

## **Condiciones urbanísticas para una vida más activa.**

### **D. José Fariña Tojo**

Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid.

Con el objeto de clarificar un poco el tema, que es muy amplio e importante para todos, trataré de agrupar algunas de estas condiciones en dos grandes apartados. El primero que se refiere a determinaciones que son propias del planeamiento general (municipal o supramunicipal, incluso territorial en algunos casos). Y el segundo, más relacionado con el llamado planeamiento de desarrollo y, sobre todo, con el proyecto urbano. Y voy a poner el énfasis sobre este segundo grupo mucho más cercano a la ciudadanía y comprensible por aquellos que no se dedican a la planificación urbana y territorial. **Dentro del primer grupo** voy a mencionar solo cuatro elementos básicos: la contaminación (sobre todo contaminación aérea), las densidades, la mezcla de usos y la utilización de determinadas tipologías arquitectónicas y urbanísticas.

### **Contaminación**

Probablemente sea este uno de los temas que, a lo largo de la historia, ha conseguido resolver el planeamiento con mayor efectividad. La ciudad que produjo la Revolución Industrial era una ciudad, básicamente, contaminada. Y lo era debido a la mezcla de usos y a la ausencia casi total de controles sobre los focos emisores de productos contaminantes. Eso no quiere decir que, en la actualidad, no exista contaminación, incluso de más tipos que antes, pero técnicamente es un problema resuelto (si se quiere resolver, claro).

Por supuesto que no era sólo contaminación aérea, también del suelo y del agua. La separación de las industrias, sobre todo las más contaminantes, de la vivienda ayudó bastante a resolver el problema sobre todo de la contaminación aérea. También la consideración del urbanismo desde el punto de vista de la técnica dando prioridad a un abastecimiento de agua limpio y a un saneamiento eficiente. Estos tres elementos,

separación de funciones, agua y saneamiento, históricamente están reconocidos como elementos clave en el aumento de la esperanza de vida de la humanidad. Hoy en día el planeamiento los tiene controlados. Por supuesto, esto no quiere decir que no existan “accidentes” o negligencias a la hora de formalizar un plan.

### **Densidades suficientes**

Si tuviera que resumir este tema en pocas palabras diría que es necesaria una densidad mínima que permita la vida urbana y que posibilite en una economía de mercado la existencia de instalaciones de proximidad (comerciales, equipamientos, servicios).

Una de las bases de la vida activa es que buena parte de los desplazamientos “obligatorios” puedan realizarse a pie. Es decir, que para ir a comprar el pan no tengamos que arrancar el coche. O para ir al parque, o para ir al centro de mayores, o al colegio, o a la guardería, o a la biblioteca. Pero para que estas instalaciones de proximidad sean posibles es necesaria una densidad mínima que las rentabilice. Esta densidad depende de muchos factores, desde los económicos hasta la composición de la pirámide de edades. Incluso del diseño de los edificios o de la tipología arquitectónica. Esto no significa que cuanta más densidad mejor. El experimento de Calhoun nos debería de hacer reflexionar y, además, los estudios sobre densidad percibida nos dicen que también varía en función de muchos factores. Entre otros los culturales.

### **Complejidad de usos**

Como hemos visto, una de las soluciones que le dio el planeamiento a la ciudad producida por la Revolución Industrial fue la separación de funciones: vivienda, industria, comercio, educación, administración, etc., deben de tener su territorio separado y distinto. Años después, este principio llevado al extremo ha producido, paradójicamente, una de las ciudades más disfuncionales de la historia, la que he llamado en muchos sitios “ciudad fragmentada”.

Esta ciudad fragmentada impone una construcción urbana realizada a trozos, en áreas urbanas discontinuas y, además, de baja densidad. Aquí un conjunto de viviendas de precio muy elevado, allí un conjunto comercial, al otro lado vivienda protegida, más a la izquierda un enorme parque y, a lo lejos, una zona industrial. Esto ha traído consigo un gran consumo de energía y contaminación al tener que realizarse los desplazamientos entre trozos en vehículo privado ya que son demasiado grandes las distancias para ir andando o en bicicleta y demasiado bajas las densidades para posibilitar un transporte colectivo eficiente y rentable. También supone una ocupación de suelo desmesurada rompiendo las áreas de naturaleza y, además, produciendo una segregación socio-espacial como no se ha producido nunca en la historia de la ciudad. Hay que volver a sistemas complejos con mezcla social, de usos y de funciones que posibiliten ciudades de cercanía y que permitan que la mayor parte de los desplazamientos se hagan a pie.

### **Uso de tipologías adecuadas**

Determinadas tipologías urbanísticas y arquitectónicas actúan como elementos que reducen la animación del espacio público hasta convertirlo, en el mejor de los casos, en algo que sólo sirve para circular (y lo más rápidamente posible). Sobre todo aquellas como la manzana cerrada, con espacios comunes interiores privados en los que pueden existir, desde juegos de niños hasta piscinas o pequeñas áreas verdes de acceso restringido a la comunidad de propietarios. O las típicas urbanizaciones que van convirtiendo la ciudad en pequeñas islas separadas unas de otras y sin más vida común que en el ámbito reducido de cada comunidad.

En estas condiciones no podemos esperar que pueda producirse una educación en la urbanidad, necesaria para que exista interacción con “el otro”. Surge el miedo y la tendencia es a encerrarse en mayor medida todavía en las capsulas supuestamente seguras en que hemos convertido nuestras comunidades. La relación es solo con nuestros iguales y la actividad de andar queda reducida en muchos casos a cortos

desplazamientos en el interior de las manzanas. No se puede decir que exista vida urbana (por lo menos en el sentido tradicional) y calles, plazas y parques quedan sin función aparente o solo para aquellos que no puedan “gozar” de sus propios “espacios públicos limitados a los iguales”.

**El segundo grupo** parece que tiene una incidencia más directa en las posibilidades de utilización del espacio público, aunque algunas de las anteriores se constituyen en una verdadera condición necesaria que puede imposibilitar cualquier arreglo que se intente a partir del proyecto o del diseño urbanos. No obstante, sería necesario que se cumplieran la mayor parte de las condiciones que pasaremos a analizar a continuación. Entre ellas destacan: las ambientales (tales como la contaminación acústica o la electromagnética), las de confort (climático, instalaciones urbanas, paisaje), las sociales (posibilidad interacción incluso con el otro, lugares de encuentro), las de seguridad (frente a las agresiones de coches, bicis, delincuencia, pavimentos en malas condiciones y otras parecidas) y aquellas relacionadas con la accesibilidad. Todas tienen una gran importancia y, además, no son independientes una de otra. Juntas actúan sinérgicamente bien de forma positiva o negativa.

### **Condiciones ambientales adecuadas**

Independientemente de las cuestiones de contaminación que deben de tratarse en el planeamiento hay otras que dependen de forma importante del proyecto urbano. Así, la utilización de arbolado para disminuir puntualmente la contaminación por partículas utilizando especies que permitan su fijación. O el adecuado diseño que, más allá de las obligaciones normativas, mantenga la contaminación acústica en unos niveles adecuados.

También debería verificarse todo lo relacionado con la contaminación electromagnética y la existencia de zonas verdes de proximidad. Respecto a la contaminación electromagnética, muchos de sus focos emisores están en discusión, particularmente los repetidores de telefonía móvil, pero de otros (como los cables de

alta tensión) hay abundante literatura sobre sus efectos perniciosos. Las zonas verdes de proximidad deberían de cuidarse con especial atención. No solo porque esté demostrada su eficacia para rebajar las puntas de estrés prácticamente en la mitad del tiempo que en una plaza o en una calle, sino que cuando se combinan con programas de ejercicios al aire libre o aparatos, son evidentes los beneficios derivados de la realización de una mayor actividad física. Aparte del interés que tienen sin duda para la socialización e, incluso, para la reducción de la contaminación.

### **Confort en el espacio público**

Aunque el diseñador urbano tiene pocos elementos para controlar las condiciones climáticas del espacio público, sí que puede hacer algo para conseguir un mayor bienestar. Para ello debería de jugar con dos elementos esenciales: el soleamiento y las sombras. Estudiando con cuidado tanto las cartas solares como los diagramas de confort puede llegar a conseguir unos espacios urbanos en los que el viandante se sienta cómodo. El principio es muy sencillo: producir sombras allí donde se necesitan y en el momento adecuado. Y utilizar la radiación solar el resto. Para ello puede recurrir a los propios edificios, la topografía y los árboles.

Presupuesto el confort climático dentro de las posibilidades anteriores habría que hacer del espacio público una prolongación de vivienda. Esto significa que deberíamos instalar el mobiliario adecuado: bancos situados de forma estratégica con mesas allí donde fuera necesario, servicios (W.C. públicos), aparatos para realizar ejercicio físico, juegos de niños e, incluso, en la medida de las posibilidades del municipio wi-fi gratuito en lugares adecuados. Por supuesto, todo ello en un marco de paisaje urbano bello. Es decir, que esté lo más alejado de una supuesta zona de guerra en que se han convertido algunas de nuestras calles, plazas y parques. Además, un paisaje urbano bello, limpio y ordenado es una de las bases fundamentales de la seguridad subjetiva. Y necesitamos sentirnos seguros cuando salimos fuera de casa para ver a otras personas, hacer ejercicio físico o, simplemente, pasear.

## **Posibilidades de socialización**

Pero lo que ha diferenciado a la ciudad de cualquier otra forma de organización social es su capacidad para educar en la urbanidad. Educar en la urbanidad no es otra cosa (como afirman sociólogos como Sennett o Bauman) que aprender a convivir con el otro, con el que no es como nosotros. Es la capacidad de interactuar con todos sin miedo, y llegar a una relación más o menos superficial o intensa en función de las apetencias individuales. Para ello el espacio público ha de suministrar lugares seguros que posibiliten la relación entre los ciudadanos.

La existencia de lugares de encuentro y descanso es fundamental en este aspecto e incluso un espacio tan aparentemente destinado al tránsito de personas y vehículos como una calle puede ser proyectado de forma que haga esto posible. Pero, por supuesto, también las plazas y los parques. Incluso en algunos lugares se han aprovechado las rotondas, esos espacios tan aparentemente imposibles de acondicionar para estos fines, con un éxito notable.

## **Seguridad**

El miedo al otro, resultado de la falta de educación en la urbanidad propiciado por diseños urbanos que priman el cerramiento en capsulas casi impenetrables de determinados grupos sociales ha traído consigo una de las grandes lacras de la ciudad actual, la sensación de inseguridad que tienen muchos urbanitas al pasear por sus calles, parques y plazas. Se trata de un sistema que se autoalimenta de forma que, cuanto más se encapsula la sociedad en cubículos segregados, más falta hay de educación en la urbanidad (y más temor) lo que hace que la retracción sea todavía mayor. Esto vacía el espacio público por miedo y el resultado son calles solitarias todavía más inseguras tanto desde el punto de vista subjetivo como objetivo.

El diseño urbano tiene que empezar a considerar la cuestión de la seguridad como prioritaria si queremos que el espacio público se use. Existen métodos para hacerlo. El

problema es que son muy poco conocidos por la mayor parte de los proyectistas y diseñadores. Pero la seguridad no debe ser sólo frente a la delincuencia. También a que un coche o una bicicleta no arrollen a un peatón, o que el tranquilo paseo por una calle de una persona de más de ochenta años no le suponga una rotura de cadera por tropezar con una baldosa fuera de su sitio.

## **Accesibilidad**

Termino este repaso a las condiciones básicas que deberían tener nuestros espacios públicos reivindicando una ciudad para todos. Para mayores, para niños, para mujeres, para personas con algún tipo de problema físico. Me diréis que ya existen leyes. Leyes estatales, leyes autonómicas, ordenanzas municipales. Claro que existen, pero el caso es que a pesar de tanta normativa, nuestras ciudades siguen sin ser ciudades para todos. Y no lo serán mientras los diseñadores y los proyectistas urbanos no tengan asumida la necesidad de que lo sean. Y, por supuesto, mientras que toda la ciudadanía no lo reclame de forma imperativa.

Conseguir que el espacio público sea más amable, más sano, más seguro, más socializador y más útil debería ser el objetivo de todos los que trabajamos en la construcción de la ciudad.

Se puede encontrar más información en:

<https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2016/10/espacios-publicos-para-una-vida-activa.html>