



## Atributos para una ciudad humanizada<sup>160</sup>

Sara González Álvarez<sup>1</sup>, M. Rosario del Caz Enjuto<sup>2</sup>

1: Estudiante de Arquitectura de la ETS de Arquitectura de la Universidad de Valladolid.

2: Profesora Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio, ETS de Arquitectura de la Universidad de Valladolid

[sara\\_glezal@hotmail.com](mailto:sara_glezal@hotmail.com)

[charo@arq.uva.es](mailto:charo@arq.uva.es)

### 1. Introducción

La ciudad, escribía María Zambrano, “es lo más creador entre las estructuras de humana convivencia”. Ámbito del saber, la cultura, el arte, la economía, el derecho, las oportunidades, el desarrollo personal, con frecuencia es ajena hoy a esos elevados rasgos. El gigantismo de algunas intervenciones, la ordenación que da preferencia a modos motorizados privados de moverse frente a otras opciones, la discontinuidad, la escasa cualificación de unos ámbitos en favor de otros, la inseguridad de determinados barrios y recintos, o la falta de elementos atractivos y amables hacen que el espacio urbano sea percibido como un ámbito ajeno, extraño e inhóspito, privado de las condiciones esenciales para ser sentido como un espacio de ciudadanía.

El urbanismo, “ciencia de la administración de los valores urbanos”, según una ya vieja definición del historiador del arte Giulio Carlo Argan, debería centrar el foco de su actividad en la recuperación de los mejores valores de la ciudad, en la ordenación y el diseño de los suelos, los tejidos y los espacios por y para el conjunto de los ciudadanos. En definitiva, en la humanización de las ciudades. Bajo estas premisas, el trabajo de investigación en el que se sustenta esta comunicación pretende acotar y especificar algunas de las claves del problema; la definición de una serie de atributos que, según nuestro criterio, ha de tener una ciudad humanizada (ciudad segura, igualitaria, justa, accesible, participativa, atractiva, acogedora, integradora, amable, resiliente, saludable, equilibrada, etc.), así como una secuencia de parámetros prácticos relacionados con dichos atributos (mezcla de usos y actividades, densidad residencial, escala adecuada, edificios bajos, permeabilidad peatonal, vegetación, espacios verdes, etc.) que aplicados a la configuración del espacio urbano ayudarán a conseguir estas cualidades, generando repercusiones positivas para todos los ciudadanos, para el medio ambiente, e incluso para la economía. Finalmente, y a modo de síntesis, se plantea la elaboración de una matriz relacional entre dichos atributos y aquellos parámetros que los desarrollan. Dicha matriz pretende, por un lado, poner de relieve el efecto sinérgico y multiplicador de muchos de los parámetros seleccionados. Es decir, indicar de manera muy gráfica cómo un mismo parámetro puede tener repercusiones positivas en diversos atributos contribuyendo, en mayor medida, a una mejora también mayor de la humanización de las ciudades. Por otra parte, la matriz pretende funcionar como una tabla-guía de buenas prácticas urbanas.

<sup>160</sup> El contexto en el que se realiza esta comunicación es el del trabajo de investigación “Diseño del espacio público para una ciudad más humanizada” que se está desarrollando al amparo de la Beca de colaboración en tareas de investigación en departamentos universitarios. Se realiza en el Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura. Tutora de la beca: M<sup>ª</sup> Rosario del Caz Enjuto.



## 2. Atributos

---

Se exponen y definen brevemente a continuación aquellos atributos básicos que consideramos deben formar parte de una ciudad humanizada.

### **Ciudad justa/equitativa**

El espacio público es un reto y una oportunidad para la justicia urbana. La ciudad en su proceso de desarrollo debería garantizar a todos sus habitantes los mismos servicios, espacios y beneficios. En cambio, en los últimos años se ha convertido en lugar de acumulación de riqueza y de oportunidades para el crecimiento de los negocios, dejando en segundo plano su potencialidad como espacio para el desarrollo humano. En este sentido, hablamos de una serie de derechos que la ciudad ha de garantizar en la búsqueda de una sociedad más justa a través de una planificación integral.

### **Ciudad igualitaria**

El espacio urbano se debe adaptar y servir por igual a la gran variedad de habitantes que viven en la ciudad, procurando equidad de condiciones, de oportunidades, de accesibilidad y movilidad, etc. Esta cualidad se ha perdido en el modelo de ciudad actual que responde a un único perfil de ciudadano (hombre adulto, sano, de clase media y en edad de trabajar). Baste citar el ejemplo de la movilidad para entender que la ciudad no ofrece las mismas ventajas para los que disponen de coche que para aquellos otros que no lo tienen.

### **Ciudad segura**

La seguridad, directamente relacionada con la protección de la propia vida, es uno de los derechos básicos que la ciudad ha de proveer a sus habitantes, pues la ausencia de ésta no permite a los ciudadanos vivir el espacio público, limitando su propia libertad y desarrollo personal. En este sentido, es tanto o más importante la percepción de seguridad que la real estadística, ya que es el miedo el que nos impide salir de casa para movernos con garantías en la ciudad. La mejor manera de conseguir que el espacio público sea seguro es haciendo que las calles estén pobladas de gente a todas las horas del día, todos los días del año, de manera que otros ciudadanos compartan el espacio urbano, pudiendo observarlo y actuar en caso de conflicto. En este sentido, el problema de la seguridad implica cambios sustanciales en temas como la ordenación de los usos de suelo, el diseño del espacio público, los espacios de movilidad, etc. generando un espacio que fomente la vitalidad y las relaciones de vecindad para crear lazos de solidaridad y ayuda.

### **Ciudad equilibrada**

La práctica urbanística debe promover la continuidad del espacio urbano, la no diferenciación de zonas. La diferencia en la calidad entre unos barrios y otros (todo un abanico que va de las zonas de privilegio a los ámbitos de pobreza) no solo genera desigualdad entre unas personas y otras, no sólo rompe la cohesión que garantiza la plena ciudadanía, sino que genera tensiones y situaciones de inseguridad. Es por ello que debe plantearse un reequilibrio entre los diferentes barrios de la ciudades, descentralizando y equidistribuyendo espacios y servicios de calidad.

### **Ciudad accesible**

La accesibilidad urbana está relacionada con la posibilidad de conseguir bienes y servicios, realizar actividades y alcanzar destinos. Es la facilidad con la cual se logra el disfrute de la oferta provista por la ciudad en todas sus dimensiones, medida en base a cuestiones de tiempo, coste, comodidad y riesgos necesarios para llegar a las oportunidades que ofrece la ciudad. Es, pues, de primer orden conseguir entornos y situaciones globales más accesibles que favorezcan la igualdad de oportunidades y que mejoren la calidad de vida de la población.



### **Ciudad saludable**

Como garantía de una buena calidad de vida en la ciudad, ésta ha de proporcionar espacios que ofrezcan condiciones favorables para el desarrollo individual y colectivo en un entorno saludable. Y es que desde el campo de la salud pública también se avanza en relacionar ésta con consideraciones espaciales y de lugar. Siendo exigencias para una buena vida las condiciones adecuadas del aire que respiramos, la identificación saludable con el entorno y las personas que lo viven o la aspiración a una inserción en lugares saludables y equilibrados, donde la naturaleza protagonice nuestro enraizamiento a la tierra.

### **Ciudad resiliente**

Es aquella cuyo equilibrio entre las dimensiones ambiental, social y económica favorece un estado de mayor equidad entre la generación actual y las generaciones futuras. El desarrollo urbano hasta nuestros días se ha regido por la búsqueda de la máxima rentabilidad a corto plazo agotando los recursos naturales en vez de usarlos y conservarlos. Por ello es importante poner de relieve la necesidad de un cambio de estrategia de planificación a largo plazo que tenga en consideración los costes ambientales y transgeneracionales. Hay que producir estructuras urbanas adaptativas, minimizando, para una misma oferta, el consumo de energía fósil y de otros recursos materiales, explotando los flujos locales y reduciendo el volumen de residuos, para reducir también los problemas ambientales de las grandes áreas urbanas.

### **Ciudad amable**

Si el espacio y las dotaciones públicas están proyectados de manera que generan el suficiente confort y la necesaria oferta de servicios básicos, éste será ocupado por un mayor número de personas durante un período de tiempo más largo, creando más actividad social, cultural y económica. Algunos factores a tener en cuenta para generar un espacio amable son: unas condiciones climáticas confortables, servicios básicos como una adecuada iluminación, lugares para sentarse, fuentes, espacios verdes, pavimentos especializados, etc. y una apuesta por las distancias cortas y velocidades bajas, para reducir la contaminación acústica y medioambiental y los índices de accidentalidad.

### **Ciudad atractiva**

Además de las cualidades de seguridad, justicia, dignidad, equidad, etc. la ciudad o el espacio público y las dotaciones públicas deben de tener una componente estética. La inversión en la belleza, en el diseño y la calidad de los materiales para conseguir un espacio público cualificado, interesante y atractivo, es una inversión justa, ya que estamos consiguiendo calidad en el espacio de todos los ciudadanos.

### **Ciudad participativa**

Para añadir una dimensión democrática al espacio público hay que conseguir participación ciudadana. Las carencias de la ciudad afectan de manera diferente a los distintos sectores de la población y cada uno de ellos, mejor que nadie, puede valorar y proponer objetivos a cumplir en las acciones que se llevan a cabo sobre el espacio urbano. La participación ha de ser información, comunicación, debate o negociación. Se trata de generar políticas en las que la ciudadanía se corresponsabiliza con sus representantes de las decisiones que se toman, impulsando la acción ciudadana y el asociacionismo.

## **3. Parámetros**

Del mismo modo que en el punto anterior, se exponen y definen a continuación los parámetros que, según nuestro criterio, darían cumplimiento a esos atributos demandados para una ciudad más



humanizada. Dichos parámetros, dado que son de rangos diferentes, se han agrupado en cuatro bloques. Cada bloque acoge, a su vez, varios parámetros o pautas más concretos. Son los siguientes:

### **Parámetros relacionados con la morfología urbana**

#### **Densidad adecuada**

La densidad de población está directamente relacionada con el dinamismo del espacio urbano. Para conseguir vitalidad es necesario que exista una adecuada densidad de habitantes, pues serán éstos los que ocupen el espacio público que les rodea. Por otra parte, es muy difícil establecer relaciones de vecindad en barrios con una densidad baja, pues las probabilidades de encuentro casual y de generación de confianza en el otro son muy limitadas. Por tanto hay que impulsar una suficiente concentración de viviendas en los solares disponibles para ello y hacerlo teniendo en cuenta su buena distribución, pues factores como la estandarización de las edificaciones, un excesivo tamaño de las manzanas o la escasa combinación de usos pueden dificultar la vitalidad a pesar de existir una correcta densidad.

#### **Mezcla de usos y actividades**

Las personas se mueven por el espacio público para acceder a los servicios que requieren en su día a día (laborales, educativos, comerciales o de ocio, deporte, cultura). Estos usos, que son capaces de llevar a la gente a un sitio determinado por sí mismos son los que deberían de coexistir en las diferentes áreas de la ciudad. Con ello se logrará que el espacio exterior esté ocupado a lo largo del día y se fomentará la creación de nuevas empresas o actividades para atender las necesidades de la gente. Por tanto, para que una vecindad tenga vitalidad ha de tener mezcla de usos, confiando al planeamiento la salvaguarda de unas condiciones de compatibilidad en cuanto a localización y tipología, control de emisiones, ruido, etc.

#### **Mezcla tipológica**

Si desde el proyecto pensamos en tipos que sirvan a colectivos especiales en convivencia (diversidad en cuanto a edades, sexos, razas,...), haremos que aparezca una rica mezcla de personas cohabitando en la vecindad y aportando su manera de vivir y experimentar el espacio público, evitando así el riesgo de discriminación al diferente. Esta variedad de personas con diferentes hábitos de vida, con horarios, necesidades y gustos distintos, creará un mayor sentido de comunidad que ayudará a proteger el espacio. Es importante también que hoy en día aparezcan nuevos tipos residenciales que acojan espacios de trabajo remunerado en la vivienda y soluciones con servicios domésticos comunes pues ayudará a compatibilizar trabajos domésticos con labores remuneradas en un ámbito seguro.

#### **Mezcla de regímenes de vivienda**

Del mismo modo que la mezcla tipológica, que exista una oferta variada y amplia en cuanto a los regímenes de tenencia de la vivienda en toda la extensión del suelo urbano ayudará a fomentar la presencia de diversas personas y grupos sociales, impulsando la integración social. A parte de las viviendas libres y en propiedad, se debería de fomentar la aparición de viviendas de protección oficial o en régimen de alquiler en áreas de centralidad urbana.

#### **Equidistribución de centralidades y espacios libres**

A día de hoy, el funcionamiento democrático y eficiente de la ciudad se podría evaluar por la interrelación entre movibilidades y centralidades. Una ciudad que funciona con centralidades especializadas y cerradas, dificultando su accesibilidad, acentúa las tendencias a la segregación, el individualismo y la exclusión. Por tanto, todas las áreas de la ciudad deberían de disponer de espacios con valor de centralidad así como de espacios libres de calidad que formen redes urbanas. Siendo accesibles y próximos a cualquier ubicación residencial de los habitantes, evitando barreras



arquitectónicas y disponiendo una buena señalización y funcionalidad para ofrecer una ciudad más cómoda y saludable.

### **Parámetros relacionados con la imagen urbana**

#### **Escala adecuada**

Para conseguir una ciudad más humanizada la escala de los espacios urbanos y especialmente de la calle como espacio público por excelencia ha de estar en relación con la escala personal. Hay que proyectar de manera que la forma y tamaño de los espacios libres guarde proporcionalidad con los niveles de actividad esperados, ya que, como la experiencia ha demostrado, una mayor superficie no presupone una mayor calidad. Otros temas relacionados con la escala son la relación con las prioridades de cada clima, el tamaño de las manzanas para generar cambios en la escena urbana y la fragmentación de los espacios sobredimensionados para adaptarse a las necesidades de los ciudadanos.

#### **Ciudad horizontal**

La altura de la edificación también es un factor significativo en cuanto a la capacidad de contacto con el espacio exterior, ya sea físicamente o de manera pasiva a través de la percepción. Por ello, es preferible la aparición de una edificación en baja/media altura que está en armonía con el modo en que la gente se desplaza y con su campo de visión. Además, una alta ocupación del suelo en diversas tipologías edificatorias de menor desarrollo en altura creará espacios públicos más acotados y controlados, evitando la monotonía de las eficientes edificaciones en altura y la generación de excesiva cantidad de espacio libre a cota cero cuya mala gestión da lugar a espacios inservibles. Además, la proporción entre la altura de las edificaciones y los anchos de calle son decisivos para evitar efectos túnel de viento o la aparición de zonas habitables sin suficiente soleamiento.

### **Parámetros relacionados con la movilidad urbana**

#### **Permeabilidad peatonal**

Además de la propia inseguridad que crea la convivencia en la calle con las grandes velocidades de los automóviles, es necesario promover una ciudad cercana, que te invite a caminar y pasar por el espacio público para alcanzar tu destino. Mientras utilices el espacio público para moverte por la ciudad, estás en él, lo vives, lo vigilas pasivamente y lo llenas de vitalidad convirtiéndolo en un espacio estimulante. Es necesario diseñar un espacio público en favor del peatón haciendo que éste tenga prioridad en los recorridos necesarios para realizar las tareas cotidianas y acceder a los diferentes servicios públicos.

#### **Modos de movilidad alternativos al coche: bicis, transporte público.**

Como ya hemos comentado, es fundamental apostar por una movilidad lenta y una accesibilidad universal, y nos acercaremos un poco más a este objetivo si planificamos la ciudad atendiendo a la mejora del funcionamiento de los medios de movilidad alternativos al coche. La bici es un medio de movilidad ecológico, más rápido y cómodo que los medios motorizados para distancias cortas dentro de la trama urbana, de velocidad más acorde con la del peatón y que ayuda a mantener un modo de vida saludable. Para que el tráfico ciclista se pueda mover con mayor libertad y garantías en la ciudad, es fundamental organizar adecuadamente itinerarios ciclistas (no estrictamente carriles bici). El transporte público es el medio que utilizan la mayoría de las mujeres, niños y ancianos cuando necesitan cubrir recorridos largos. Por ello es primario conseguir que sea más eficiente, que llegue a más puntos y con mayor frecuencia. Así como garantizar una mayor seguridad y accesibilidad a través de paradas con un buen diseño e iluminación, situadas en zonas con buena visibilidad.



### **Reparto equitativo del espacio de la calle**

La calle se establece como el espacio urbano por excelencia, allí donde confluyen los diversos flujos ciudadanos que aparecen por multitud de causas y con variados objetivos. A través de una calle bien configurada se pueden suplir necesidades de circulación, de comercio, de ocio, de juego infantil, de acceso a las viviendas u oficinas, etc. Sin embargo, como ya hemos comentado, la mayoría de las calles de la ciudad actual ceden una excesiva superficie al coche, tanto en movimiento como estacionado, dejando para el peatón el espacio residual, insuficiente y vacío de contenidos. Por ello es importante, al menos como punto de partida, pensar en una equidistribución del espacio de la calle, de manera que la mitad de la sección corresponda a usos no motorizados.

### **Accesibilidad no discriminatoria**

La falta de accesibilidad reduce tanto la autonomía de las personas con limitaciones funcionales, como su capacidad de elección e interacción con el entorno y sus oportunidades de participación en la vida social. El diseño urbano accesible implica unas dimensiones mínimas de paso, una dotación y características de diseño en el mobiliario, una provisión de espacios de cruce y encuentro, etc. Todo ello supone facilitar las funciones de circulación peatonal, estancia, descanso y socialización, y mejorar la calidad de vida de personas con distintas capacidades de movilidad, sensoriales e intelectuales.

### **Itinerarios seguros para los niños**

En relación con el tema de la autonomía de movimiento de los más pequeños en la ciudad está el que puedan ir seguros al colegio, así como garantizar en lo posible un acceso peatonal a otras actividades inevitables del día a día, como ir al parque, hacer las compras cotidianas o llegar a los equipamientos de proximidad y a las paradas de transportes públicos. Para ello hay que cuidar las aceras, hacerlas más anchas, crear pasos peatonales seguros y dar preferencia al peatón en los cruces. Hay que generar calles de coexistencia en las áreas residenciales, reducir los carriles de circulación y la velocidad del tráfico.

### **Parámetros relacionados con el tratamiento de los espacios libres público**

#### **Naturación urbana**

Entendemos por naturación urbana la inserción del verde en la ciudad a todos los niveles, tanto la creación de espacios verdes urbanos (parques), la presencia de jardines y arbolado o la incorporación de elementos de agua, como la extensión de este verde a los entes arquitectónicos que forman parte de la trama urbana. Las grandes ciudades presentan problemas en los ciclos ambientales, de residuos, edificatorios, sociales y salubres que la naturación urbana pretende revertir para reportar beneficios al medio ambiente, a los edificios y a los usuarios.

#### **Suelos permeables**

El crecimiento urbanístico desmedido ha generado un aumento de las superficies impermeables en el entorno de las urbes produciendo problemas relacionados con las aguas pluviales al disminuir la capacidad de infiltración y almacenamiento y eliminar los cauces naturales de escurrimiento. También aparecen problemas de contaminación difusa por contaminantes asociados a la actividad urbana que son arrastrados por el agua. La mejor manera para solucionarlo es abordar el problema en la etapa de diseño de la urbanización, buscando mantener las condiciones naturales previas. Se conserva y protege la red de drenaje natural y se usan técnicas que potencian la infiltración y el almacenamiento temporal como la utilización de pavimentos permeables de bajo coste que no requieren de obras especiales y con capacidad adaptativa al constante crecimiento de la ciudad.



### Espacios para protegerse de las inclemencias del tiempo

El usuario debe tener la posibilidad de encontrar espacios adecuados para la situación invernal y la estival, con sus respuestas propias. Por ello es importante dotar al espacio público de elementos que sirvan para proteger al ciudadano de las inclemencias del tiempo, garantizando su exposición a la radiación solar y acondicionando zonas con temperatura y humedad diferentes.

### Transparencia e iluminación en el espacio público

También hay pequeñas actuaciones de diseño y configuración del espacio público que ayudarán a sentirlo como un espacio seguro, bello y amable. Hablamos del diseño del mobiliario y la formalización de los espacios evitando la aparición de ángulos de visión muertos, de pantallas de arbustos en recorridos peatonales o de caminos tortuosos, así como pasos subterráneos o grandes playas de aparcamientos. Potenciando la visibilidad del espacio y su transparencia con elementos arquitectónicos que fomenten la vigilancia natural entre conciudadanos. También es importante proveer de una buena iluminación y señalización del espacio peatonal durante la noche, poniendo especial atención en pasos obligados y sin escapatoria como son los túneles o puentes.

### Espacios para sentarse

Para que el ciudadano pueda apropiarse del entorno urbano y realice estancias de cierta duración en él, debe tener buenas oportunidades para sentarse. Si las posibilidades son limitadas o deficientes, la gente pasa de largo excluyendo muchas actividades exteriores atractivas que podrían ocasionarse con estancias más prolongadas. La colocación de los asientos debe estar regida por un análisis de las cualidades espaciales y funcionales de cada emplazamiento.

## 4. Matriz

Por último, la matriz constituye una tabla sintética y relacional de doble entrada que pone en relación los atributos y los parámetros.

MATRIZ	ATRIBUTOS PARA UNA CIUDAD HUMANIZADA									
	SEGURA	JUSTA/EQUITATIVA	IGUALITARIA	ACCESIBLE	SALUDABLE	RESILIENTE	AMABLE	EQUILIBRADA	ATRACTIVA	PARTICIPATIVA
Parámetros relacionados con la morfología urbana										
Densidad adecuada	x	x	x	x	x	x	x		x	x
Mezcla de usos	x	x	x	x		x	x		x	x
Mezcla de tipologías	x	x	x	x		x	x		x	x
Mezcla de regímenes de vivienda: libre, protegida, propiedad, alqu	x	x	x					x		
Equidistribución de centralidades: equipamientos, centros vitales	x	x	x	x		x		x	x	
Equidistribución de espacios libres de diferente rango y carácter		x		x	x	x		x	x	
Parámetros relacionados con la imagen urbana										
Escala adecuada	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Ciudad horizontal	x		x	x	x	x	x		x	
Parámetros relacionados con la movilidad urbana										
Permeabilidad peatonal	x	x	x	x	x		x		x	
Modos de movilidad alternativos al coche: bicis, transporte público	x	x	x	x	x	x	x			
Reparto equitativo o del espacio de la calle	x	x	x	x	x	x	x	x		
Accesibilidad no discriminatoria	x	x	x	x			x	x		
Itinerarios seguros para los niños	x	x	x	x			x			
Parámetros relacionados con las características del espacio público										
Naturación urbana					x	x	x		x	
Tratamiento de los espacios libres públicos										
Suelos permeables					x	x	x			
Espacios para protegerse de las inclemencias del tiempo							x			
Transparencia e iluminación en el espacio público	x	x					x		x	

Tabla 1. Matriz relacional.



## Conclusiones

Entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX se consolidó el urbanismo que conocemos como moderno, que tuvo mucho de reacción frente a los efectos negativos de una industrialización poco respetuosa con las condiciones sociales y medioambientales de las ciudades. Los problemas de salud pública, las incomodidades ocasionadas por una urbanización acelerada y sin control animó una intervención pública más decidida en favor de una reglamentación y organización de las condiciones físicas de las ciudades, con la finalidad explícita de promover un funcionamiento económico, social y estético más eficaz de las mismas.

Desde entonces, a lo largo del siglo XX y hasta la actualidad, se han ido sucediendo diversos paradigmas o formas de entender las ciudades que han puesto el acento en unas u otras cuestiones. Con sus luces y sus sombras, pueden señalarse, a grandes rasgos: el ímpetu reformista de los arquitectos del movimiento moderno que contribuyó a la divulgación de un modelo que entendió la ciudad como una máquina o un organismo que debía regirse por un orden perfectamente jerarquizado, bajo el signo de lo funcional y lo social. Los excesos y derivas de estos planteamientos provocaron en los años 70 una ruptura, otra forma de pensar y de intervenir en la ciudad: la preocupación por la conservación de un patrimonio construido que estaba siendo renovado brutalmente, por la fragmentación inquietante de las grandes operaciones de vivienda. Pero el neoliberalismo de los 80 supuso una huida hacia atrás, con manifestaciones urbanísticas centradas en la desregulación y un mal entendido postmodernismo.

El relevo de estos paradigmas es la sostenibilidad, un concepto que surge a finales de los 80 y se consolida a lo largo de los 90. Este “afortunado” término ha venido a caracterizar el debate sobre el modo de hacer planeamiento desde entonces. Y, aunque la aplicación de este paradigma no se ha generalizado plenamente en el campo de la urbanística, sí aparecen cada vez con más frecuencia voces que demandan modos de intervenir en las ciudades más acordes con el medio ambiente y con las personas.

Pero las premisas del urbanismo, entendido, como decíamos al inicio, como esa “ciencia de la administración de los valores urbanos”, no siempre han convergido o convergen, ni mucho menos, con los intereses de otros muchos agentes que intervienen sobre las ciudades (los *lobbies* inmobiliarios, los del petróleo, los de las grandes obras civiles, etc.). Las enormes tensiones provocadas por los intereses puramente económicos de dichos agentes dejan profundas cicatrices en las ciudades: las hacen inequitativas, inseguras, inhóspitas, incómodas. Por ello, es preciso reclamar una práctica urbanística más exigente con la humanización de la ciudad. El objetivo de esta comunicación, y la del trabajo de investigación en el que se sustenta, es reflexionar sobre cuáles son los atributos esenciales de la ciudad pensada por y para los ciudadanos, sobre los principales parámetros o pautas para definirla, y sobre cómo se relacionan éstos entre sí, potenciándose. El tema es amplio y abierto a un debate al que esta comunicación ha querido contribuir.

## Referencias

- Borja, Jordi; Muxí, Zaida (2003), *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, Ediciones Electra, Barcelona
- Del Caz, Rosario; Gigosos, Pablo; Saravia, Manuel (1999), *Ciudades civilizadas. Lecciones de urbanismo*, Ediciones ETSAV, Valladolid.
- Gehl, Jan (2006), *La humanización del espacio urbano*, Ediciones Reverté, Barcelona.
- Caz, Rosario del (2011), ‘La seguridad urbana como pauta para una plena ciudadanía. Una mirada de género’, *XII NAERUS Conference*. Madrid, p.2.
- Caz, Rosario del, “The dehumanization of the city: The car and the invasion of public space”, *IV Congreso AISU (Associazione Italiana di Storia Urbana) Visibile e invisibile: percepire la città tra descrizioni e omission*, Catania, Septiembre de 2013. En prensa.
- Delgado, Manuel (2011), *El espacio público como ideología*, Los libros de la Catarata, Madrid.
- Jacobs, Jane (2011), *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Capitán Swing, Salamanca.
- Tonucci, Francesco (2006) ‘La ciudad de los niños. ¿Por qué necesitamos de los niños para salvar las ciudades?’ in *Ingeniería y territorio. La ciudad habitable*, nº75, pp.60-67.
- Alexander, Christopher (1980), *Un lenguaje de patrones*, Gustavo Gili, Barcelona.
- <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2011/02/la-ciudad-organica.html> (20/05/2014).