



Volumen 2 / Número 4
Diciembre 2017
ISSN 2518-2943

¡Recuperar la acera, salvar la vida urbana!
Observaciones para una intervención integral del Sistema de Espacio Público de
Managua

Recover the sidewalk, save urban life!
Observations for an integral intervention of the Public Space System of
Managua

Dr. Guerrero Flores Napoleón
Napoleon.guerrero@farq.uni.edu.ni
Doctor Arquitecto – Urbanista, Facultad de Arquitectura – UNI, Nicaragua

Abstract

Currently, the city of Managua is subject to a series of interventions in the public space or system of territorial and urban free spaces. Recently, between 2015 and 2017, the Rubenia overpass, the new urban bus stops, the renovation of a network of intelligent traffic lights, and the construction of a multi-purpose building to celebrate sporting events, among other works linked to the celebration, were built. of the XI Central American Sports Games, Managua 2017, still under construction. Also, we have seen the successful completion of many parks in our neighborhoods. Undoubtedly, these operations come to give quality of life to all citizens and are an undeniable sign of the process of urbanization that the capital has experienced since 2008. This process of urban transformation is broad and has other scales of intervention, such as the construction of the Estadio de Béisbol, located in an urban area that has been shaping up for decades as one of the most symbolic centralities of the new Managua, gathering particular buildings such as the Cathedral, the traditional Shopping Center and the Intercontinental Metro-Centro Hotel.

The observation of these interventions in the public space raises the need for a reflection on the meaning and the basic concepts of this practice. It seems intuited a strategy of specific operations on specific areas, which present urban conflicts especially in the area of road and pedestrian circulation. However, from this same urban praxis arises the need to ask about the totality of the problem in a systemic way: Is the increase of the road box on the express roads and the construction of overpasses to improve road circulation sufficient, and ignore pedestrian circulation in the solution of public space? Is it enough to technologically improve the traffic lights network and improve the conditions of shelter at bus stops? What are the urban qualities of high road crossings and how do they contribute to the complexity of the definition of the street? There is no doubt that these urban operations are key in improving the efficiency of transport and the circulation of the city, but at the same time, they seem to be partial and disconnected insofar as they leave out several aspects related to the complexity of the Spaces System. Urban and Territorial Publics.

Keywords

Public space, pedestrian city, integral intervention, connection, connectivity.

Resumen

En la actualidad, la ciudad de Managua es objeto de una serie de intervenciones en el espacio público o sistema de espacios libres territoriales y urbanos. Recientemente, entre 2015 y 2017 fueron construidos el paso a desnivel de Rubenia, las nuevas paradas de autobuses urbanos, la renovación de una red de semáforos inteligentes, y la construcción de un edificio polivalente para celebrar encuentros deportivos, entre otras obras ligadas a la celebración de los XI Juegos Deportivos Centroamericanos, Managua 2017, todavía en construcción. También, hemos visto finalizar con éxito la mejora de muchos parques en el interior de nuestros barrios. Sin duda, estas operaciones vienen a dar calidad de vida a todos los ciudadanos y son muestra innegable del proceso de urbanización que experimenta la capital desde 2008. Este proceso de transformaciones urbanas es amplio y tiene otras escalas de intervención, como ejemplo, la construcción del Estadio de Béisbol, emplazado en un área urbana que se está perfilando desde hace décadas como una de las centralidades más simbólicas de la nueva Managua, reuniendo edificios particulares como la Catedral, el tradicional Centro Comercial y Hotel Intercontinental de Metro-Centro.

La observación de estas intervenciones en el espacio público plantea la necesidad de una reflexión sobre el sentido y los conceptos básicos de esta práctica. Parece intuirse una estrategia de operaciones puntuales sobre ámbitos determinados, que presentan conflictos urbanos sobre todo en el tema de la circulación vial y peatonal. Sin embargo, surge de esta misma praxis urbanística la necesidad de preguntarse por la totalidad del problema de manera sistémica: ¿Es suficiente el incremento de la caja vial en las vías rápidas y la construcción de pasos a desnivel para mejorar la circulación vial, e ignorar la circulación peatonal en la solución del espacio público? ¿Basta con mejorar tecnológicamente la red de semáforos y mejorar las condiciones de resguardo en las paradas de autobuses? ¿Cuáles son las cualidades urbanas de los pasos viarios elevados y como contribuyen a la complejidad de la definición de la calle? No cabe duda que estas operaciones urbanas son claves en la mejora de la eficiencia del transporte y la circulación de la ciudad, pero al mismo tiempo, parecen ser parciales e inconexas en la medida que dejan fuera varios aspectos relativos a la complejidad del Sistema de Espacios Públicos Urbanos y Territoriales.

Palabras Claves

Espacio público, ciudad peatonal, calle, conexión, conectividad.

Introducción

Poner remedio al tráfico de la ciudad y la congestión en la calle, así como aliviar la inseguridad y el miedo son temas recurrentes en nuestro contexto urbano. La calle ha ganado

connotaciones negativas a pesar de ser casi una realidad material inexistente desde que el terremoto de 1972 destruyó el centro histórico de la capital. Las calles residenciales nuevas, posteriores al terremoto, junto a las que sobreviven como persistencias de la catástrofe, comúnmente, son asociadas al crimen y a todo lo que se considera socialmente amoral. Este estigma que pesa sobre la calle se debe a nuestro descuido en la planificación y diseño.

La planificación urbanística en nuestro país, ante la tarea de reconstrucción de la capital iniciada en 1973, optó por un crecimiento poli-céntrico interconectado por pistas de tránsito rápido que desde entonces ignoraron a los peatones y fueron ideadas para el desplazamiento exclusivo de vehículos automotores. Desde entonces la idea de la ciudad peatonal ha estado ausente en el horizonte de construcción de los nuevos tejidos de la ciudad.

La calle en la enseñanza del urbanismo nacional

Por otra parte, en la enseñanza de la arquitectura y planificación a nivel nacional, observamos desde entonces dos posturas pasivas ante la complejidad y riqueza de la calle, en tanto es componente de la estructura urbana. La primera, compuesta por arquitectos enfrascados en el diseño individual de sus edificaciones, ignorando casi de manera absoluta el entorno urbano de la calle, preocupados en extremo por cumplir con las determinantes del control urbano exiguo, basado casi exclusivamente en la regulación de los usos del suelo y las normas viales, exento de una visión morfo-tipológica de la ciudad y los trazados urbanos. La segunda postura, sostenida por los planificadores, que desde una visión escalar territorial ponderaron la calle como canal de tráfico vehicular, reduciendo su grafía a hilos de comunicación, oprimiendo la complejidad de los factores que acontecen en este espacio, en cuanto es una realidad física que acoge manifestaciones sociales, económicas, políticas, cívicas y por tanto histórico-culturales.

Cabe recordar que la característica esencial del Espacio Público es conformar una red o sistema continuo, articulado y extendido a la totalidad del área urbana. Estos atributos mencionados pueden aclarar y orientar futuras intervenciones urbanas. En otros textos hemos señalado la necesidad de una visión holística de la ciudad, en la que todos los sistemas, componentes y elementos de la estructura urbana son concebidos como unidad orgánica en equilibrio con la matriz natural del territorio.

El problema de la calle desde entonces en nuestra cultura ha perdido la noción de su verdadera naturaleza basada en la interacción de las personas con el medioambiente complejo, y haber reducido la idea de la misma a un canal exclusivamente funcional que atiende como prioridad el tráfico vehicular, de esta forma, la acera nunca tuvo la importancia debida y fue reduciéndose en sus dimensiones y características de calidad física, a veces hasta ser invadida por estacionamientos de los mismos vehículos, expulsando al peatón y todas las actividades humanas a la calzada vehicular, dejando sin opción las actividades de encuentro ciudadano.

Conectividad, continuidad, acceso y articulación

La observación atenta de la situación de las calles actuales, nos permite reconocer que en ocasiones es la robustez de los árboles la que ha sustituido la función del bordillo (cuneta), salvando la amenaza del atropello a los peatones, y garantizando un espacio a resguardo para el intercambio social. No obstante, en otros casos, el árbol ha invadido el espacio del peatón, demostrando con ello una inadecuada selección de su especie para la fruición urbana, o un insuficiente dimensionamiento del espacio de la acera. El estudio ergonómico de la acera debería incorporar como mínimo el espacio para la vegetación, infraestructuras, mobiliario urbano, señalética, circulación peatonal y en excepcionalmente espacio para los ciclistas. La experiencia de recorrer nuestros barrios también muestra otras casuísticas negativas en la que estos ámbitos mínimos de la acera, están faltos de un uso racional de modo que el recorrido fluido y sin obstáculos es un problema incluso difícil de superar para las personas que no padecen limitaciones en su movilidad, y es que resulta también urgente, a nivel de diseño urbano solucionar los temas de las alineaciones de las edificaciones (límite público-privado), rasantes de calle y trazado.

Pero antes de avanzar en el ensayo, es necesario reconocer que la esencia de la calle es multidimensional, aunque tiene dos funciones que la caracterizan fuertemente; por un lado se constituye como camino o cauce para el transporte, es decir, como medio para realizar un desplazamiento o itinerario; y por otro parte, es al mismo tiempo un lugar para permanecer en el que hay actividades humanas relacionadas con el ocio, trabajo, espectáculo, manifestaciones sociales, interacciones comerciales y eventos simbólicos. Por tanto, es un escenario de socialización, es mucho más que una mera vía de tránsito vehicular. (Machón 2000, 21) La calle es un elemento urbano complejo en la que tiene lugar la realización de servicios, la gestación de ideas, y bienes patrimoniales. La calle es sobre todo el lugar de expresión de las instituciones de la cultura, ámbito de convivencia de las personas y escenario de las relaciones entre clases sociales.

Aterrizando estas ideas a nuestra realidad cotidiana y ciudadana, podemos señalar al menos tres aspectos básicos del rol que debería desempeñar la red de espacios públicos (territoriales y urbanos) en nuestra capital:

1. **Los espacios públicos han de establecer la relación espacial de conectividad y continuidad entre la zona urbanizada y el territorio.** Aquí cabe preguntarse cómo se estructura esta relación en el interior de Managua. ¿Qué solución de continuidad y conectividad espacial hay entre *el sistema natural de lagunas volcánicas* que conforman Nejapa, Asososca y Tiscapa? A nivel natural y paisajístico son innegables los valores patrimoniales de estos ámbitos; sin embargo, desde la idea de ciudad peatonal (amable y amigable) no existe ningún recorrido o itinerario articulado que bien pueda servir como soporte y pretexto del crecimiento turístico de la ciudad.

Podríamos, también, hacer extensible esta primera reflexión a otros elementos del sistema de espacios geográficos como el litoral del Lago, la sierra de Managua¹ y las planicies del valle de Tipitapa, este último ámbito, atravesadas por el sistema hidrográfico compuesto por cursos de aguas menores y quebradas estacionales; espacios todos importantes para la continuidad de la matriz natural. Sin embargo, es justo mencionar las intervenciones y esfuerzos realizados en la revitalización de los espacios urbanos a la orilla de la ciudad de Managua, reconvertidos en el Paseo Salvador Allende, y el Paseo Xolotán.

Por último, otro aspecto de la escala territorial de la calle ofrece ventajas y espacios de oportunidad para el proyecto de ciudad. En tanto elementos lineales, las calles, que se extiende en el territorio desde el interior de la ciudad hasta el vasto territorio abierto, son observadas como elementos continuos que encuentran prolongación sistémica fuera de la ciudad en forma de elementos como carreteras, caminos históricos, rurales; y también, en otros elementos geográficos naturales como ríos, quebradas, cauces y barrancos. Ahora bien, invirtiendo nuestra lectura de este conjunto de filamentos territoriales, viendo desde el territorio abierto hacia el interior de la ciudad, leyendo desde los elementos naturales hasta las calles urbanas, la extensión de estos hilos en el interior de la ciudad ofrece espacios de oportunidad para crear un sistema articulado de paseos arbolados y parque lineales; cada uno de nuestros causes podría convertirse en un paseo arbolado, en un bulevar urbano o una rambla que ayudaría conformar el espacio humano para el encuentro social y por supuesto a construir nuevas centralidades al interior de los extensos tejidos urbanos amorfos.

2. **Los espacios públicos son el soporte funcional básico de la movilidad interna (urbana y territorial)**, es decir, los canales urbanos o vías rurales por donde nos desplazamos de un lugar a otro en la ciudad, o de un sitio natural a otro en el territorio abierto. Preguntémonos sobre *¿Cuál es la calidad de este soporte en nuestra ciudad capital?* En el área interurbana, caracterizada por un mayor dinamismo edificatorio, y en tanto sigamos en ausencia de las herramientas de planificación parcial (planes de extensión, densificación o mejora) deben establecerse con premura desde la planificación municipal, diferentes categorías de calles, según su jerarquía vial o según la significación simbólica y de actividades en la escala de la ciudad, distrito y barrio. Debemos enfatizar que la calle en tanto espacio público no puede seguir siendo conceptuada parcialmente como flujo vehicular. Rescatar la calle implica tomar consciencia de su complejidad. La calle, además de soportar la vialidad vehicular, es un espacio de encuentro ciudadano y actividades sociales y comerciales. Cada calle tiene su propia identidad y comparte los elementos básicos de su construcción (caja vial, espacio de peatonal, espacio ciclo-vía, espacio de instalaciones e infraestructura, espacio de

mobiliario urbano y espacio del arbolado), ¿...y en esta sumatoria de requerimientos, por qué no incorporar el espacio de la actividad informal como un episodio consumado en la experiencia de urbanización latinoamericana?

Acertadamente nos enseña Josep Rykwert, que los proyectos utópicos basados en soluciones exclusivamente técnicas han alterado las funciones de la calle hasta el punto de no poder reconocerlas, estos proyectos han *impedido* otras funciones de intercambio social y de contacto humano que están erosionando decididamente las comunidades y provocando la enajenación de los habitantes. Esto inevitablemente lleva a extender la tensión social provocada por la pérdida del espacio público, consecuentemente, genera malestar social y como subproducto un incremento de la criminalidad urbana que se traduce en pobreza, destrucción de la propiedad pública-privada, y un aumento de vigilancia o seguridad que crea un ambiente militarizado del espacio público y eleva el costo de la vida. (Rykwert 1981, 23) Las observaciones de estas experiencias sobre la calle pueden orientar las interrogantes sobre el futuro de los espacios urbanos residuales y todos sus efectos negativos sobre el espacio del peatón, originados por la construcción de los pasos a desnivel (solución técnica exclusivamente vehicular), y sobre impacto que estos tendrían sobre ámbitos que tienen vocación de centralidad urbana con una fuerte presencia ciudadana, al menos de manera potencial, como es el caso del área de Metro Centro y la nueva Catedral. Esto nos lleva a reflexionar sobre el poco acierto de un *paso elevado* en la rotonda Rubén Darío, y la conveniencia quizá de una solución soterrada que permita recuperar este espacio con vocación de centralidad urbana y de actividades comerciales y cívicas.

3. **El espacio público en cualquiera de sus formas cumple con la función de proporcionar acceso al espacio privado.** Sin lugar a dudas, el espacio público es la referencia de la parcelación del suelo para la edificación en general, privada y pública. Sin las prestaciones funcionales del espacio público en sus diferentes morfologías: avenidas, bulevares, paseos, calles comerciales, pasajes residenciales, y en sus otras formas, como espacios centrales, plazas y parques, no podría estructurarse el entramado o tejido urbano, y simplemente no podrían existir accesibilidad, iluminación y el continuo de las fachadas que conforman las manzanas y la imagen de la ciudad.

Complementariamente a este enfoque estrictamente urbanístico, desde la perspectiva humanista y espiritual tan inherente a nuestra cultura y discursos oficiales, podemos adherirnos al pensamiento de Thomas Merton, cuando sostiene que la calle debe ser un lugar habitado. Para el místico

"La calle no puede ser simplemente un lugar por donde se pase o solo sirva para el paso de coches o para hacer dinero con los negocios, un lugar inseguro al ser una tierra de nadie. Así la calle se convierte en un lugar alienante y lo mejor que podemos hacer es cerrar las persianas para no ver nada. No, la

calle tiene que ser un lugar habitado en que la gente disfrute estando allí, donde la gente esté presente con su propia personalidad, su plena identidad, como gente real, gente feliz." (Merton. Cfr. En: Rodenas 2010, 147)

Algunas observaciones sobre la situación de nuestras calles

Una vez definidas las funciones del espacio público y más específicamente de la calle, reflexionemos sobre la realidad de esta morfología urbana en Managua. Un recorrido rápido muestra la deficiencia de la acera y la prevalencia del vehículo, con una proporción de espacio mayor dedicada al tráfico vehicular.

El problema no es solamente la carencia de aceras y su precariedad. Hay un tema de concepto que agrava el problema peatonal y la práctica fragmentación de la acera debida a la falta de planificación espacial (ergonomía) de la misma.

Para muestra, invito a un análisis rápido del acceso al antiguo Hospital Militar. En este ámbito urbano, las reformas del espacio público (2014) cercenaron el acceso seguro para los peatones. Nos preguntamos: *¿Cómo es que la misma administración es incapaz de cumplir las normas de accesibilidad y los principios de la ciudad peatonal que ella misma establece? ¿Qué ejemplaridad estamos proyectando en la construcción de la ciudad?*

Un ejemplo más reciente de la falta de ponderación del espacio público en nuestra cultura y en especial en la concepción de los proyectos lo encontramos en el recién inaugurado Estadio de Béisbol. Observamos al menos tres errores básicos en el tratamiento del espacio público y sus elementos. El primero, relativo al trazado de la nueva vía secundaria que une la Avenida Universitaria con su paralela Carretera a Masaya, en este trazado no hay una lectura de los tejidos urbanos aledaños, las bocas calles no están relacionadas ¡pudiendo estarlo! para crear una trama articulada y continua para aliviar el tráfico. El segundo, referido a la falta de seguridad de los potenciales transeúntes, opinamos que un espacio como éste debió prever, al menos, la seguridad de los peatones en la proximidad del cauce de la prolongación de la carretera a Masaya, en el mejor de los casos, debió pensarse en una vía marginal que también aliviara el tráfico de la Carretera a Masaya en las horas de entrada y salida del Estadio. Tercero, el dimensionamiento de las aceras en la Avenida Universitaria resulta insuficiente para el número de aforo de las instalaciones, y a ello podría agregarse la concepción errónea en cuanto criterio de sostenibilidad (infiltración de las aguas) de la gran extensión prevista como estacionamiento en el costado Oeste. Así como la ridícula compulsión de poner una valla o malla ciclónica para cerrar intencionalmente un espacio que tiene vocación comunitaria, colectiva y lúdica. No es el único caso que muestra una obsesión por cerrar y excluir al ciudadano de los edificios que están destinados para el público, creo recordar, que esta ridícula decisión está también presente en el Museo de Juan Pablo II, localizado en el Paseo Salvador Allende.

Por otra parte, si nos detenemos a cavilar, vivimos en un país donde las mayorías viajan en transporte público. Entonces, por qué no pensar y construir la ciudad para todos y frenar la agresión que provoca la velocidad e invasión de las camionetas doble cabina, autobuses y otros

vehículos de gran tamaño en el espacio del peatón, que en muchas partes de la ciudad es insuficiente y casi inexistente.

El espacio público tiene también funciones estéticas en la planificación y crecimientos de la ciudad, contribuyen a cumplir aquellos principios señalados por Kevin Lynchⁱⁱ en su teorización sobre la ciudad americana: orientación, significado e identidad. La buena forma del espacio público en cualquiera de sus tipologías, permite *"la expresión y percepción interna de la forma de la ciudad"* (ESTEBAN: 2001). Las diferentes tipologías del espacio público hacen posible concretar variantes, jerarquías, diferentes formas de articulación de los tejidos urbanos y focalizaciones para los monumentos que configuran el trazado de la ciudad y el paisaje urbano.

También, podemos señalar una función menos visible pero importante. El espacio público y en exclusiva el espacio de la calle, soporta la instalación de todos los servicios de infraestructura técnica (agua, electricidad y evacuación) como ya sabemos. Sin duda, las infraestructuras urbanas de evacuación y abastecimiento son los servicios que distinguen la ciudad del campo y garantizan la calidad de vida de sus habitantes. Esta función de la calle es un punto de reflexión valioso para Managua en toda su extensión. En los espacios urbanos no consolidados hace falta completar estos servicios, y en los nuevos espacios de extensión, es necesario tener en cuenta el criterio de compacidad y continuidad de la trama urbana para garantizar un consumo racional del suelo y evitar el gasto energético desmedido, que provoca el emplazamiento discontinuo de las nuevas urbanizaciones residenciales, aludimos a la ciudad construida en racimos exentos y alejados de las zona urbana consolidada.

La total incoherencia e inoperancia en la colocación de las infraestructuras y mobiliario urbano (postes de luz y rótulos) reafirman la discontinuidad y falta de conectividad espacial del espacio público. Los aspectos positivos de nuestras calles están en el verde, como lo afirman expertos urbanistas latinoamericanos cuando sostienen que Managua es una de las ciudades más verdes del continente. Se podría recapitular diciendo que en los países desarrollados, la cuneta soporta la acera, en Managua la acera existe gracias a nuestros árboles, cuando estos son respetados y despliegan su natural y frondosa sombra.

Conclusiones

- Una recapitulación de las observaciones anteriores nos permite señalar la importancia y urgencia de la toma de consciencia por parte de los profesionales que proyectan y gestionan la ciudad, ya que el espacio público, en cuanto es una categoría urbanística, estructura y sustenta la ciudad y su espacio de convivencia.
- La forma de la red de espacios públicos y la pertinencia de sus jerarquías y disposición no puede ser abordada como una parte residual del diseño urbano. Quienes definen y gestionan el espacio público debería estimar que un parámetro cuantitativo en la configuración de la

calle, recogido de experiencias ejemplares, señala que al menos el 50% de la superficie de la misma cumple funciones distintas a la circulación vial, es decir, que es espacio dedicado al peatón, la vegetación, el mobiliario urbano y la complejidad de las relaciones y actividades humanas.

- Un cambio conceptual positivo en la manera de abordar la gestión y el diseño del espacio público de la ciudad enfatiza que el espacio público es reflejo de la vida social y cultural. La acera no es el negativo de la caja vial. La calle no es un curso o flujo vehicular, únicamente. La calle es el lugar privilegiado del encuentro social, la sede de las expresiones de la cultura urbana, el lugar donde se producen interacciones ciudadanas, el sitio de manifestación del tejido social y las organizaciones civiles. La calle, en nuestra realidad centroamericana, es el territorio donde la economía informal hace posible la subsistencia de los desempleados.
- El espacio público imprime carácter y sentido simbólico en la percepción de la ciudad. La calle es mucho más que simple flujo de vehicular, en su espacio compuesto por la acera y configurado por las fachadas de los edificios, extienden las redes de servicios, tiene lugar el ocio, esparcimiento y el juego de los niños, que son el futuro de la nación. Atendiendo a lo qué es la calle en sentido holístico, cabe señalar que simultáneamente a la automatización del sistema de semáforos, debería garantizarse el espacio vital del peatón y el árbol, el conjunto de las señales, en especial los pasos cebras, el mobiliario urbano (señalética) y el buen estado de los andenes, cunetas y manjoles.
- En esta misma línea es necesario responsabilizarnos como profesionales sobre el buen dimensionamiento de las nuevas paradas de autobuses, donde se observa poca precisión en la solución de los aspectos ergonómicos, funcionales, espaciales (disposición respecto a la línea de fachada y tamaño de las mismas). En consecuencia, estas intervenciones sobre el espacio público dejan hasta hoy, en último lugar las necesidades y requerimientos del peatón, de forma paradójica, al hecho de haber sido construidas precisamente para los peatones. El aprendizaje disciplinar y profesional consiste en percatarse que la buena intencionalidad del proyecto se juega en la capacidad técnica del diseño, pero también en la capacidad teórico-conceptual, que se basa sobre todo en nuestra capacidad para recurrir a una cosmovisión con fundamentos éticos integrales; recordemos nuevamente a propósito lo que nos enseña Merton sobre el espíritu de la calle:

"Vivir es más que sumisión, es creación, es crear nuestro mundo propio como escena de felicidad personal. Hay que bailar en la calle, aunque esto no cambie el hecho de los alquileres demasiado altos, de los problemas con la basura....No importa, hay que empezar a cambiar la calle y la ciudad, y así descubriremos nuestra capacidad para transformar nuestro propio mundo. La celebración supone la creación de una identidad común, de una conciencia común, una fiesta en la que todos nos unimos con la alegría que surge del amor." (Merton Cfr. En: RODENAS 2010, 147)

Referencias

1. ESTEBAN (2001). La ordenación urbanística: conceptos herramientas y prácticas. Barcelona. Ed. Diputación de Barcelona.
2. LYNCH (1984) La imagen de la ciudad. Barcelona. Ed. Gustavo Gili.
3. MACHÓN (2000). Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano. Madrid. Ed. MOPU. p. 21.
4. RODENAS (2010). Thomas Merton: El hombre y su vida interior. Madrid. Ed. Nercea. p. 147
5. Stanford Anderson (1981) Calles problemas de estructura y diseño. Barcelona. Ed. Gustavo Gili.

Notas y Citas bibliográficas

1. En este sentido es interesante recordar el escenario de los conceptos disciplinares de la urbanística respecto a la calle, basados en esquemas de la ciudad o diagramas analíticos de las funciones urbanas en las que predomina el transporte. Joseph Rykwert, nos explica que la calle fue atacada por los maestros de los CIAM, los teóricos del higienismo como Arturo Soria, que propuso una ciudad-calle de modo que la sobrecargó con funciones. Josph Rykwert. La calle: el sentido de su historia. En: Stanford Anderson (1981) Calles problemas de estructura y diseño. Barcelona. Ed. Gustavo Gili. p 23-35.
2. "El medio físico es una parte estructuralmente integral de la sociedad, y al mismo tiempo un apoyo de las necesidades y actividades concretas y un sistema cultural, interdependiente, con proposiciones fundamentales respecto a los individuos y a la sociedad..." Stanford Anderson (1981) Calles problemas de estructura y diseño. Barcelona. Ed. Gustavo Gili. p 7-8.
3. GUERRERO (2015). La Planificación Territorial Urbanística frente a los desequilibrios urbanos y los Desastres Naturales. En: agrupaciondeurbanistasnicaragua.blogspot.com
4. Espacio de escala territorial, compuesto por las estribaciones de la Sierra del crucero, que actualmente está amenazado por el avance del crecimiento de urbanizaciones, aparición de infraestructuras, y rápida deforestación. Por la escala de este elemento geomorfológico no consideramos pertinente referimos en profundidad a su problemática.
5. LYNCH (1984) La imagen de la ciudad. Barcelona. Ed. Gustavo Gili.

Anexos



Buenas prácticas en la construcción del espacio público de la ciudad de Managua, en Avenida Augusto C. Sandino y la Avenida Bolívar. La construcción de los espacios de representación histórica y con vocación de centralidad inicia a tener un tratamiento de las aceras y el espacio del peatón de buenas dimensiones. Aunque, su tratamiento todavía no es unitario y homogéneo, y resulta todavía visible el peso del vehículo sobre el transeúnte. Un estudio de los elementos de la acera y la definición de materiales y texturas podría ayudar a generar una imagen urbana más coherente y cargada de identidad cultural. Nuestra visión normal tiene un gran campo de visión hacia el plano horizontal, los diseñadores experimentados invierten en texturas y acabados del piso terminado. Ciudades como Roma, Tarragona, Donostia, Copacabana en Brasil son identificadas por una imagen pregnante en la solución de los elementos que componen el plano horizontal del espacio público. Esta pregnancia ayuda también a democratizar el espacio público del Centro Histórico y la periferia urbana, proporcionando a los ciudadanos de uno y otro enclave urbano la misma calidad y prueba de estar siendo igualmente atendidos por la administración.



Las imágenes muestran fundamentalmente la invasión de la acera por parte del vehículo automotor, la insuficiencia de sus dimensiones y la falta de orden en la alineación de las construcciones. El comercio formal e informal invade el espacio de circulación de los peatones, esto es atribuible a la permisibilidad de la administración y la falta de urbanidad. Pero, también podríamos reflexionar sobre el dimensionamiento de la acera haciéndola capaz de acoger actividades distintas y complementarias a la circulación, en definitiva la calle es un lugar de intercambio ciudadano. Otra casuística que hace hostil nuestra ciudad es la falta de planificación en la implantación de los elementos de infraestructura eléctrica, telefonía, abastecimiento y evacuación de aguas. Estos elementos ¡necesarios! invaden el espacio del peatón y son superpuestos en forma caótica, hace falta una ordenanza urbana que regule incluso otros elementos como los rótulos que además interrumpen la propia vialidad en algunos casos extremos. En este punto, podríamos citar el caso de los árboles y maceteros, colocadas a capricho por cada propietario en su frente de fachada, olvidando que la calle es un espacio colectivo, aunque se paguen impuestos municipales. Un último aspecto, tiene que ver con las rampas de acceso a garajes, también faltos de regulación y buen diseño, sería oportuno que la Alcaldía estableciera un catálogo de elementos típicos en la solución de accesos y rampas, así como una ordenanza reguladora respecto a la rasante de calle, aspecto muchas veces mal enfocado en el emplazamiento de nuevos edificios. La reflexión última de toda esta casuística, apunta a sostener que el planeamiento urbano en Managua está en un periodo incipiente, los Planes Reguladores y de Control Urbano carecen de un enfoque morfológico y se limitan a establecer retiros y alineaciones que además son constantemente violadas por falta de educación y respeto hacia lo público.



Las dos imágenes muestran situaciones indebidas y peligrosas para la vida de los peatones. De esto podrían derivarse varias reflexiones: la primera podría explicar nuestra cultura respecto al vehículo automotor, el uso del mismo como un símbolo de poder que condiciona la construcción de una ciudad amable y hace del espacio público un lugar residual. En este caso, la ciudad no está en función de las personas en tanto peatones y mayorías que no tiene recursos para movilizarse en transporte privado. Podríamos decir que este diseño de ciudad sigue las pautas del modelo norteamericano fordista y expresa la esencia de la *ciudad colonial* en el sentido que Frank Fanon explicaba. La segunda reflexión es más especializada y cuestionaría el nivel alcanzado por el diseño de estos elementos “*Pasos elevados*”, solución ingenieril que hace a un lado al peatón y confía en que la solución a la crisis y caos vial pasa por la tecnología, ya que esta tiene una carga ideológica de *progreso y desarrollo* que resulta rentable políticamente. Lo que olvidan estas soluciones es que son generadoras de espacios sombríos y de alto riesgo en materia de seguridad y también hostiles, se convierten en ámbitos urbanos que no permiten recorrer la ciudad con garantías. Las consecuencias de esta situación repercuten directamente en la calidad de vida de los barrios y en el comercio subsidiario, asunto que favorece ¡claro! a las grandes superficies comerciales, donde solo es posible llegar en vehículos. ¡Otra vez el modelo Americano de ciudad fordista! Claro, con la desventaja para el nicaragüense de a pie y de escasos recursos. Pensar y diseñar la ciudad se convierte necesariamente en un acto político, ninguna decisión de diseño es inocente, o favorecemos el consumo desmedido, la cultura del descarte y gasto energético, o apunta al cambio de mente procurando buscar un equilibrio sostenible. Ampliar las grandes pistas viales es necesario, pero debe de estar acompañado de una inversión en transporte público y un diseño que tenga en cuenta la complejidad de la calle. Si es de otra manera, queda la duda sobre a quién favorece el planeamiento de la ciudad. Las ciudades que han solucionado este aspecto nunca lo hicieron ampliando el espacio viario únicamente, hizo falta construir el espacio público y favorecer el transporte público, menos contaminante y más sostenible para el medioambiente. Y para los que no están al día con la tecnología, hace falta recordar que en muchos casos, actualmente en otras ciudades, estas soluciones elevadas están siendo sustituidas por proyectos que favorecen al peatón, porque la esencia de la ciudad pertenece a las personas, vayan o no en vehículo.