas y el área que deben ocupar, que tampoco se cumple con frecuencia.

De tantas indefiniciones resulta, sí, el anacronismo en extremo: parte de los desarrollos modernos de la ciudad están infestados de mobiliario en *estilo*, es decir, del mobiliario urbano *falso XIX*.

### **[imagen 9]**

Si analizamos los espacios exteriores, no queda más que reiterar lo ya dicho: la diversidad de objetos, incluso con la misma función es enorme, su calidad, la funcionalidad es escasa, no cumplen con normas básicas de diseño aunque estén certificados con normas internacionales de calidad, los estilos formales son muy diversos, combinando falsos históricos con objetos ultramodernos, y tal vez lo más importante, puestos sin ton ni son, a *sentimiento*, sin valoración de sus emplazamientos y de las necesidades reales.

Todo lo anterior se combina con un nuevo problema que se ha acrecentado en los últimos años y es el de la explotación de los espacios públicos por parte de los particulares apoyados por los ayuntamientos y que desafortunadamente no parece haber creado aún la suficiente incomodidad como para levantar polémica de orden público. Es cada vez más corriente ver plazas o calles convertidas, en toda su área, en comercio privado, especialmente restaurantes y bares, pero también negocios de diversa índole que, con el permiso del ayuntamiento o sin él, ocupan el espacio urbano en su propio beneficio, anulando la posibilidad de darle otros usos, a veces ni siquiera los más comunes como el caminar. La legislación es precisa, pero no toma en cuenta las condiciones del sitio. Las terrazas de bares se establecen en todas partes y en los últimos tiempos no dejan un solo espacio libre de mesas, sillas, sombrillas, toldos, jardineras y otros elementos para delimitar un espacio público como si fuera privado. Es común ver cómo, a las horas en que el local no tiene servicio, no se recogen todos los objetos, tal como prescriben las ordenanzas municipales y eso, en el mejor de los casos. Además de

pilas de sillas o mesas, pueden encontrarse las estufas, las bases de las sombrillas, contenedores de basura e incluso barriles de cerveza de recambio, es decir, todo aquello que no cabe en el local se deja fuera como si se tratara de una propiedad privada. En los casos más extremos y cada vez más frecuentes, las instalaciones de toldos y «casetas» de plástico o vidrio con soportes de hierro se mantienen de forma permanente, sean o no utilizadas, especialmente en los meses de invierno en que el clima no permite estar a la intemperie o, peor aún, estas instalaciones supuestamente «temporales» tienen ya climatización, o instalación eléctrica o hidráulica permanente para los meses invernales. Un ejemplo reciente y contundente es la terraza de los llamados «gastrobares» de la Plaza de San Agustín (Granada), cuyo espacio de tránsito y de acceso al mismo mercado está interrumpido por la instalación cubierta y las mesas y sillas que ocupan toda la plaza.

#### **[imagen 10]**

En la ciudad histórica se interviene utilizando mobiliario en *estilo antiguo*, contradiciendo los artículos 9 y 11 de la Carta de Venecia, relativos a la autenticidad y la diferenciación de las intervenciones modernas, o el 14, relativo a los ambientes monumentales. También se *inventan* símbolos provenientes del imaginario del sitio, como en Granada, como refuerzo a la industria del turismo. En el mejor de los casos, se hacen restituciones provenientes de documentación histórica, pero en muchos casos son reconstrucciones hipotéticas en clave pintoresca.

Tales situaciones dan rienda suelta a la confusión y a los deseos de convertir la ciudad imaginaria en realidad física, de forma que el presente sea capaz de reinventar un pasado a voluntad. La llamada «Fuente de las granadas» y el restaurante «Las Titas» en el Paseo del Salón y los jardines del Genil de Granada son claro ejemplo de ellos. En ambos casos se trata de una invención de la última década que establece, en el primer caso, una hipotética «fuente perdida» que nunca existió y, en el segundo, un local de bar restaurante en los jardines históricos del Genil, sustituyendo a los dos auténticos quioscos de fábrica del antiguo establecimiento de verano «Las Titas».

#### **[imagen 11]**

Es verdad que la ciudad, como espacio físico donde se acumulan estratos de diferentes épocas, no podrá tener nunca una imagen homogénea y la armonía que creemos percibir en determinados espacios es frecuentemente más producto de la casualidad que de una intención original, pero subsiste una especie de *horror vacui* que lleva a ocupar hasta el más pequeño espacio disponible con algún objeto, en cualquier plaza, acera o jardín. Cada vez son más frecuentes, con razón, las críticas sobre el mobiliario urbano, pero no se pueden tratar todos los casos con el mismo raser: ni puede eliminarse todo, ni debe conservarse todo. Es el momento de replantearse lo que se espera de una ciudad funcional, confortable y atractiva para todos.

Debe esperarse que en un futuro próximo las intervenciones de los espacios urbanos se originen en un estudio previo que analice la vocación del sitio, que estudie todos sus elementos y que incluya solo el mobiliario urbano que sea necesario, por separado y en conjunto, en relación con el contexto y de manera particular en cada caso, que se definan sus funciones, sus requerimientos y sus limitaciones y que se establezcan vías de comunicación y de coordinación con las empresas encargadas de los servicios y dotaciones y, en fin, que se abra un diálogo con todos los interesados. Todo esto bajo el convencimiento de que el mobiliario urbano no es un conjunto de objetos secundarios que pueden ser elegidos al azar al final de un proyecto, sino que son elementos significativos y relevantes en el paisaje de la ciudad contemporánea.

#### **Bibliografía**

Alexander, Christopher, Chermayeff, Serge, *Community and Privacy. Toward a new architecture of humanism*, New York, Doubleday, 1965.

Alphand, Charles-Adolph, *Les promenades de Paris*, Paris, J. Rothschild, 1867-1873.

Bonsiepe, Gui, *Teoría y práctica del Diseño Industrial*, Barcelona, Gustavo Gili, 1975.

Broto, Carles, *Nuevo paisajismo urbano*, Barcelona, Instituto Monsa de Ediciones, 2000.

Campi i Valls, Isabel, *Iniciació a la Història del Disseny Industrial*, Barcelona, Massana, 1987.

Carta de Venecia, 1964.

Cullen, Gordon, *Townscape*, London, Elsevier Science & Technology, 1961.

Eckbo, Garrett *et al.*, *Urban equipment design, elements & total concept of*, Graphic-Tokio, Sha Publishin Co, 1991

*Fuentes públicas*, vol. 58, 1793 y 1794, Archivo histórico del Distrito Federal, México.

Gehl, Jan, «Planificación para peatones en los países escandinavos», en *El peatón en el uso de las ciudades*, México, Cuadernos de Arquitectura y conservación del patrimonio artístico, n. 14, SEP/INBA, 1980.

Granada, *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, Granada, 2010.

Jones Owen, *The Alhambra Court in the Crystal Palace*, Crystal Palace Library and Bradbury & Evans, London 1854. Edición española: Madrid, Abada, 2010.

Lynch, Kevin, *The Image of the City* de, Cambridge MA, MIT Press, 1960.

Magne Emile, *L'Esthétique des villes*, Paris, Gollion : Infolio, 2012.

Morris William, « The revival of handicraft», *Forthnightly Review* (1888), en *Escritos sobre arte diseño y política*, Madrid, Editorial Doble, 2006.

Rochette, Raoul, «Considérations sur la question de savoir s'il est convenable au XIXème siècle de bâtir des églises en style Gothique», en Viollet-Le-Duc, Eugène, *Du style gothique au XIX siècle, Annales archeologiques*, 1846.

Segarra-Lagunes, Silvia, *Mobiliario urbano, historia y proyecto*, Granada, EUG, 2012.

Segarra-Lagunes, Silvia, *Mobiliario urbano. Evolución, adecuación, conservación*, Tesis Doctoral, Universidad de Granada / Università degli Studi Roma Tre, 2008.

Serra, José M<sup>a</sup>, *Elementos Urbanos, mobiliario y microarquitectura*, Barcelona, Gustavo Gili, 1996.

Sevilla, *PGOU*, 2006.

Sevilla, *Ordenanza municipal de publicidad*, 2007.