

**“LAS CIUDADES EVOLUCIONAN
PARA ABRAZAR EL FUTURO
MIENTRAS CONSERVAN LA
ESENCIA DE SU PASADO”.**

ACCESO MIRADOR

ANTIQUARIUM DE SEVILLA



DESIGUALDAD URBANA

Hablar de desigualdad urbana inevitablemente nos remite al concepto contrario, la igualdad urbana. ¿Existe?, de ser así ¿en qué consistiría? Desde la antigüedad, pasando por Aristóteles, Vitrubio, Leonardo Da Vinci, Tomás Moro y Frank Lloyd Wright, ha existido la inquietud de que las ciudades resuelvan las necesidades del ser humano como respuesta al hecho de vivir en una metrópoli, es decir, construir la urbe ideal.

Las sociedades van evolucionando a un ritmo aún más rápido que la construcción de las ciudades, por lo que estas no siempre logran responder con éxito a los requerimientos de su población. Sin embargo, existen elementos esenciales que siempre van a existir, a menos que la tecnología cambie radicalmente el paradigma de lo que es el ser humano actualmente.

Las ciudades deben satisfacer las necesidades de vivienda, comercio, cultura, ocio, servicios públicos, espacios verdes, sostenibilidad, movilidad y accesibilidad. Además de las necesidades básicas que cualquier ciudad debe garantizar, como el acceso al agua potable, la evacuación de las aguas residuales, la energía necesaria para dotar electricidad, alumbrado público y seguridad.

Los elementos que definen la ciudad propuestos por Kevin Lynch (1960) como lo son las sendas, bordes, barrios, nodos, *mojones* (hitos urbanos) y la interrelación de estos, es lo que realmente constituye el paisaje urbano. Su armonía o falta de esta la goza o la padece cada habitante de la ciudad.

Miguel Ángel Díaz Martínez

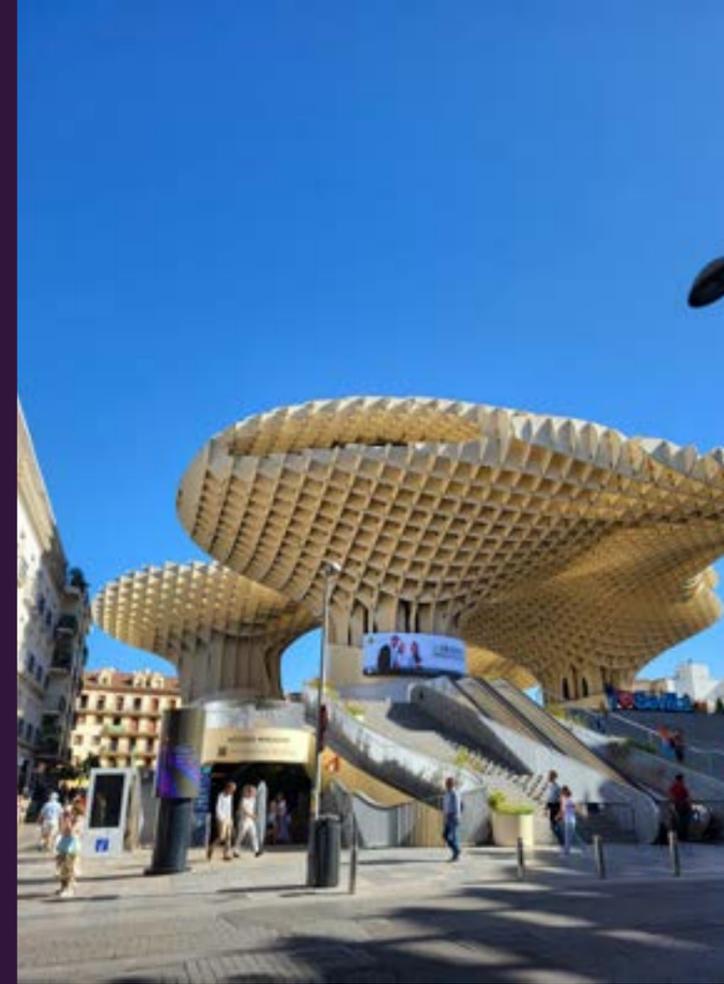
De todas las necesidades urbanas del ser humano, la vivienda es la que define el carácter de la ciudad. A su vez, este es el factor más importante para el diseño y la gestión de las urbes, pues el crecimiento de las ciudades ocasionado por el aumento de su población tiene impacto inmediato en las viviendas.

El concepto del tipo de vivienda es fundamental para el desarrollo de la ciudad. Pues es en ella donde se deben tener en cuenta factores como la densidad de la población que se quiere tener en cada barrio o colonia, la configuración de las edificaciones, si van a ser viviendas unifamiliares o plurifamiliares, la ocupación dentro del terreno, la altura de las edificaciones y la superficie construida. La regulación de estos factores ayuda a tener una imagen urbana homogénea en esas zonas de la ciudad.

En relación con el modelo de viviendas unifamiliares, que contribuyen al desarrollo horizontal de la ciudad o plurifamiliar en edificios que implican una ocupación más compacta del terreno, es

esencial considerar diversos factores, entre ellos la provisión de servicios a través de la urbanización de los fraccionamientos: las calles que se crearan, lo que implica la superficie de asfalto para las calles y aceras, el cableado eléctrico y de fibra óptica, redes de alcantarillado y de abastecimiento de agua potable, así como la gestión de residuos, basura, mobiliario urbano, entre otros. Añadiendo esto a la durabilidad y mantenimiento de los materiales.

Todos estos elementos son costos asumidos por toda la sociedad mediante el pago de sus impuestos. A mayor superficie de ocupación para el territorio de la ciudad dedicado a las viviendas, mayores serán los costos de construcción y mantenimiento de los espacios urbanos. La fórmula ideal es una adecuada proporción entre los desarrollos horizontales y verticales de la vivienda, que debe ser fruto de estudios realizados por urbanistas, arquitectos, sociólogos y economistas. Desde su especialidad, cada uno aporta la información necesaria para la toma de decisiones.



Díaz, M. (2023). Plaza Encarnación. Sevilla, España. [Fotografía]



Díaz, M. (2023). Zona habitacional. Sevilla, España. [Fotografía]



Díaz, M. (2023). Aparcamiento para bicicletas. Wrocław, Polonia. [Fotografía]

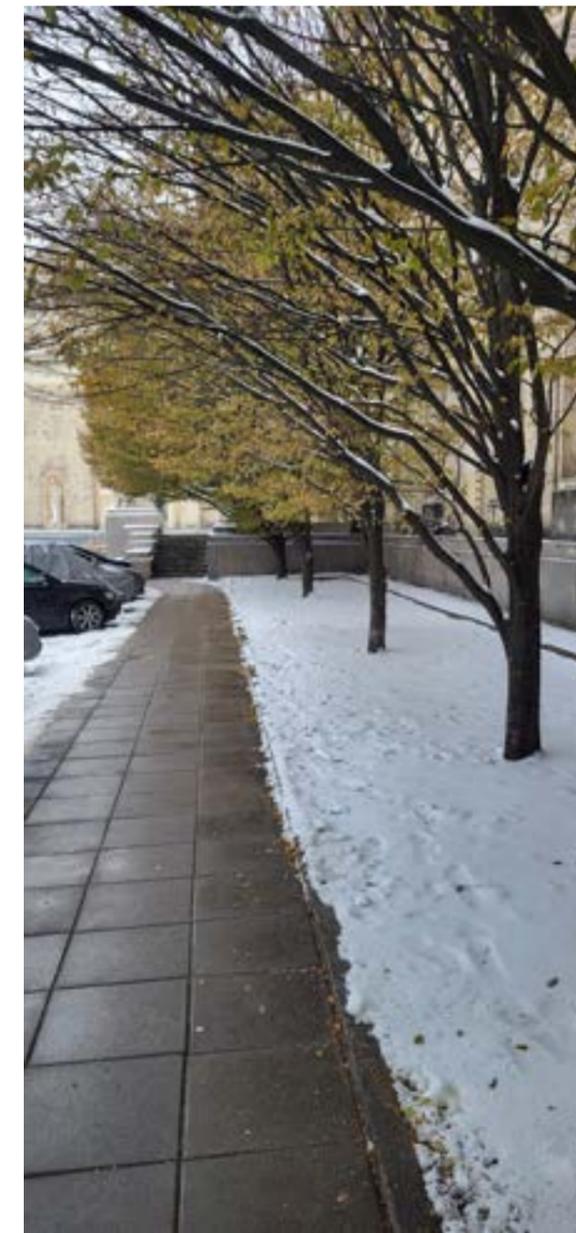


Díaz, M. (2023). Mobiliario urbano en el Casco Histórico de Cracovia. Polonia. [Fotografía]

A partir de aquí, todos los demás elementos de la ciudad deben estar convenientemente distribuidos para que sean accesibles a todos sus habitantes, de tal manera que las distancias sean lo más pequeñas posibles o en su defecto, que el transporte privado y público tarde poco tiempo desde cualquier punto de la urbe.

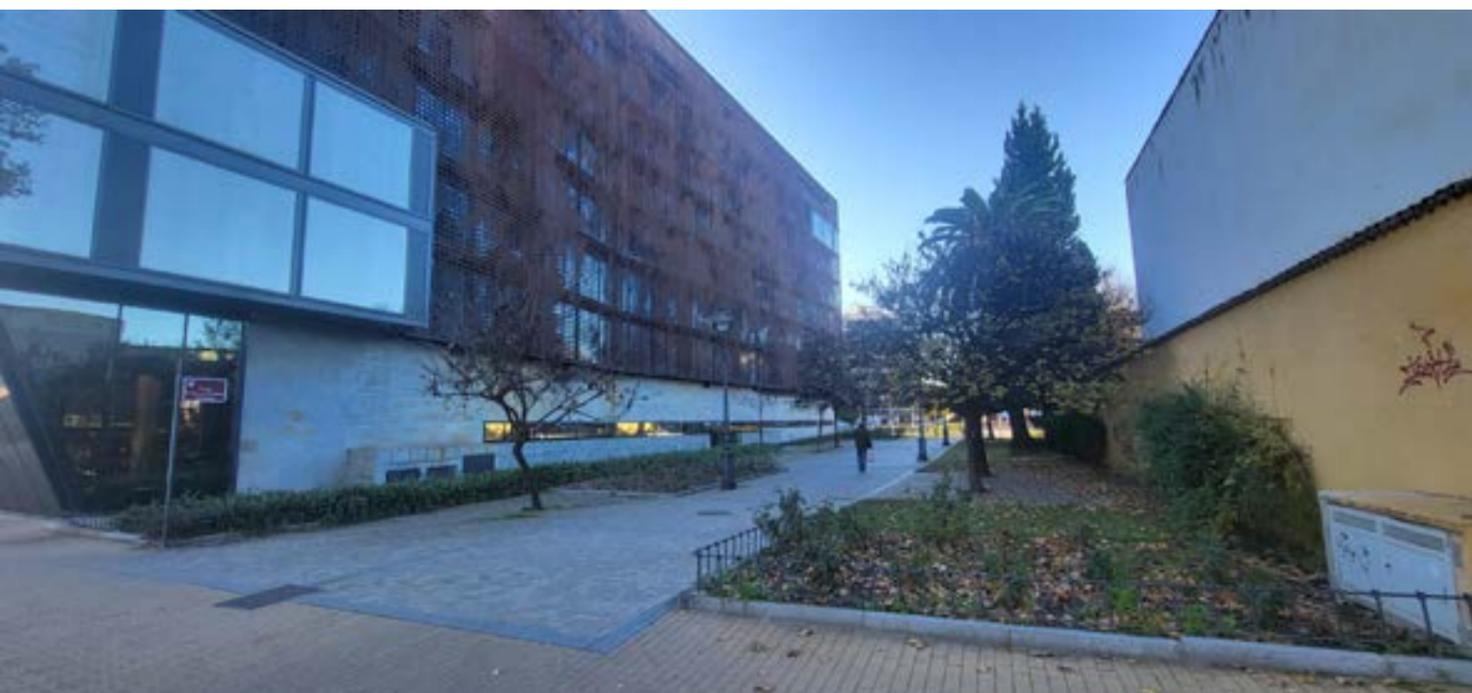
Pero no solo es importante la ubicación de dichas zonas sino también su diseño. Los espacios abiertos tales como calles, avenidas, plazas, parques y jardines deben estar diseñados para el disfrute de las personas. Una calle no se define solamente por sus dimensiones, sino también por el tratamiento que se les da a los materiales con los que está hecha, desde el asfalto hasta el diseño de la farola.

Por ejemplo, hay calles en el casco histórico de Roma en las que el pavimento es de piedra, los bordillos son de mármol travertino y la acera es de asfalto. En diversas ciudades de España donde los bordillos y la acera son de granito y hay baldosas de concreto con textura para que sirvan de guía a los invidentes.

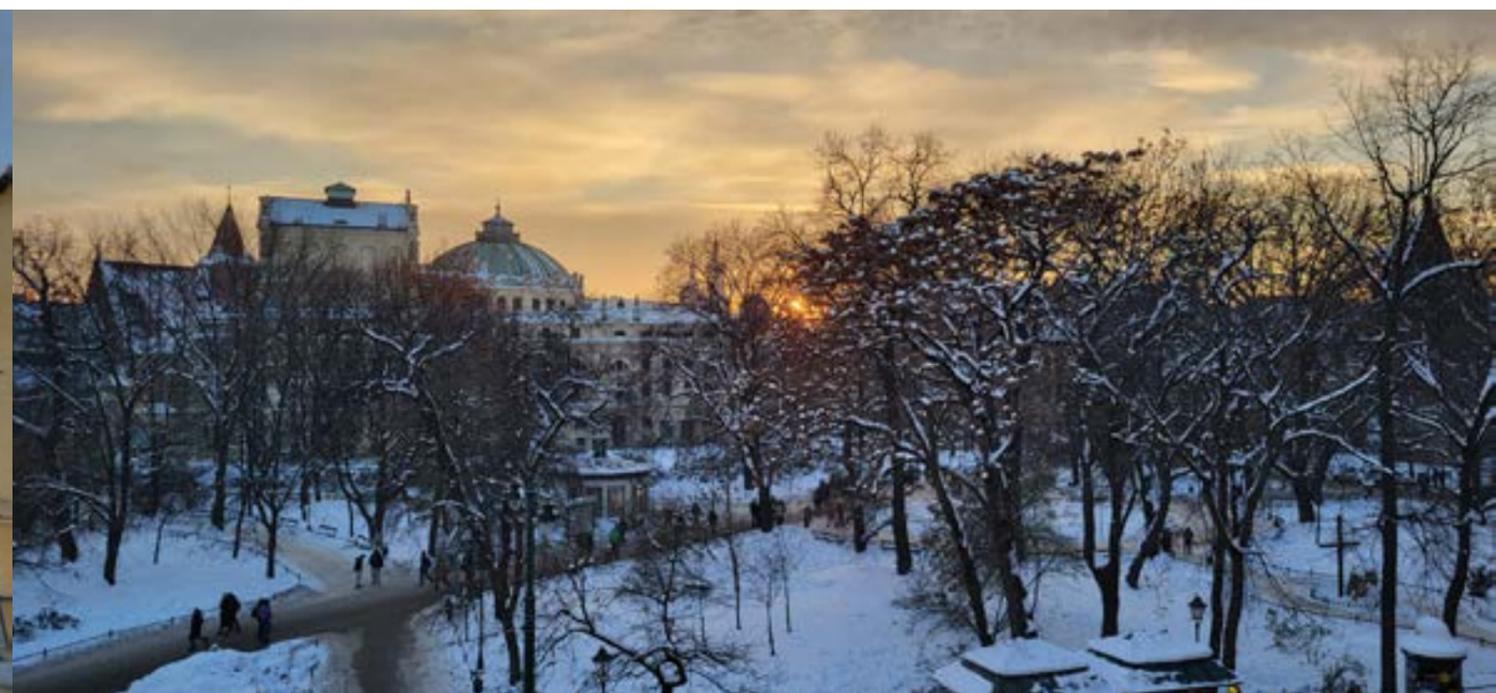


Díaz, M. (2023). Tratamiento de acerado en Varsovia, Polonia. [Fotografía]

Al caminar por estas calles es posible disfrutarlas independientemente de los edificios que se encuentran ahí. Lo mismo pasa con los parques, donde la arquitectura del paisaje es fundamental para un buen diseño. Si todos los espacios públicos contaran con un buen diseño las personas vivirían con mayor dignidad al margen de su posición socioeconómica.



*Díaz, M. (2023). Tratamiento de espacio público en Córdoba, España.
[Fotografía]*



*Díaz, M. (2023). Parque en el Casco Antiguo de Cracovia, Polonia.
[Fotografía]*



Díaz, M. (2023).
Calle Cruz Conde.
Córdoba, España.
[Fotografía]

Las ciudades actuales no siempre responden a estos criterios por diferentes factores como sus orígenes, la topografía del terreno, intereses económicos, políticas de gestión urbana deficiente, etcétera. Sin embargo, hay un movimiento cada vez más extendido a nivel mundial que busca mejorar las ciudades para dar a sus habitantes una mejor calidad de vida.

Un ejemplo de ello es lo que hizo la ciudad de Bilbao, una ciudad industrial muy importante de España ubicada en el País Vasco, a finales del siglo pasado, regenerando una zona muy importante como lo es El río o La ría. El puerto tenía mucha actividad económica, pero se fue degenerando hasta que se convirtió en un sitio desagradable para la ciudad, de esta forma, las autori-

dades tomaron la decisión de regenerar esa zona cambiando el uso de esos terrenos para alojar edificios privados y públicos que cambiarán la imagen del sitio. El edificio más emblemático es el Museo Guggenheim diseñado por Frank Gehry. Hoy en día, Bilbao es un ejemplo de regeneración urbana.

También existe en Europa el concepto de ciudad verde que premia todos los años a una ciudad europea que implementa políticas para integrar las zonas verdes en la ciudad. Es bien sabido que la vegetación regula la temperatura del medio ambiente, pero no solo eso, aporta calidez a la ciudad y un entorno más natural. Pues según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el índice recomendado es de 10m² a 15m² de zona verde por habitante para mitigar el impacto generado por la contaminación.

Díaz, M. (2023). Parque público. Varsovia, Polonia. [Fotografía]





Díaz, M. (2023). Plaza de las Tendillas. Córdoba, España. [Fotografía].

Díaz, M. (2023). Plaza de la Corredera en el Casco Histórico de Córdoba. España. [Fotografía].

Lo anterior también ha provocado que los centros de las ciudades tengan restringido el acceso a vehículos contaminantes. Ciudades como Londres, París, Madrid y 220 ciudades europeas más, han implementado un protocolo para controlar la contaminación en estas zonas, lo que también ha propiciado su peatonalidad. De esta manera, los espacios urbanos de estas zonas mejoran notablemente elevando la calidad de vida de sus habitantes.



Otro aspecto a tener en cuenta en las ciudades es el problema del tráfico. Si bien el coche se ha convertido en un medio de transporte indispensable para los habitantes, ante la deficiente efectividad del servicio público y la facilidad cada vez más acentuada para adquirir un vehículo, las ciudades se han llenado de coches provocando problemas de tráfico en las horas de mayor tránsito.



Díaz, M. 2023. Templo Romano en el Casco Histórico de Córdoba. España.[Fotografía]

Díaz, M. 2023. Rampa para minusválidos en Wrocław. Polonia.[Fotografía]



Las ciudades que crecen rápidamente por su actividad económica atraen gente de otros sitios, sin embargo, no cuentan con el suficiente parque de viviendas para los nuevos habitantes, lo que provoca que las ciudades cercanas se vean ocupadas por estas personas. Estos asentamientos se convierten en lo que se denomina ciudades dormitorio, pues durante el día las personas salen temprano a trabajar y regresan por la tarde noche a dormir. Aunado a que generalmente hay que llevar a los niños al colegio, generando una serie de desplazamientos a un mismo sitio congestionando las calles y avenidas. Una persona que pasa mucho tiempo en el coche o que sufre los efectos del tráfico pesado acaba mermando su calidad de vida. Si a esto le añadimos la dificultad para encontrar aparcamiento el problema se vuelve aún más complejo.

Por otra parte, una medida que ayuda a regenerar la imagen urbana de la ciudad es la recuperación de sus cascos históricos. En el caso de las ciudades americanas, creadas posterior a la conquista de los españoles, se siguieron los criterios establecidos por las ordenanzas de Felipe II respetando una pla-

za central y las calles y manzanas con trazado ortogonal o de damero. Lo que permitió el crecimiento ordenado de la ciudad por un tiempo. Pero también hay ciudades que surgieron con el esquema de plato roto, con la principal característica de que sus calles tienen diferentes inclinaciones entre sí generando manzanas irregulares, como es el caso de Zacatecas o Guanajuato, que surgieron por la minería en zonas de sierra de tal manera que sus calles se adaptan en la medida de lo posible al terreno. Los edificios de estas zonas tienen muchos siglos de antigüedad y no siempre están en buen estado de conservación, además, esos espacios no siempre satisfacen los usos actuales.

Por otro lado, los sistemas constructivos de la época provocan una serie de patologías en los edificios que afectan el confort de sus usuarios. Es loable la labor que están haciendo algunas autoridades para recuperar estos edificios rehabilitándolos y otorgándoles nuevos usos, del mismo modo, los espacios públicos de estas zonas adquieren una nueva imagen que permite a los ciudadanos disfrutarlos mejorando la imagen de la ciudad.

Algunas acciones que se efectúan en diferentes ciudades y zonas de escasos recursos consisten en adecuar la imagen urbana mediante la regeneración de los parques y las plazas. Así como en mejorar el estado de las fachadas de algunos edificios que se encuentran en malas condiciones, mediante programas de ayuda o subsidios gubernamentales a personas que cuentan con bajos ingresos. Este tipo de acciones le dan una mayor dignidad al barrio, ofreciendo un panorama diferente al que han tenido durante muchos años.

Otro problema grave que tienen las ciudades es el de la accesibilidad, es decir, las barreras arquitectónicas que impiden a una persona que tiene una discapacidad acceder a un espacio público o privado. Las barreras son tan pequeñas que la mayoría de las personas no las percibe. Por ejemplo, una persona que está en silla de ruedas no puede cruzar la calle si la acera o banqueta



Díaz, M. (2023). Tratamiento en el acerdado para entrar al metro de Varsovia, Polonia. [Fotografía]

Díaz, M. (2023). Avenida para automóviles y carril para bicicletas en Varsovia, Polonia. [Fotografía]



no tiene una rampa para bajar los escasos 15 cm o 18 cm que la separan del nivel de la calle.

Muchas plazas y parques públicos tienen desniveles en su interior, por no mencionar el acceso a los edificios que suelen tener escalones, asimismo, el transporte público no siempre garantiza el acceso a personas en silla de ruedas. Las banquetas no siempre tienen hendiduras en su superficie para indicar a un ciego con bastón por dónde debe caminar, dónde hay un obstáculo, dónde empieza o termina una rampa. Inclusive hay rampas que no tienen un barandal con pasamanos para ayudar a las personas en sillas de ruedas para subir o bajar a través de ellas.

Sin embargo, no es necesario tener una discapacidad para percatarse de estas barreras arquitectónicas, una mujer embarazada, unos padres con un carro de bebé, una persona que tiene que usar muletas temporalmente o una persona mayor con bolsas de la compra que tiene que subir unos escalones, todos ellos también padecen esta situación.

En Europa existe una normativa específica para eliminar las barreras arquitectónicas en los espacios públicos y en los edificios de nueva creación, lo que permite tener una ciudad sensible e inclusiva con las personas que tienen alguna discapacidad. Esta normativa va encaminada a establecer las pendientes máximas y anchos mínimos de las rampas para salvar desniveles, radios de giro para personas en sillas de ruedas, número y ubicación de plazas de estacionamientos para personas con algún tipo de discapacidad, e incluso se están implementando los pasos de peatones inteligentes que detectan cuando una persona va a cruzar la calle para que se enciendan luces en el suelo que avisan a los coches

que van circulando para que se detengan antes de que el peatón esté cruzando la calle.

El diseño de las avenidas es muy importante para garantizar la adecuada circulación y convivencia entre los peatones, los vehículos particulares, el transporte público, las bicicletas y los patinetes eléctricos que últimamente se han popularizado. Estas avenidas deben garantizar la prioridad para el transporte público, hacerlo más eficiente y desalentar el uso del coche a efectos de reducir la contaminación y fomentar la relación entre los ciudadanos. Del mismo modo, el diseño de la vegetación en las avenidas ayuda a mejorar la imagen urbana al igual que la señalización y el mobiliario urbano.

Además, existe otro aspecto que afecta a la salud de las personas que viven en las ciudades: el ruido. Si bien es cierto que en su mayoría el ruido se genera por el tráfico vehicular, también es cierto que existen ciertas actividades económicas como la hostelería, los bares, restaurantes, discotecas, entre otros, que generan gran estridencia. Este factor no solo se resuelve con la adecuada distribución de estas actividades en la ciudad sino también con una normativa específica que contenga el ruido generado en un establecimiento.

158

159

*Díaz, M. (2023). Avenida en donde circula el tranvía. Cracovia, Polonia.
[Fotografía]*



FUENTES DE CONSULTA

Lynch, K. (1960) *La imagen de la ciudad*. 3a ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

España. Rey [1556-1598: Felipe II]. (1973). *Transcripción de las ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el Bosque de Segovia, según el original que se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla*. Madrid: Ministerio de la Vivienda, Servicio Central de Publicaciones.

Como podemos apreciar, las ciudades son seres vivos que están en constante crecimiento y transformación las cuales deben atender a intereses socioeconómicos y políticos. Por lo que su diseño y planeación requiere de la intervención de diferentes disciplinas para establecer medidas a corto, medio y largo plazo. Con el objetivo de dar calidad de vida a sus habitantes. Vivir en una ciudad planificada, con espacios muy bien diseñados en los que las personas disfruten mientras la recorren cuando van a sus trabajos, estudios o simplemente de paseo, tiene una repercusión positiva en las personas porque las dignifica, aportándoles un sentimiento de pertenencia.