

UNA CIUDAD PARA TODOS

La accesibilidad urbana para las personas con limitaciones físicas

La ciudad es una de las creaciones seculares del hombre para el desarrollo de la vida colectiva. Es una construcción antiquísima, con variantes que reflejan las diversidades culturales en distintos lugares y a través del tiempo. Es la confluencia en el espacio terrestre de una pluralidad de hechos que se expresan en el paisaje urbano, las actividades y la interrelación distancia-tiempo que se traduce en procesos de la más variada naturaleza.

El fenómeno urbano traducido en concentraciones de enormes dimensiones es relativamente nuevo en la historia de la humanidad y se caracteriza por su celeridad en los últimos años, tanto respecto de su expansión especial como en la concentración de habitantes, construcciones, flujos de ideas, conocimientos, bienes capitales...

Producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura, no es un resultado definitivo sino que puede verse como una sucesión ininterrumpida de fases (foto 1).



▲ Foto 1

Villa Elvina se edificó en una de las últimas fases del crecimiento urbano. Al fondo, uno de los núcleos de crecimiento del área central, donde asoman los edificios en altura.

El desborde especial ha conducido al diseño de una ciudad que rinde tributo al automóvil, las autopistas, la velocidad, y gradualmente la ha despojado de su escala humana.

Un largo proceso histórico ha conducido a

ciudades gigantes donde dominan las funciones secundarias y terciarias, el equilibrio ecológico se ha dejado de lado y la relación del ciudadano con su medio urbano se torna cada vez más conflictiva.

Además en la ciudad hay una marcada disociación entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, lo que exige vías y medios de transporte accesibles que no siempre se logran. No se consigue disfrutar de la ciudad, sino que ésta proporciona cada vez más insatisfacciones.

Como toda construcción colectiva, la ciudad traduce en sus formas y estructura la ideología de la sociedad que la generó. Estas ideas se desplazan entre distintos hitos, de acuerdo a sus objetivos dominantes. En la actualidad, gradualmente va ganando terreno la concepción de una ciudad pensada para todos sus habitantes, sean cuales fueren sus condiciones físicas.

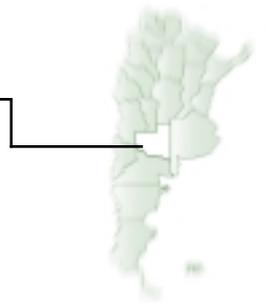
Teniendo en cuenta que la proporción de población urbana es cada vez mayor, es necesario gestar ciudades que alberguen a toda ella. Esto obliga a pensar en espacios donde el transporte y aprovisionamiento no se constituyan en elementos que subordinen los restantes aspectos del desarrollo urbano.

Es decir que a medida que ha transcurrido el tiempo, el diseño de la ciudad ha ido adquiriendo distintos aspectos, adaptándose a las demandas de los distintos grupos sociales. Ha predominado la atención a los adultos jóvenes, postergando la percepción urbana y las necesidades que puedan tener los niños, los ancianos, las mujeres embarazadas o las personas con limitaciones físicas.

La estructura urbana debe configurar entonces un espacio posible de dominar: tanto su centro, polo de atracción y difusión, como las distancias que conjugadas con el tiempo, deben hacer practicable el acceso a todos los lugares.

La imagen urbana

Una serie de factores complejos determinan los usos del suelo en la ciudad: "...réditos económicos, decisiones políticas, presiones



▲ Foto 2

La Avenida Roca – San Martín cruza de Este a Oeste por el centro de la ciudad.

demográficas, sistemas jurídicos, opciones sociales y culturales, posibilidades del medio, recursos técnicos...” (Zamorano:1993:90).

Estos usos del suelo se combinan de tal manera que generan cinco tipos de elementos: sendas o itinerarios, bordes o límites, nodos, hitos o puntos de referencia y barrios. Ellos estructuran el espacio urbano y permiten a las personas situarse y desplazarse dentro del mismo.

En este caso nos interesa especialmente las sendas, los bordes y los hitos.



▲ Foto 3

La Ruta Nacional 35 se convierte en Avenida Luro – Spinetto al cruzar la ciudad de Norte a Sur y es uno de los ejes de circunvalación principales.

Las primeras son los conductos que se siguen al desplazarse a pie o en un vehículo. Pueden ser calles, senderos, autopistas, canales o vías férreas.

Quienes usan estas sendas, elaboran una imagen de la ciudad que es dominante para quienes usan cotidianamente las mismas vías.

Estas sendas organizan y conectan los demás componentes de la ciudad (fotos 2 y 3).

Los bordes son elementos lineales que generalmente hacen de límite entre dos áreas: cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros o playas, que se constituyen en elementos fronterizos (fotos 4 y 5)

Marcan una ruptura de la continuidad y separan dos superficies contrastadas en cuanto al uso del suelo.

Son más fuertes los que son visualmente prominentes, tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento horizontal (foto 6).

Los hitos o puntos de referencia son elementos que llaman la atención y junto con las sendas definen la imagen global de la ciudad. Son especialmente importantes en el caso de planos irregulares pues se constituyen en referencia orientadora (foto 7)

Estos elementos están presentes en la imagen mental que los habitantes elaboran, y vuelcan en los mapas como el que se agrega (figura 1).

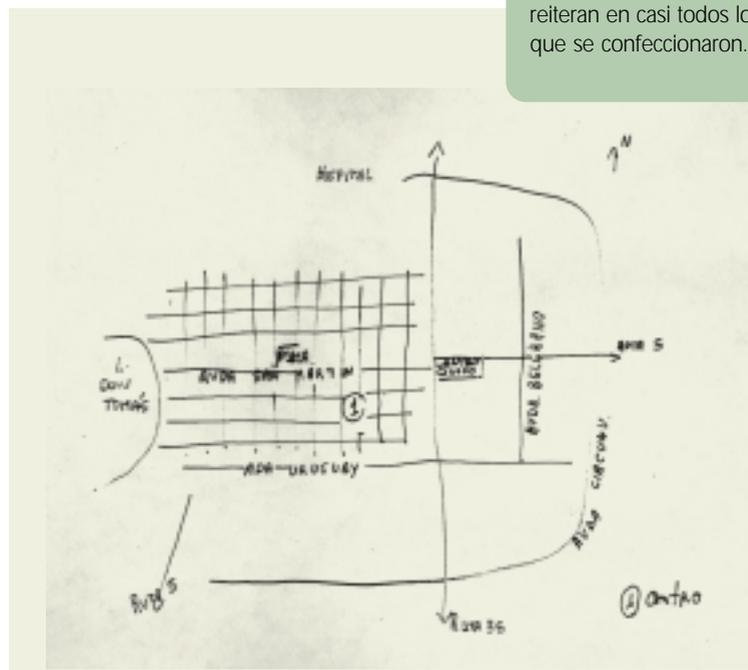
▼ Figura 1

Se solicitó a los entrevistados -adultos mayores- que realizaran un mapa mental con las sendas, hitos y bordes que estructuran el plano urbano.

Se adjunta uno de los gráficos a título de ejemplo: figuran la ruta 35, que cruza la ciudad de Norte a Sur, la Avenida Belgrano, paralela a ella, la Avenida Uruguay y la Avenida San Martín, que cruza por el centro de la ciudad. También ha dibujado la ruta 5, que la conecta hacia el Este por un lado y al Sud-Oeste por el otro, y la Avenida de Circunvalación, más reciente, que especialmente deriva el tránsito pesado. Como hitos destacables coloca la plaza, el centro cívico y el hospital al norte.

La Laguna Don Tomás tiene un efecto de borde hacia el Oeste; está señalada con detalle la cuadrícula que constituye el centro de la ciudad.

Estos elementos principales se reiteran en casi todos los planos que se confeccionaron.



Una ciudad para todos



▲ Foto 4

La Avenida de Circunvalación hacia el Este, marca una fuerte separación entre el área de hábitat compacto y los terrenos de la Colonia Penal que tienen las características del mundo rural.

El diseño de la ciudad a escala del hombre en la ciudad a escala humana, sendas y bordes adecuadamente estructurados son fundamentales.

La representación mental del mundo físico exterior que posee un individuo, debe ser similar en todos para poder compartir los códigos urbanos. La imagen que cada uno construye se usa para interpretar la información y orientar la acción, y tiene una importancia tanto práctica como emotiva.

Una imagen nítida permite desplazarse con facilidad y prontitud por la ciudad, actúa como marco de referencia, organizador de la actividad, las creencias o el conocimiento.

También tiene una función social, ya que proporciona la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación del grupo.

Una imagen ambiental eficaz da a su po-



▲ Foto 5

Las vías férreas son una constante divisoria en las ciudades, en toda la llanura pampeana.

seedor una fuerte sensación de seguridad, se establece una relación armoniosa entre él y el mundo exterior, que es el extremo opuesto del miedo provocado por la desorientación y la inaccesibilidad.

La ciudad debe estar organizada en forma de una estructura legible. Debe ser segura, con abundancia de claves que permitan alternativas y aminoren el peligro de fracasos.

Una ciudad para todos

Como decíamos al comienzo entonces, una ciudad es percibida por multitud de personas de clases y características diferentes también. Cada observador elige, organiza y dota de significado lo que ve.

Es así como en cada ciudad hay una intención de imágenes diferentes en distintos puntos para los distintos protagonistas de la vida urbana: niños, jóvenes, mujeres, hombres, ancianos, pobres, ricos, gente impedida.

Ellos organizan mentalmente el espacio urbano y un flujo de desplazamientos en la ciudad que se les presentan con multitud de dificultades: hay lugares, servicios, medios de transporte, que muchas veces se tornan inaccesibles.

A medida que aumentan las dimensiones de la ciudad, es mayor la velocidad y complejidad de los desplazamientos; es más difícil organizarla en una pauta global.

En el caso de quienes no son adultos jóvenes, y especialmente de personas con dificultades en su movilidad, los elementos que se presentan como bordes se multiplican, entorpeciendo la organización de la imagen urbana y sus desplazamientos por el ámbito de la ciudad.

Esto vale no solo para las barreras físicas, sino también para las psicológicas, ya que sus propias limitaciones para desplazarse pueden llevar a que atribuya exageradas dimensiones a estas vallas que son entonces difíciles de atravesar.

En este sentido, definimos la accesibilidad se aplica a un dominio más amplio que la simple supresión de barreras arquitectónicas, incluyendo tanto lo físico -motriz como lo senso-



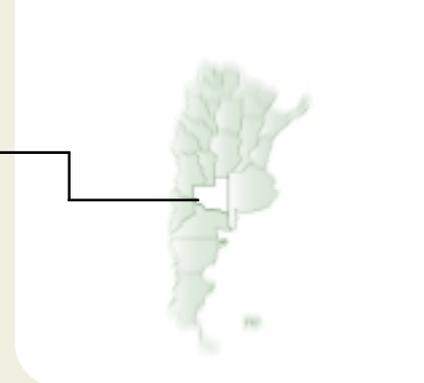
▲ Foto 6

La laguna Don Tomás es un importante borde limitante del crecimiento urbano hacia el Oeste. Una serie de obras la están adaptando para convertirla en centro recreativo de la ciudad.



▲ Foto 7

El Hotel Calfucurá, con la imagen del cacique indígena, se percibe ni bien se ingresa a la ciudad y se ha convertido en un punto de referencia típico.



rial- perceptivo y lo psicológico. Se trata de la disponibilidad libre de obstáculos de los servicios públicos, edificios, instalaciones, transportes, viviendas privadas y otros recursos del entorno, a todas las personas, sean cuales sean sus características físicas o mentales.

La presencia de personas con limitaciones físicas pone a los diseñadores urbanos ante el desafío de construir una ciudad que también sea accesible para ellos. Esto exige una serie de adaptaciones en los espacios de circulación, de servicios, de vivienda, que permitan su utilización en las condiciones más adecuadas posibles.

Así, el urbanista tratará de incorporar a las personas con impedimentos a una "imagen pública", a las representaciones mentales comunes que hay en gran número de habitantes de una ciudad.

Son puntos de coincidencia que deberían aparecer en la interacción de una realidad física única, una cultura común y una naturaleza fisiológica básica.

En este sentido, los obstáculos físicos se van convirtiendo, gracias a los recursos técnicos actuales, solo en problemas de costo y rentabilidad.

El paisaje urbano debe tener para todas las personas la misma legibilidad: sus partes podrán reconocerse y organizarse en una pauta coherente, sus distritos, sitios importantes y sendas serán identificables fácilmente y se agruparán en una pauta global.

La rápida concentración de población ha aumentado la demanda de viviendas, presionando a los poderes estatales que deben atender este aspecto como uno de los costos más sensibles de la política social.

Es importante que el emplazamiento y las características de estas construcciones se incorporen efectivamente a la estructura urbana,

y faciliten su legibilidad por parte de todos los habitantes.

Aquí tienen un papel fundamental los urbanistas, que son los encargados de manipular el medio físico de manera tal que se produzca la imagen ambiental deseada. Ellos tratarán siempre de llegar a una imagen colectiva, de modelar un medio ambiente que será usado por gran número de personas.

Una tarea primordial del diseño arquitectónico es atender los derechos de las minorías y el derecho a "ser diferente", construyendo una ciudad accesible para todos.

OBRAS CONSULTADAS

- CENTRO NACIONAL DE RECURSOS PARA LA EDUCACION ESPECIAL. (s/f). las necesidades educativas especiales del niño con deficiencia motora. Tema uno. Definición y clasificación. Por Martín, Luis et al. Es fotocopia.
- HALE, Glorya (Coord.) (1980). Manual para minusválidos. Guía ilustrada para hacer la vida más fácil e independiente a los impedidos físicos, sus familias y amigos. H.Blume Ed. Madrid.
- LYNCH, Kevin. (1966). La imagen de la ciudad. Ed. Infinito. Buenos Aires.
- MINISTERIO DE SALUD Y ACCION SOCIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Dirección Provincial de la Familia. Subsecretaría de infancia, familia y medio ambiente. Saiegh, Diana et al. (s/f). Para humanizar la vida. Una puerta a la integración. Es fotocopia.
- ZAMORANO, Mariano. (1993). Geografía urbana. Forma, función y dinámica de las ciudades. Colección Geográfica. Ed. Ceyne. Buenos Aires.
- ZARATE, Martín A. (1991). El espacio interior de la ciudad. Ed. Síntesis. Madrid.