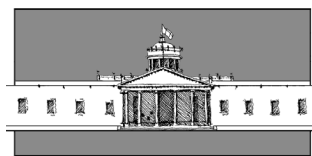


LIBRO DE ACTAS

III Congreso Internacional ISUF-H
Guadalajara, Jalisco, México 2019

Ciudad compacta
vs.
Ciudad difusa



ISUF *h* 2019
GUADALAJARA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



Congreso UPV

Actas del International Seminar on Urban Form Hispanic III ISUF-H 2019

Los contenidos de esta publicación han sido evaluados por el Comité Científico que en ella se relaciona y según el procedimiento que se recoge en <http://ocs.editorial.upv.es/index.php/ISUFh/ISUFh2019>

Comité Editorial

David Urios
Juan Colomer
Ana Portalés

Publicación

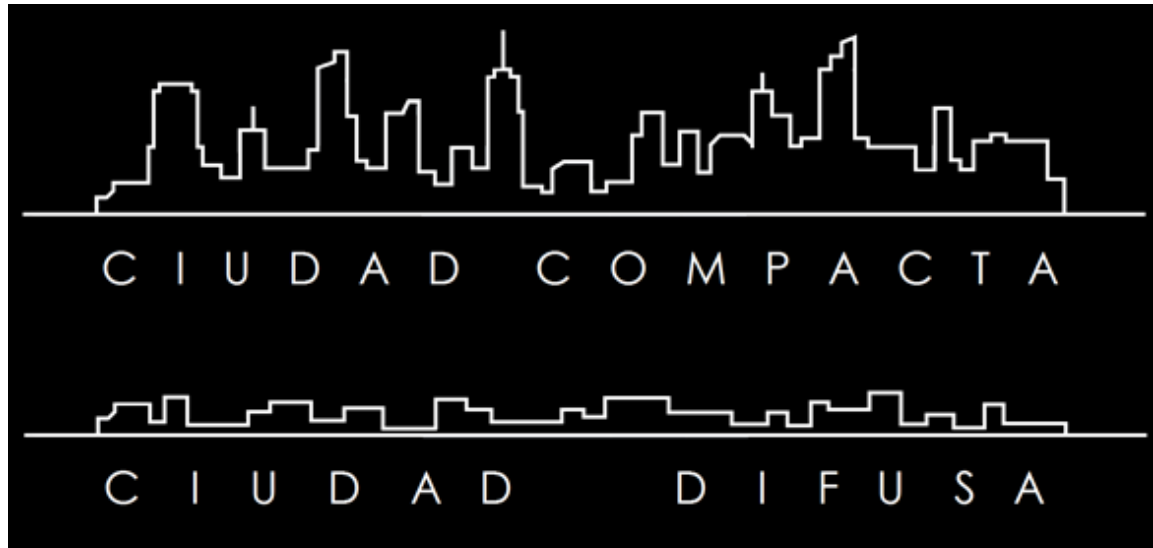
Editorial Universitat Politècnica de València, 2019
www.lalibreria.upv.es / Ref.: 6484_01_01

El libro completo de actas está publicado en
<http://ocs.editorial.upv.es/index.php/ISUFh/ISUFh2019> con el
ISBN 978-84-9048-738-9

DOI: <http://dx.doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.11782>



International Seminar on Urban Form-Hispanic III ISUF-H 2019
Este libro se distribuye bajo una licencia de Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.
Editorial Universitat Politècnica de València



CONGRESO INTERNACIONAL ISUFH 2019

GUADALAJARA. MEXICO. 18 AL 20 SEPTIEMBRE 2019

www.isufh.org

DIRECCIÓN DEL CONGRESO	COMITÉ CIENTÍFICO	
Juan Cano Forrat		
	Luis Alonso de Armiño Pérez (UPV Valencia)	Carmen Jordá Such (UPV Valencia)
DIRECCIÓN ACADEMICA DEL CONGRESO	Luis Fernando Alvarez Villalobos (UDG)	Paula Kapstein (U.A. de Chile)
Diego Ángel Vergara Álvarez. Profesor de la UDG	María del Carmen Blasco Sánchez (UPV Valencia)	Elvira Khairullina (U. de Valladolid)
SECRETARÍA CIENTÍFICA	Ignacio Bosch Reig (UPV Valencia)	Laura Lizondo Sevilla (UPV Valencia)
Ana Portalés Mañanós. Profesora de la UPV	Ivan Cabrera Fausto (UPV Valencia)	Carles Llop (UPB Barcelona)
SECRETARÍA TÉCNICA	M ^a Emilia Casar (UPV Valencia)	Alicia Llorca (UPV Valencia)
INSTITUTO TECNOLÓGICO DEL HABITAT (INTHAB)	Giancarlo Cataldi (U. di Firenze)	Luis Marqués Valdez (ITESM)
	Juan Colomer Alcácer (UPV Valencia)	Pablo Martí Cirquian (U. de Alicante)
COMITÉ DE ORGANIZACIÓN	Vicente Colomer Sendra (UPV Valencia)	Ángeles Mas Tomás (UPV Valencia)
MÉXICO		
Juan Cano Forrat	Fernando Córdova Canela (UDG)	Cesar Mifsut García (UPV Valencia)
Rubén Estrada Estrada	Marco Antonio Cruz Sandoval (UDG)	José Luis Miralles (UPV Valencia)
Macarena Corte Ríos	Julia Deltoro Soto (UPV Valencia)	Javier Monclús Fraga (U. de Zaragoza)
Diego Vergara Álvarez		
ESPAÑA	Juan Palomar Vereá (ITESO Guadalajara)	Catalina Montoya Arenas (U.P. Bolívariana Medellín)
Vicente Colomer Sendra	Juan Ángel Demerutis Arenas (UDG)	Vítor Oliveira (U. do Porto)
Ana Portalés Mañanós	Carmen Díez Medina (U. de Zaragoza)	José Sergio Palencia Jiménez (UPV Valencia)
David Uríos Mondéjar	Carla Filipe Narciso (CIAUP UNAM)	María Teresa Palomares Figueres (UPV Valencia)
Juan Colomer Alcácer	Ricardo Franco Esqueda (UDG)	Patricia Elisabeth Padilla Etienne (UDG)
	Fernando Gaja Díaz (UPV Valencia)	Javier Pérez Igualada (UPV Valencia)
	Sergio García Pérez (U. de Zaragoza)	Ana Portalés Mañanós (UPV Valencia)
	Ignacio González Varas (UCLM)	Javier Poyatos Sebastián (UPV Valencia)
	Agustín Hernández Aja (UPM Madrid)	Jesús Rábago Anaya (UDG)

Ana Esther Rentería Mejía
(UDG)

Juan Luis de las Rivas
(U. de Valladolid)

Daniel Rodríguez Medina
(UDG)

Borja Ruiz-Apilánez Corrochano
(UCLM)

Joaquín Sabaté Bel
(UPB Barcelona)

Asenet Sosa Espinosa
(UPV Valencia)

Eloy Solís Trapero
(UCLM)

Giuseppe Strappa
(U La Sapienza Roma)

Rafael Temes Cordovez
(UPV Valencia)

Jorge Torres Cueco
(UPV Valencia)

David Urios Mondéjar
(UPV Valencia)

José Luis Valencia Abundis
(UDG)

Diana Valencia Londoño
(San Buenaventura U., Medellín)

María Guadalupe Valiñas
(IPN)

Diego Vergara Álvarez
(UDG)

Gonzalo Vicente-Almazán Pérez
(UPV Valencia)

Adolfo Vigil de Insausti
(UPV Valencia)

Helga von Breymann Miranda
(U. de Costa Rica)

III Congreso Internacional ISUF-H Guadalajara (México) 2019

Ciudad compacta
vs.
ciudad difusa

PRESENTACIÓN

En los últimos 30 años, las ciudades Latinoamericanas han duplicado su población, mientras que la superficie que ocupan las manchas urbanas se ha multiplicado casi por siete. Por poner un ejemplo, en la zona metropolitana de Toluca (México), la población creció 3.3 veces en los últimos 30 años, mientras que la mancha urbana en el mismo periodo creció 25.3 veces con costos significativos para sus pobladores, como el incremento del gasto de 30 por ciento más en los sistemas de transporte.

En la ciudad de México, con el crecimiento de la mancha urbana, las zonas de conservación ecológica, que corresponde al 59 por ciento del total de la extensión territorial de la capital, serán considerablemente afectadas por la sobreexplotación de recursos, invasión desmedida de sus terrenos y la recarga de los 430 mantos acuíferos que existen en el territorio, de donde se extrae más del 70 por ciento del agua que consume la población de la zona metropolitana y el distrito federal.

Refiriéndonos al crecimiento poblacional y físico, la mayoría de las ciudades Latinoamericanas en la actualidad no tienen como prioridad el aumento de la complejidad de la ciudad, es decir, aumentar la probabilidad de contactos, intercambios y comunicación -que es, en definitiva, la esencia de la ciudad y la que tendría que guiar su construcción- procurando explotar los sistemas de los que depende sin sobrepasar su capacidad de carga, sino posicionarse mejor que el resto de ciudades en la explotación de los sistemas ya sean locales o globales. La explotación de los recursos se hace, en la mayoría de los casos, sin tener en cuenta los límites en la capacidad de carga de los sistemas.

Hasta ahora, en las ciudades de América Latina, el sistema urbano actual, que sigue el modelo anglosajón de ciudad difusa, tiene tendencia a aumentar la complejidad del conjunto

de la ciudad, consumiendo ingentes cantidades de energía y otros recursos naturales como suelo, materiales, etc., sin obtener un aumento de la complejidad equivalente a la cantidad de recursos consumidos.

El resultado es una ciudad que se difumina en el campo ocupando áreas cada vez más extensas (en ocasiones regiones enteras). Es la ciudad difusa que tiene de todo y mucho pero disperso, separado funcionalmente (la universidad, la industria, la residencia, las áreas comerciales, las oficinas, etc. se separan físicamente) y segregado socialmente, uniendo las partes a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado.

El despilfarro energético que el sistema de transporte actual genera, en especial cuando se instala la congestión, provoca otra importante paradoja. El objetivo es llegar a los lugares a la máxima velocidad y en el menor tiempo posible, pero las ciudades cada día están limitando sus velocidades medias de circulación interna y periférica. El tráfico masivo de vehículos se revela actualmente como el mayor generador de disfunciones del sistema urbano. En estos momentos, el deterioro del medio ambiente urbano es, en gran parte, consecuencia del uso «desmedido» de los vehículos privados.

Esta forma de proceder, multiplica el consumo del suelo, de energía y materiales. La ciudad difusa se asienta en unos pilares falsos, o dicho de otro modo, insostenibles; se sostiene a base de un creciente coste de recursos y de tiempo y es razonable pensar que peligra su continuidad de futuro en el instante preciso que algunos de los recursos manifiesten su limitación.

El modelo de desarrollo actual no sólo ha provocado ineficiencia y una terrible agresión medioambiental. También ha creado graves problemas sociales. La ciudad se ha ido vaciando de contenido, reduciendo las relaciones vecinales, variando el comportamiento de los ciudadanos consecuencia de los cambios en el conocimiento y la afectividad, la falta de identidad y las probabilidades de contacto que ofrece el espacio público.

Los nuevos territorios se organizan sobre la base de piezas de escala intermedia que generalmente reproducen la lógica del conjunto territorial. De esta manera, el territorio metropolitano se convierte en un mosaico de entidades semiautónomas, en un tapiz fractal de microsegregaciones espaciales, dando lugar a multicentralidades de gran complejidad.

El III Congreso del ISUF ha querido entrar a debatir estos problemas morfológicos, que tienen implicaciones ambientales y sociales, aspectos en los que las asociaciones de morfología urbana global de académicos y los practicantes como el ISUF tienen una gran responsabilidad. La XXIV Conferencia de la ISUF de Valencia tiene la firme intención de dar continuidad a esta discusión y la actualización de estudios del foro de morfología urbana, y llamar la atención de ciudadanos, autoridades públicas, instituciones y empresas para concienciarlos de su importancia para mejorar nuestro planeta desde el punto de vista ambiental y social.

¿Cómo vamos a hacer que nuestras ciudades evolucionen hacia un futuro de progreso y mejora? ¿Cuál va a seguir siendo en el futuro el problema principal que debemos reconducir? ¿Cuál es nuestro potencial urbano y territorial para apoyo de futuras mejoras?

Los problemas de nuestros territorios y ciudades son múltiples. Su amplitud, hace que por necesidades prácticas de orientación de este III Congreso ISUF-h, fijemos nuestra atención preferente en los graves problemas a que nos está conduciendo, en nuestro ámbito hispánico, el crecimiento extensivo y descontrolado de nuestras grandes conurbaciones urbanas.

Es necesario poner freno al crecimiento difuso de los núcleos urbanos, basado de forma exclusiva en la necesidad habitacional básica de la vivienda unifamiliar, sin tener en cuenta el resto de componentes urbanos, creando grandes extensiones de “NO CIUDAD”.

Tenemos que buscar soluciones de futuro en la regeneración urbana, tanto de las periferias como de los centros históricos, mediante operaciones de regeneración urbana, tendentes a su estructuración y racionalización, utilizando los instrumentos clásicos del urbanismo:

- Definición de unidades urbanas coherentes
- Implementando redes de infraestructuras, dotaciones, áreas libres, servicios urbanos y viviendas asequibles
- Mediante estrategias de re-densificación y compactación urbana

Para ello, también es necesario conocer los nuevos paradigmas de la morfología urbana y saber aplicar las nuevas técnicas que se derivan de ellos.

- Estrategias de re-densificación y compactación urbana
- Gestión institucional y empresarial
- Actores sociales y participación ciudadana
- Aplicación de herramientas medioambientales, reducción de la contaminación y mejora de la eficiencia energética
- Adaptación paisajística y protección patrimonial

TEMA Y SUBTEMAS

TEMA: CIUDAD COMPACTA VERSUS CIUDAD DIFUSA

1. TERRITORIO: PAISAJE Y ECOURBANISMO. ANÁLISIS DE CASOS EJEMPLARES
2. TERRITORIO: FORMACION DE UNA NUEVA SOCIEDAD Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
3. CIUDAD COMPACTA VERSUS CIUDAD DIFUSA. ESTUDIO DE CASOS
4. CIUDAD: NUEVAS TÉCNICAS DE REGENERACIÓN URBANA: BIG DATA Y SU APLICACIÓN
5. CIUDAD: NUEVOS PARADIGMAS: MOVILIDAD URBANA Y USO SOCIAL DEL ESPACIO
6. CIUDAD: LA REDENSIFICACION COMO HERRAMIENTA DE SUSTENTABILIDAD. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CONFORT CLIMÁTICO
7. BARRIOS: SOCIEDAD, VULNERABILIDAD. TÉCNICAS DE ANALISIS
8. MORFOLOGÍA DE PARQUES DE BARRIO, SOCIALIZACIÓN VECINAL, PAISAJE URBANO
9. VIVIENDA, CIUDAD INFORMAL. ESTUDIO DE CASOS

**III Congreso Internacional ISUF-H
Guadalajara (México) 2019**

Ciudad compacta
vs.
ciudad difusa

ÍNDICE DE COMUNICACIONES

1. TERRITORIO: PAISAJE Y ECOURBANISMO. ANÁLISIS DE CASOS EJEMPLARES

El encuentro del tejido urbano con el mar: límite, borde o interacción

Ignacio Bosch Reig, Luis Bosch Roig, Valeria Marcenac, Nuria Salvador Luján

De la forma urbana al proyecto de arquitectura: el caso de Guasave, Sinaloa

Vicente Colomer Sendra, Ana Portalés Mañanós, David Urios Mondéjar, Juan Colomer Alcácer

Herramientas GIS al servicio del análisis y la gestión de grandes áreas de actividad económica. El caso de la Comunidad Valenciana

Ana Isabel Escoms Martínez, Adrián García Martínez, Carlos Esteve Aguado, Juan Jaime Cano Hurtado

Aplicaciones basadas en los SIG para el diseño de itinerarios culturales en paisajes con valores patrimoniales difusos. El caso del territorio del Bajo Guadalquivir (Conjunto Arqueológico de Itálica): Revisión sistemática de literatura científica

Rebeca Merino del Río, Antonio Tejedor Cabrera, Mercedes Linares Gómez del Pulgar

Las Huertas periurbanas del mediterráneo (Murcia-Alicante-Valencia y Zaragoza). Primeros resultados de investigación para el caso de Valencia

Rafael R. Temes Córdovez, Juan José Tuset Davó, Clara García Mayor, Fernando García Martín, Ana Ruiz Varona, Marcos Ros

2. TERRITORIO: FORMACION DE UNA NUEVA SOCIEDAD Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Sistema de ciudades medias y aglomeraciones urbanas andaluzas frente al futuro

Almudena Arias Sierra

Ciudad mancomunada Manta-Jaramijó-Montecristi Puerto HUB Mundial. Sostenibilidad y resiliencia de mayor densidad y compacidad urbana

Alejandro Miguel Camino Solórzano, Tatiana Cedeño Delgado

Nuevas relaciones industria residencia en municipios de escala intermedia. El caso de Beniparrell en l'Horta Sud de Valencia

Julia Deltoro-Soto, Francisco Juan Martínez-Pérez, Carmen Blasco-Sánchez, Ana Gascón-Hernández

La rehabilitación del suelo industrial. Herramientas de ordenación y gestión en la Comunidad Valenciana

Carlos Esteve Aguado, Juan Jaime Cano Hurtado, Adrián García Martínez, Ana Isabel Escoms Martínez

La recomposición del espacio de actividad económica metropolitano. El Área Metropolitana de Valencia

Ana Gascón Hernández, Carmen Blasco Sánchez, Francisco Juan Martínez Pérez, Julia Deltoro Soto

Estudio de normativas urbano-edilicias para la eficiencia energética. Godoy Cruz, Mendoza, Argentina

Dana Cecilia Otero, Ricardo Cohn, Mariela Arboit

3. CIUDAD COMPACTA VERSUS CIUDAD DIFUSA. ESTUDIO DE CASOS

La manzana en Los Mochis, Sinaloa: Apuntes sobre densidad habitacional, parcelación y forma de vivienda

Luis Alonso-de-Armiño, Gonzalo Vicente-Almazán, Juan Cano Forrat

Los datos abiertos como herramienta de aproximación a los parámetros de la morfología urbana. Caso de estudio: densidades urbanas en la Comunidad de Madrid

Javier Barros Guerton, José María Ezquiaga Domínguez

Estrategias para reactivar espacios postindustriales. Caso de estudio: Sector "Quitumbe"

Javier Eduardo Benavides Alvarez, Daisy Portalanza Bonila, Darío Silva Granizo, Alejandro Samaniego Wagner

Ciudad compacta versus ciudad difusa. Análisis pre- y post- terremoto en ciudad intermedia. Portoviejo, Ecuador

Hector Gonzalo Cedeño Zambrano, Leonel Santiago Cedeño Zambrano, Tatiana Gabriela Cedeño Delgado

La transformación del complejo minero Zollverein: un híbrido entre la ciudad difusa y lineal

Rene Carlos Davids Chambre

Documentando lo intangible, las voces de la ciudad en los Barrio San Nicolás, Cali y Del Carmen, Ciudad de México

Jimena De Gortari Ludlow, Margarita Cuellar Barona

José Antonio Corrales. Elviña. Ciudad Compacta

Nicolás Martín Domínguez

La expansión de una ciudad compacta: el caso de Huesca

Elena Lacilla Larrodé

Ciudad compacta versus ciudad difusa. Caso de estudio: Valencia, ciudad continua

Íñigo Magro de Orbe

Análisis del crecimiento disperso y las relaciones centro-periferia en la ciudad de Quito (1980-2010)

Andrea Gabriela Martínez Beltrán

Estrategias de regeneración de centros históricos: el papel de la intervención pública en el caso de Ciutat Vella, Valencia

César D. Mifsut García

Núcleos urbanos consolidados en proceso de abandono. El caso del Centro Histórico de Quito

Mónica Gabriela Naranjo Serrano, Rafael Antonio Trujillo Rodríguez, Nathalie Melissa Velástegui Ricaurte

El hecho protagónico de la apropiación del suelo en la forma urbana hacia la ciudad compacta. Caso de estudio: Zonas Metropolitanas de Córdoba y Guadalajara

Lilly Areli Sánchez Correa, Guadalupe Noemi Uehara Guerrero

El Camp y otras ciudades. Una Ciudad-territorio reflejada en otras similares

Jordi Sardà Ferran, Federica Greco, Panita Karamanea, Lluís Delclòs Alió

El Ebro y Zaragoza

Jordi Sardà Ferran, Indibil Solans Ibañez, Mikel Burgui Moreno

Paisajes transitivos. Caracterizando el potencial de los vacíos expectantes

Josep Maria Solé Gras, Pau de Solà-Morales, Juan Manuel Zaguirre Fernández

Cualidades del paisaje construido de la vivienda y su impacto en la morfología y densidades de Bogotá

Juan G. Yunda, Germán Montenegro-Miranda

Los barrios de origen industrial ante el desafío de la desindustrialización. El “ponent” de Tarragona, entre la marginalidad y el anhelo urbano
Juan Manuel Zaguirre Fernández, Josep Maria Solé Gras

4. CIUDAD: NUEVAS TÉCNICAS DE REGENERACIÓN URBANA: BIG DATA Y SU APLICACIÓN

Categorización de las manzanas urbanas para la integración de la silvicultura urbana en la planificación de las ciudades. Caso de estudio: Área Metropolitana de Mendoza, Argentina
Mariela Arboit, Dora Silvia Maglione

5. CIUDAD: NUEVOS PARADIGMAS: MOVILIDAD URBANA Y USO SOCIAL DEL ESPACIO

La movilidad como estrategia para la regeneración urbana desde el espacio público: un taller de urbanismo en Zaragoza
Raimundo Bambó-Naya, Javier Monclús, Sergio García-Pérez, Isabel Ezquerro, Pablo de la Cal

Descubriendo Paisajes. Proyecto de investigación: “descensos urbanísticos”
Jesús Conde García, Juan Creus Andrade

La construcción de ciudades en ladera. Movilidad urbana: Getaria
Maria Iceta Etxabe

La red de transporte masivo como soporte del sistema de espacios abiertos metropolitanos. Caso de estudio: La Línea 2 del Metro de Lima
Susana López Varela, Joan Moreno Sanz

Intervención Urbana Integrada en el centro metropolitano de São Paulo - SP. Estudio de caso Largo Paissandu
Denise Gonçalves Lima Malheiros, Fabio Cesar Moreira Manente, Deize Sbarai Sanches Ximenes

Museo Urbano: Planteamiento conceptual que integra la conexión, exposición e interacción con material cultural en espacios públicos, en la Avenida Central, San José
Sofía Rodríguez Cerdas

El final de la avenida de Valencia al mar
Ciro Manuel Vidal Climent, Ivo Vidal Climent, Vicente Vidal Vidal

Recualificación del paisaje urbano del Bajo Augusta, São Paulo, Brasil. Conexiones vivas y movilidad sostenible
Deize Sbarai Sanches Ximenes, Denise Gonçalves Lima Malheiros, Fábio Cesar Moreira Manente

6. CIUDAD: LA REDENSIFICACION COMO HERRAMIENTA DE SUSTENTABILIDAD. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CONFORT CLIMÁTICO

Los conceptos de un urbanismo moderno como modelo para una planificación sustentable. Plan Regulador Antofagasta (1965-2002) y Seccional la Chimba (2001), Chile

Valeska Patricia Cerda, Francisca Araya Fuentes

Redensificación y cooperativismo como instrumentos para la regeneración urbana sostenible de barrios vulnerables en Madrid

Francisco Javier González, Susana Moreno Soriano, José Miguel Márquez Martín

Sistemas de Polinúcleos Sostenibles (SPS). Estrategias de Redensificación de Desarrollos Urbanos Lineales: La Manga del Mar Menor

Enrique Mínguez Martínez, David Maestre Celdrán, Ana Isabel Doménech García

Mendoza, ciudad compacta versus metrópolis sin oasis

Gladys Edith Molina, Mariela Arboit, Dora Silvia Maglione, Ana María Sedevich

Ordenanzas en base metabólica; el replanteo de las ordenanzas de densificación en tres urbanizaciones del Vallés (Barcelona)

Roger Joan Sauquet Llonch, Isabel Castiñeira Palou, Nieves Gomez Priego, Chantal Dones Muñoz

7. BARRIOS: SOCIEDAD, VULNERABILIDAD. TÉCNICAS DE ANALISIS

Forma y topología de la guerra: Espacios de la incertidumbre en Dobrinja, Sarajevo

Inés Aquilué Junyent, Javier Ruiz Sánchez

Herramientas para la evaluación de la calidad urbana de polígonos de vivienda masiva. Una aproximación empírica a través de 28 polígonos españoles

Sergio García-Pérez, Javier Monclús, Carmen Díez Medina

Visor de Espacios Urbanos Sensibles (VEUS). Una nueva herramienta para intervenir en la ciudad

Rafael R. Temes Córdovez

La forma urbana como herramienta interpretativa de vulnerabilidad espacio-cultural. Caso de estudio: Mercado “El Tepetate”

María Teresa Trejo Guzmán

Utilización de indicadores como respuesta a la introducción de la sostenibilidad en las ciudades mexicanas en el s.XXI

Adolfo Vigil de Insausti, Alfred Esteller Agustí, Isamar Anicia Herrera Piñuelas

8. MORFOLOGÍA DE PARQUES DE BARRIO, SOCIALIZACIÓN VECINAL, PAISAJE URBANO

La socialización vecinal, un requerimiento de integración entre los macroproyectos con los barrios tradicionales y parques históricos. Caso de estudio: El Parque Morelos y el barrio El Retiro

Juan Christopher Alcaraz Padilla

De la morfología de la calle a la compactación urbana. Estrategias aplicadas en una propuesta para el eje del tren en Quito, en el barrio Caupichu

María Mercedes Andrade Vallejo, César Gabriel Ferro Monroy, Gabriela Mejía Gómez, Mónica Gabriela Naranjo Serrano

Las esquinas como elemento importante de la configuración urbana. Caso de estudio: Guadalajara, desde la Colonia hasta la primera mitad del siglo XX

Miguel Ángel Benavides González

Paisajes urbanos insurgentes de la metrópolis mexicana. Consecuencias de la neutralización del espacio público en los conjuntos habitacionales de la periferia

Javier Fernández Posadas

Limes Francolí, paisajes de frontera a ritmo sincopado

Josep Maria Solé Gras, Lluís Delclòs Alió, Jordi Sardà Ferran, Olivia Malafronte

Irrupción vecinal y transformación urbana. El Río Turia como escenario

Asenet Sosa Espinosa, Ana Portalés Mañanós, Maite Palomares Figueres

Rehabilitación de la plaza público patrimonial “La Aguilita” en el Centro Histórico de la Ciudad de México por medio de la participación ciudadana

María Guadalupe Valiñas Varela

9. VIVIENDA, CIUDAD INFORMAL. ESTUDIO DE CASOS

La informalidad del límite urbano: Pinares de Oriente, procesos resilientes en Medellín

Inés Aquilué Junyent

Vivienda social en Guadalajara ¿una estrategia viable para atenuar la expansión urbana metropolitana?

Eugenio Arriaga Cordero, Paola Romero Gutiérrez

III Congreso Internacional ISUF-H
Guadalajara (México) 2019

Ciudad compacta
vs.
ciudad difusa

1. TERRITORIO: PAISAJE Y ECOURBANISMO.
ANÁLISIS DE CASOS EJEMPLARES.

El encuentro del tejido urbano con el mar: límite, borde o interacción.

**Ignacio Bosch Reig¹, Luis Bosch Roig²,
Valeria Marcenac³, Nuria Salvador Luján⁴**

Instituto Universitario de Restauración del Patrimonio. Departamento de Proyectos
Arquitectónicos, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, España

E-mail: ¹ibosch@pra.upv.es, ²luibosro@pra.upv.es, ³marceval@pra.upv.es, ⁴nusalluj@arq.upv.es

Resumen. *El trabajo que se presenta sostiene la tesis de que la relación entre la ciudad y el mar ha ido evolucionando desde un planteamiento de límite o final del tejido urbano que se contraponen a un paisaje natural, y que por tanto suponía un acusado desencuentro entre ambos, hacia la búsqueda de mecanismos que propicien la interacción y continuidad entre artefacto y naturaleza, consiguiéndose una nueva lectura de esa relación.*

El análisis de quince casos de diferentes partes del mundo, ha permitido reconocer que en las diversas formas de establecer esta relación, es el concepto de “paseo marítimo” la clave fundamental que la define. Y en ella cabe destacar las diferentes herramientas paisajísticas que se han empleado en la definición de los recorridos, tensiones, flujos, secuencia de espacios, así como las que permiten resaltar las diferentes miradas: desde el mar, desde la ciudad, visión parcial o de conjunto, intensa o contemplativa, veloz o reposada,

Palabras clave: paisaje, ciudad, naturaleza, transversalidad, regeneración urbana, ecosistema, sostenibilidad.

Introducción

Este trabajo sostiene la tesis de que la relación entre la ciudad y el mar planteada inicialmente como límite o final del tejido urbano, que quiere expresarse con autonomía en contraposición al paisaje natural, marcando con ello un acusado desencuentro entre ambos, ha evolucionado hacia la búsqueda de mecanismos que propicien la interacción y continuidad entre artefacto y naturaleza, consiguiéndose una nueva lectura de esa relación.

En este encuentro de la ciudad con el mar, caben destacar al menos tres cuestiones de calado: la configuración de la estructura urbana en su encuentro con la línea de costa, la definición de la fachada marítima, y especialmente la relación del plano suelo del espacio público con el medio natural del mar.

Configuración de la ciudad en su encuentro con la costa:

Respecto de la influencia de la línea de costa en la configuración del tejido urbano de la ciudad, podemos decir que en muchos casos, la estructura de la ciudad ha respondido a



Fig. 1. Estructura Urbana de la Concha de San Sebastian. Cartografía de 1900.



Fig. 2. Estructura urbana de Copacabana (Rio de Janeiro) y del Barrio de Pocitos (Montevideo)

condicionantes no vinculados directamente con el límite marino, como podemos apreciar en la zona de la bahía de la Concha de San Sebastián, o en la bahía de Riazaor en La Coruña. (Fig. 1)

Sin embargo, en aquellas ciudades donde el tejido urbano surge como consecuencia de la necesidad de utilización de la zona costera, como es el caso del barrio de Copacabana en Rio de Janeiro (urbanización iniciada en 1898 de forma que en 1906 ya se inauguró la Av. Atlántica que bordea la bahía, ampliada en 1919), la estructura urbana evidencia una dependencia geométrica de la línea de costa, haciendo en este caso un claro ajuste de la trama ortogonal de partida, para convertirse en un sistema radial-tensional buscando la perpendicular al mar en cada manzana. (Fig. 2)

Es también el caso del barrio de Pocitos de Montevideo, cuya ordenación en cuadrícula, con manzanas de 100 varas de lado (83m), fue diseñada por el cartógrafo José María Reyes en 1833, pasando de ser una zona de recreo a finales del XIX, a consolidarse como barrio con arquitecturas de grandes casas veraniegas, entre 1915-1940, pasando en las décadas de 1950-1960, a convertirse en el barrio más densificado y con más calidad de vida de Montevideo. (Fig. 2)

Sin duda ello fue posible gracias a la realización de arquitecturas honestas de una factura intachable, realizadas por arquitectos reconocidos como Julio Vilamajó, Raul Sichero, Luis García Pardo, Adolfo Sommer Smit, Walter Pintos Risso, y otros muchos que supieron asimilar con sencillez y con decisión los principios de la modernidad.

La visión aérea de Pocitos, nos muestra como la densa trama, se va aproximando a

la línea de la costa, ajustando, deformando y girando la cuadrícula buscando un encuentro amable con el mar.

Aquí no hay una imposición de las leyes de la ciudad posicionándose de forma autónoma con respecto al mar, sino que la Rambla, actuando de elemento intermedio entre la ordenada estructura urbana y la poderosa y cambiante naturaleza, consigue establecer una transición paisaje natural-paisaje artificial, capaz de superar el acusado desencuentro entre ambos, propiciando la interacción y la continuidad.

Estamos ante una forma de entender la estructura de la ciudad, que surge a partir de una asunción consciente de los beneficios que plantea su proximidad al mar, como son la captación del frescor de la brisa, las continuas y cambiantes vistas, la percepción de las aromas marinas, la experimentación de sensaciones diversas: dinamismo, quietud, inmensidad, ... y como no, el contacto directo con una de las fuentes de la vida, el agua, ... cuestiones todas ellas que han sido el origen de estructuras urbanas complejas, sinuosas, y claramente adaptativas, como es el caso de Venecia. (Fig. 3)



Fig. 3. Estructura urbana de Venecia



Fig. 4. Fachada Marítima de Venecia. Veduta de Canaletto, 1743

Fachada Marítima:

La segunda de las cuestiones que cabe destacar en ese encuentro del tejido urbano con el mar es la importancia de la configuración de la “Fachada marítima”. Estamos ante uno de los temas mas interesantes de la configuración del paisaje urbano que no es otro que la definición del Scainline de la ciudad desde el mar.

A lo largo de la historia se ha producido de muy diversas formas, bien definiéndola de forma fragmentaria, destacando en ella las arquitecturas mas significativas, como es el caso de Venecia. (Fig. 4), bien creando una fachada continua y unitaria perfectamente ordenada, que transmite la imagen de haberse construido de una sola vez, como es el caso de las casas del muelle de la fachada marítima de Santander. (Fig. 5)

Pero esa imagen de unidad y continuidad se puede conseguir también desde la diversidad, como es el caso de Pocitos, donde los mecanismos arquitectónicos de la línea común de cornisa y del vuelo de 1,50m de la totalidad la

fachada de todos los edificios, junto a un sistema de orden secuencial horizontal establecido por los forjados y las terrazas, han permitido definir un frente marítimo unitario, armónico y másico, que despegándose del plano-tierra, parece querer flotar introduciéndonos en esa sugerente relación del peso y la levedad. (Fig. 5)

Encuentro ciudad-mar. El plano suelo

La tercera de las cuestiones a resaltar del encuentro Ciudad-Mar, es la relación directa del plano suelo del espacio público urbano con el medio natural del mar.

Así en el final del siglo XIX, el tradicional uso público del litoral en España, Portugal y en los países Iberoamericanos, junto con el creciente interés por los “baños de ola”, dio paso al nacimiento de los Paseos marítimos o Malecones, como paseos públicos lineales de borde, generalmente arbolados, que dieron paso a la definición de la fachada marítima, estableciéndose una cuidada imagen de la ciudad.

Esta relación se planteó inicialmente como el limite-final de la ciudad, estableciéndose como borde, como contrapunto artificio-naturaleza, a través de un planteamiento claramente invasivo y dominante de la ciudad, que dejaba constancia del desencuentro que ello suponía. (Fig. 6)

En los años de 1960-70, el crecimiento del turismo de costa, consolidó el Paseo Marítimo como el instrumento urbano que definía el encuentro de la ciudad con el mar, estableciéndose como espacio intermedio de



Fig. 5. Fachada Marítima: Casas del Muelle de Santander en el siglo XIX y Barrio de Pocitos de Montevideo en el siglo XX



Fig. 6. Paseo marítimo de San Sebastián.

esa relación.

Ahora el paseo marítimo aunque sigue manteniendo su planteamiento inicial de recorrido lineal frente al mar, paralelo a la línea de costa, sin embargo plantea la secuencia de espacios, con cierta diversidad, creando remansos con arbolado, o zonas tensionadas donde el diseño del pavimento es clave en la definición de los flujos de ciudadanos.

Roberto Burle Max, como artista plástico y arquitecto paisajista, definió sus obras a partir de la idea de que el arte del paisaje es el arte de dirigir la mirada, modificando su percepción, estableciendo una armonía natural, recuperando especies autóctonas desconocidas, convirtiendo los espacios en paisajes espontáneos, y sobre todo muy humanos.

En Copacabana muestra la idea de que el mar, el paisaje no es solo un objeto de contemplación,



Fig. 7. Paseo marítimo de la Playa de Copacabana. Roberto Burle Max 1970

sino que tiene una función social. Aquí es el peatón el que domina la escena, a través de un pavimento duro, de mosaico portugués de piedra caliza, con composiciones abstractas que definen lugares, tensiones, recorridos, donde el árbol domesticado escultóricamente establece el remanso, la estancia. (Fig. 7)

Diálogo transversal ciudad-mar:

Pero en las últimas décadas, se han planteado mecanismos de interacción ciudad-mar, buscando un diálogo transversal naturaleza-artificio, intentando con ello conseguir que el tejido urbano se diluya en la playa-mar.

Uno de los recursos arquitectónico-paisajísticos utilizados para conseguir esa interacción, ha sido la continuidad del plano público, creando incluso espacios protegidos ante la fuerza del mar, como es el caso del paseo marítimo Juan Aparicio de Torre Vieja, realizado por Carmen Pinós en 2000. (Fig. 8)



Fig. 8. Paseo marítimo Juan Aparicio de Torre Vieja. Carmen Pinós, 2000.

Aquí el paseo marítimo, deja de ser lineal, paralelo a la línea de costa, para convertirse en una secuencia de espacios de oportunidad, que interaccionan tanto con la ciudad como con el mar.

Cuando la relación ciudad-mar, se produce en playas de arena en las que el plano de la ciudad se sitúa a la misma cota que la arena, esa interacción se consigue mediante la disolución del plano-suelo hasta confundirse con la arena, como lo realizó Olga Tarrasó en el frente marítimo de la Barceloneta en 1990, o bien en



Fig. 9. Frente Marítimo de la Barceloneta. Olga Tarrasó y Espinás. 1990.

2012 en el paseo marítimo de Badalona (Fig. 9)

En estos dos paseos, es de nuevo clave el diseño y materiales del pavimento que conforma el plano, de forma que la disposición a 45° de las losas pétreas, siguiendo la dirección del tejido urbano, tensionan el conjunto del espacio introduciéndole un fuerte dinamismo. La iteración con la arena, se consigue de forma suave a través de un pavimento intermedio, mas amable como es la madera.



Fig. 10. Paseo del Arenal, Jávea. Alicante. M. Lillo y E. Vicedo, 2013

Este mismo recurso de la continuidad del plano de la ciudad, es el que utilizan Manuel Lillo y Emilio Vicedo en el Paseo del Arenal en Jávea (Alicante), en el 2013. Las diferencias se establecen en la búsqueda de un plano neutro, no direccional, con un pavimento repetitivo, que tensiona en todas las direcciones por igual, y especialmente en la forma escultórica del diseño de los bancos serpenteantes de hormigón y de las lenguas de conexión con la arena, también aquí de madera. (Fig. 10)

Pero no siempre la relación del plano suelo de la ciudad puede conectarse con el mar en la misma cota, ya que la fuerza de las crecidas de las mareas en determinados puntos, han convertido esa relación en un tema aparentemente insalvable.

Es el caso del frente de costa del pueblo de Hjerting en Dinamarca, en el que la playa había estado siempre separada de la ciudad mediante un muro y una barrera de protección de grandes piedras.

Una simple operación de disponer sobre esa barrera, un entablado de madera ha establecido



Fig. 11. Paseo de Esbjerg. Dinamarca. Nathan Romero & Spektrum Arquitectos. 2011

una fuerte relación ciudad-mar, creando las condiciones para una intensa interacción social, a la vez que una posible acción contemplativa, mediante la chaislong de 700m de longitud, que permite reencontrar el horizonte

En esta promenade, se exploran las posibles relaciones entre la tierra firme y el mar, de forma que la nueva plataforma se conecta con el agua creando diversos acontecimientos como la piscina marítima, el muelle flotante, o el propio paseo. (Fig. 11)

En la búsqueda relación de continuidad del plano del espacio urbano público de la ciudad hacia el mar, cabe plantear también recursos de iteración directa con el agua, de forma que sea esta la que tome protagonismo en función de su cambiante disposición por las mareas.

Es el caso del frente marítimo del Puerto Jack Evans de Australia, donde la unión ciudad-mar se produce a través de una secuencia de zona parque verde – plano intermedio de madera – y línea fragmentada de borde de hormigón que se intersecta directamente con el mar, creando un espacio de ocio con gran diversidad de opciones en contacto con el agua como: playa, terraza, espigón de rocas, embarcadero urbano, paseo de madera, anfiteatro en el agua, zonas para bañarse y nadar, puntos de pesca,

La sencillez del diseño, realizado con sólidas piezas prefabricadas de hormigón, muestran su capacidad para soportar las inundaciones derivadas de las mareas, estableciendo un diálogo permanente con la fuerza del mar. (Fig. 12)

Por último en este recorrido de la evolución del encuentro de la ciudad con el mar, cabe señalar actuaciones que buscan conseguir ese encuentro, recuperando los valores naturales y paisajísticos del litoral.

La propuesta en el frente marítimo de Castelldefels, trata de establecer orden en un frente densamente ocupado por edificaciones que conforman una barrera entre la ciudad y el mar. Y ello lo hace a través de la disposición de una secuencia de ejes transversales que surgiendo de la prolongación de las calles se internan en la playa, estableciéndose como espacios de encuentro y cosido entre el medio urbano y el natural.



Fig. 12. Frente marítimo del Puerto Jack Evans en Australia. 2011.



Fig. 13. Frente marítimo Castelldefels. Enrica Fontana-Xavier Nogués Arquitectos. 2009

Estas conexiones transversales, planteadas con vegetación autóctona y pavimento de madera, se conectan atravesando, un nuevo paseo, separado de las edificaciones, que a modo de vereda sinuosa, se posa sobre la arena como elemento autónomo, que no pertenece ni a la ciudad ni al mar, por lo que actúa de elemento de transición en esa relación.

El paseo está realizado por grandes losas prefabricadas de hormigón, que se apoyan sobre una base de confinamiento celular de polietileno de alta densidad, que proporciona una base rígida muy resistente a la flexión.

Esta actuación está permitiendo regenerar los ecosistemas perdidos, recuperando el sistema de dunas originario. (Fig. 13)

En definitiva este planteamiento de respecto por la naturaleza, no es algo nuevo, pues ya en 1932-34 Arne Jacobsen lo planteó en su actuación en la Playa de Bellavista, donde el diseño y el material empleado, la madera, supuso una clara integración artificialo-naturaleza.

Conclusión

Lo aquí expuesto muestra una evolución de la relación ciudad-mar claramente positiva al pasar de un planteamiento invasivo de la ciudad sobre el espacio natural modificando su ecosistema, a un diálogo transversal, de forma que la ciudad y la naturaleza, en este caso el mar, se complementen estableciendo una integración secuenciada, donde el tejido urbano se diluye como si de una mancha de aceite se tratara. Ello está suponiendo la regeneración de los ecosistemas perdidos a la vez que una nueva mirada de la sociedad hacia la naturaleza, teniendo mucha más conciencia de su alto valor ecológico.

Referencias

- Aspect Studios. Puerto Jack Evans. Tweed Heads. Australia. Paisea: revista de paisajismo, ISSN 1887-2557, N° 26, 2013 (Ejemplar dedicado a: La costa), págs. 48-53
- CARMONA, L., GÓMEZ, M. Montevideo: proceso planificador y crecimientos [en línea]. Montevideo: Udelar. FARQ. IHA. 2002
- FONTANA, E.; NOGUÉS, X. AMB arquitectos. Tratamiento ambiental del frente marítimo. Castelldefels. España. Paisea: revista de paisajismo, ISSN 1887-2557, N° 26, 2013 (Ejemplar dedicado a: La costa), págs. 38-43
- IWATA, N.; DEL RIO, V.: The Image of the Waterfront in Rio de Janeiro, Urbanism and Social Representation of Reality, En: Journal of Planning Education and Research 24: S. 171-183; Association of Collegiate Schools of Planning, 2004
- REY PÉREZ, J. La Documentación de la intervención de Burle Marx en el Paseo de Copacabana: lecturas para la protección de un patrimonio paisajístico moderno. 9º seminário docomomo brasil interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente Brasília . junho de 2011 . www.docomomobsb.org
- ROMERO, N.; Arkitekter & Spektrum Arkitekter. Paseo marítimo de Esbjerg. Dinamarca. Paisea: revista de paisajismo, ISSN 1887-2557, N° 26, 2013 (Ejemplar dedicado a: La costa), págs. 20-25
- PINOS, C. Paseo marítimo Juan Aparicio y acondicionamiento de la costa. España. Via arquitectura, ISSN 1137-7402, N° 6, 1999, pág. 70
- TARRASÓ CLIMENT, O.; ESPINÁS CASAS, J. Paseo Marítimo de Badalona. Barcelona. On diseño, ISSN 1695-2308, N° 335 (El número correcto sería el 335/336), 2013
- TERRY, T.: Praia de Copacabana: O espaço do Carioca – História, Forma, Usos e Significados, Master Thesis, PROURB, FAU, UFRJ, Rio de Janeiro, 2002
- Notas manuscritas de Serapio Múgica sobre autoridades de la provincia de Gipuzkoa. Plano de la ciudad de San Sebastian : 1900.

Plano de 18 x 27 cm en h. de 20 x 28 cm; col. Archivo General de Gipuzkoa = Gipuzkoako Artxibo Orokorra. Signatura: AGG-GAO : JD SM 47,6

De la forma urbana al proyecto de arquitectura: el caso de Guasave, Sinaloa

**Vicente Colomer Sendra¹, Ana Portalés Mañanós²,
David Urios Mondejar³, Juan Colomer Alcácer⁴**

Departamento de Urbanismo, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, España

E-mail: ¹vcolomer@urb.upv.es, ²anporma@urb.upv.es,

³umdav@upv.es, ⁴juancolomeralcacer@gmail.com

Resumen. *El artículo trata de poner a prueba el método mediante el cual somos capaces de afrontar problemas urbanos y territoriales, en una primera fase, utilizando como herramienta fundamental el proyecto de arquitectura.*

Dicho método requiere una lectura formal y funcional muy sintética del objeto (ciudad, parte de ella, territorio...), capaz de identificar algunos de los desequilibrios cuya corrección es necesaria para potenciar los valores del objeto en cuestión. Igualmente es necesario identificar y delimitar las áreas de proyecto arquitectura y la elaboración de los programas de acción a acometer de forma coordinada. Por último, la parte propositiva requiere la realización de proyectos de arquitectura que con sus propuestas sean capaces de producir un material consistente en planos acotados, mediante el recurso clásico al sistema diédrico de representación en plantas, alzados y secciones, así como maquetas e imágenes virtuales.

El material así producido deberá servir de base a la participación de los actores en las decisiones de política urbanística, permitiendo acciones de mayor envergadura y calidad urbana y arquitectónica.

Se presenta Guasave, como estudio de caso recientemente realizado.

Palabras clave: morfología urbana, proyecto urbano, estrategias de acción, regeneración por inducción. colonización geométrica del territorio agrícola, reforzamiento de los valores centrales de la ciudad.

Cultura urbana y técnica urbanística

Con objeto de contribuir a mejorar la vida de los ciudadanos, es necesario confiar en algunas técnicas tradicionalmente apropiadas para la producción de arquitectura y urbanismo, pero al mismo tiempo, debemos poner en marcha la actualización de dichas técnicas, en particular en este momento, en el que se nos demanda a los arquitectos respuestas a los graves problemas sociales y ambientales a los que se enfrenta nuestra realidad actual.

A la vez que ocurre esto, se está produciendo un proceso de exceso de confianza en la objetividad de algunas técnicas y el rechazo

de aquellas que provienen de la “justificación por referencias culturales”. En definitiva, en el proceso de proyecto de arquitectura urbana, que necesariamente se produce por un feliz y equilibrado encuentro de cultura y técnica, creemos que se viene produciendo un desequilibrio excesivo a favor del segundo parámetro, en detrimento del primero y esto, como cualquier desequilibrio técnico científico, no es bueno para el desarrollo de estas disciplinas de carácter aplicado.

La situación descrita, está produciendo una gran perplejidad entre los profesionales de la arquitectura y en los profesores de proyectos urbanos y arquitectónicos de nuestras escuelas

y facultades, que ven cómo se evapora la confianza tradicional en la parte del método de aprendizaje de las disciplinas de proyecto que se basa en la “adecuada imitación” de los “modos” de los maestros, cuya experiencia está a su vez basada en la “imitación de modos” de los maestros que les precedieron.

En este sistema de aprendizaje, cuanto más amplia y rica es la red de referencias y su profundo conocimiento, mejor se podrá plantear la adaptación de formas ya sancionadas por la historia de la arquitectura, a un proyecto actual.

En una segunda instancia, que se produce en el terreno profesional y no en del aprendizaje, el proyecto tiene que ser “comunicado” y en este proceso de explicación no van a servir de nada las referencias culturales que han sido el auténtico motor del proyecto. Para el proceso de comunicación, normalmente resaltamos los componentes funcionales, transmitiendo al cliente el perfecto ajuste entre sus planteamientos de programa funcional y los espacios creados, con sus correspondientes superficies a las que podremos añadir como justificación, lo conveniente de las relaciones que establecen las partes en que se divide el conjunto. Podremos finalizar justificando la bondad del planteamiento presupuestario y ocultando el motivo y motor del proyecto, los modos, a la manera de... que para el cliente, desde su normal desconocimiento de la arquitectura, no deberá percibir que el arquitecto ha trabajado imitando los modos de sus maestros. Este sistema de producción, aproxima la arquitectura a los modos del arte y a la organización de la producción, al taller del artesano más que a la producción en serie que caracteriza la producción industrial.

Algunas precisiones sobre los modos y las formas

La definición formal y material de un proyecto, no deja de ser un proceso que subsume de manera sintética el método de trabajo de Taller al que acabamos de referirnos y que debe responder a dos aspectos que actualmente son ineludibles: que se pueda gestionar social y económicamente y que esté justificado ambientalmente.

El primer aspecto se basará en la estructura

socioeconómica de referencia, considerada como una red, en cuyos nodos se situarán los distintos actores, receptores de los logros del proyecto e igualmente sufridores de sus deficiencias y desequilibrios. Considerar de forma adecuada el entramado de las administraciones, empresas, asociaciones ciudadanas y la propia ciudadanía como referente, será clave en la factibilidad del proyecto.

Los aspectos ambientales son hoy en día fundamentales en la valoración de los proyectos. Para la definición de la forma, será necesaria una adecuada configuración de la misma en relación con las preexistencias. Para el proceso de construcción, la adecuada gestión de los residuos y para las cuestiones energéticas, la minimización de las emisiones y del gasto energético de explotación de los espacios establecidos en el proyecto.

En los aspectos ambientales ligados a la forma, tendrá que establecerse aquellos modos o paradigmas culturales de referencia que sean más adecuados a los problemas planteados. En ese sentido nos referiremos a sistemas o códigos de asimilación a las formas urbanas preexistentes, asumiendo para la arquitectura actual su condición “ecléctica” y adoptando algunos referentes como el de la arquitectura urbana de Álvaro Siza Vieira que se presta muy ajustadamente a la manera en que el maestro contemporáneo utiliza sus conocimientos profundos de construcción y arquitectura, para adaptarse en cada situación a la correcta escala del entorno urbano en el que se sitúa su proyecto, como en un continuo ejercicio de restauración urbana y arquitectónica. (Kenneth Frampton, 1999)

Modos e interpretaciones del ajuste socioeconómico. Una actualización del problema de la vivienda en el Reino Unido

Desde hace algún tiempo vemos con preocupación los malos resultados de la expansión suburbana de nuestras ciudades. Se trata de un proceso que tiene dos facetas fundamentales unidas, que van creando problemas de todo tipo: se trata de un fenómeno de expansión y de disgregación funcional al mismo tiempo, de creación de agrupaciones

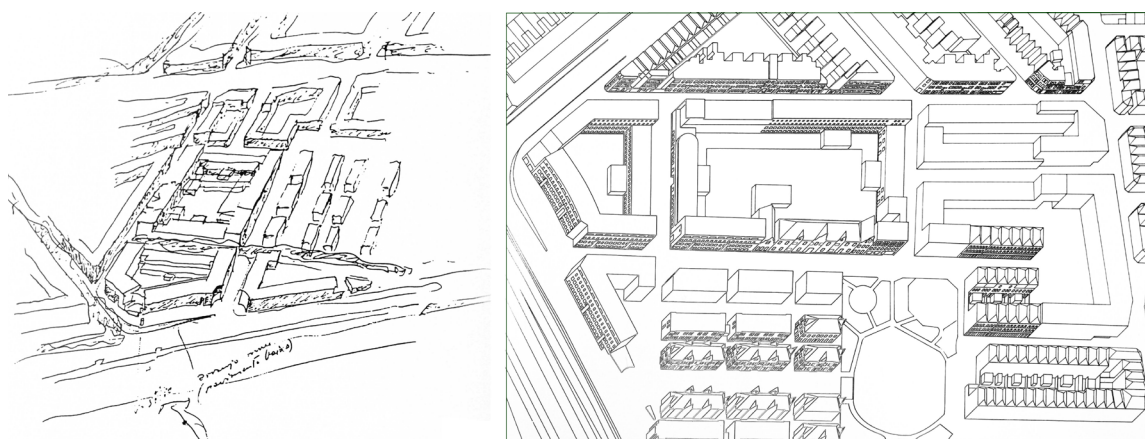


Fig. 1. Dibujos urbanos de Álvaro Siza Vieira

residenciales y de áreas generadoras de empleo, no integradas sino separadas y ligadas por un sistema de transporte basado en el automóvil privado.

Los análisis del Plan de Movilidad de Madrid, actualmente en redacción, nos daban recientemente resultados que evidenciaban que los problemas de congestión de tráfico rodado afectaban fundamentalmente a los traslados externos al área central de la ciudad, es decir, entre distintas localizaciones de la periferia urbana.

Resulta curioso ver como en este momento, Reino Unido, el país desarrollado pionero en la expansión suburbana de sus ciudades, es el que con mayor preocupación está ahora impulsando un movimiento hacia la regeneración urbana residencial.

Es importante que tengamos en cuenta los distintos pasos de este proceso que puso en marcha el “Urban Task Force”, dirigido por Richard Rogers, llamando la atención sobre la necesidad de aumentar las densidades habitacionales y la integración funcional de las áreas urbanas y el impulso de las relaciones de vecindad, con objeto de reducir el uso de los vehículos privados, aumentando la calidad ambiental.

El Urban Task Force detectó la existencia en el conjunto de las grandes ciudades de Reino Unido de 20.000 Has de suelo urbano abandonado, 16.000 Has de suelo vacante y 4.500 Has ocupadas por viviendas en ruina y desocupadas. Esto nos lleva a que en Reino Unido, el suelo reciclable es del orden de 40.000 Has y que a un ratio razonable de 60

viviendas/Ha, nos dan un umbral de 2.400.000 viviendas.

El estudio del equipo de Rogers, ha dado lugar a una nueva política, ya puesta en marcha en Reino Unido, consistente en un proceso en el que se implica a las comunidades locales para que analicen e informen al gobierno del Estado sobre su situación en cantidad y localización de su suelo reciclable, para poder acceder a la financiación de operaciones encaminadas a la producción de viviendas en suelos reciclados.

El interesante análisis de este fenómeno que realiza Graham Towers (2005), incide sobre todo en la relación que existe entre calidad urbana y vivienda controlada desde las comunidades locales de carácter vecinal. Creo sinceramente que debemos tratar de seguir estos criterios para aproximarnos al objetivo de construir nuevas viviendas mejorando su entorno y creando ciudad.

Reequilibrio del espacio urbano, una visión internacionalizada del problema

Parece que coinciden todos los estudiosos de la ciudad contemporánea en la afirmación de que la producción de ciudad sin consideración hacia la vida urbana, se produce en Europa desde el final de la segunda guerra mundial hasta los años 70, en que comienza a producirse la restauración de los espacios públicos, de forma sistemática en las ciudades del primer mundo y de forma más puntual, en ciudades de países en desarrollo.

La actualización de esta situación a nuestros días, hace que tengamos que pensar

en la necesidad de actuar hoy, restaurando fundamentalmente los espacios degradados producidos desde los años 40 a los 70 del siglo pasado, con criterios que debemos tomar de la ciudad tradicional, en cuyas escalas y relaciones, podemos afirmar sin lugar a dudas que encontramos los espacios públicos más eficaces y equilibrados, en términos de vitalidad urbana. Tendremos que movernos ahora en ese interés por la restauración de la ciudad, en ese doble sentido de nuestra actividad: Por una parte en la restauración de la ciudad tradicional, no tanto por un interés museístico como por una necesidad revitalizadora. Por otra, reciclando la ciudad de los 40 a los 70 del siglo XX, para responder a los nuevos retos residenciales de la ciudad del siglo XXI.

De estos dos paradigmas, que dotan de sentido al trabajo del arquitecto contemporáneo sobre la ciudad, el libro “Nuevos Espacios Urbanos” (Gehl y Gemzoe, 2002), nos presenta una buena selección de experiencias sobre la restauración de la ciudad tradicional, pero da un paso más en un sentido global, al presentar ejemplos muy diversos, tanto geográficamente, como incluyendo realidades urbanas muy diversas, desde el primer mundo al tercero, pasando por realidades muy especiales como es el caso de la restauración urbana de la periferia de Barcelona, la transformación y redensificación de Curitiba. Igualmente, en la presentación de espacios urbanos concretos recuperados, encontramos casos muy interesantes, como la descripción de algunas formas de cooperación ciudadana para la recuperación de espacios públicos, como el caso de Pioneer Courthouse Square en Portland.

Metodología de taller: lectura-proyecto-exposición

El Taller de Proyectos se compone fundamentalmente de tres fases coordinadas, la primera, de análisis sumario de la realidad, requiere de una motivación del Ente Urbanizador, (normalmente representando a una administración pública), que espera del Taller la clarificación de algunos aspectos que le permitan tomar decisiones de inversión sobre su ciudad, dando respuesta a algunas cuestiones básicas: qué problemas y qué

oportunidades resaltan entre los muchos que afectan a una ciudad, a una parte de la misma, a un territorio...y en qué ámbitos podemos localizar esos problemas y oportunidades.

La motivación del Ente Urbanizador, deberá poner en movimiento la primera fase del Taller y tendrá carácter analítico o de lectura formal y funcional, del sistema viario, espacios libres, dotaciones y servicios y del sistema habitacional-residencial del ámbito de que se trate.

La segunda fase, de proyecto, pondrá a prueba las capacidades para dar respuesta formal y material a la lectura efectuada. Fundamentalmente, las propuestas tendrán que responder de forma eficiente a la minimización de los problemas evidenciados y al mejor aprovechamiento de las oportunidades detectadas.

Por fin, en la tercera fase, de exposición de los resultados del Taller, servirá para transmitir al cliente y a los actores que él convoque, la adecuada forma en que se han desarrollado las propuestas para conseguir los resultados esperados.

Talleres coordinados de Los Mochis y Guasave

En el marco del Taller de Arquitectura y Urbanismo Internacional de Sinaloa, México, gestionado por INTTAB (Instituto Tecnológico del Hábitat) y patrocinado por el Estado de Sinaloa y por el municipio de Guasave, se ha realizado una lectura de la estructura territorial del conjunto de los municipios de Guasave y Los Mochis, en el Norte del Estado de Sinaloa, partiendo del análisis urbano a través de tres escalas de trabajo sucesivas: la del territorio, la de la ciudad y la de la colonia.

Análisis territorial

En una primera aproximación, se reconoce la colonización geométrica de una vasta porción del territorio: la que se deriva de la planificación agrícola emprendida en las primeras décadas del siglo XX que abrió las llanuras litorales del Norte de Sinaloa al cultivo intensivo. En la franja costera, de unos 20 km de anchura, situada entre los núcleos urbanos



Fig. 2. Análisis territorial de las llanuras litorales del Norte de Sinaloa, con los municipios de Guasave y Los Mochis

de Los Mochis y Guasave, distantes 60 Km entre sí, una malla ortogonal jerarquizada de caminos e infraestructuras hidráulicas modulan el territorio con una gran precisión. La malla ortogonal se orienta con la línea de costa y se interrumpe para adaptarse a los cursos naturales de los ríos que surcan el territorio. Se reconoce el orden superior del módulo base de 6 x 4 kilómetros, que se subdivide en lotes de 2 x 4 kilómetros delimitados por canales de riego divisibles, a su vez, en submódulos de un kilómetro de lado.

Ciudad de Guasave. Colonia Centro

Al estudiar la escala de la ciudad de Guasave, se nos revela la presencia de trazas históricas y naturales, que pugnan con la rigidez geométrica de la malla ortogonal territorial antes descrita, para configurar su trama urbana. El río Sinaloa condiciona el asentamiento de un poblado ribereño que tiene su origen, probablemente,

en una misión jesuita fechada en 1608. Los caminos que comunicaban las misiones sinaloenses forman los trazados históricos que se incorporan a la planificación urbana del siglo XX. El mencionado submódulo territorial de 2 x 4 kilómetros, junto con las diagonales principales de la malla ortogonal, se traducen en una disposición ordenada de canales, caminos y drenes que organizan el crecimiento urbano de Guasave, donde sin embargo, adquiere un carácter diferencial el desarrollo de la Colonia Centro.

El primer ensanche sigue la pauta geométrica de la ciudad colonial, con manzanas cuadradas sobre malla ortogonal; aunque su disposición se basa en la posición del antiguo núcleo misional: la Iglesia de Nuestra Señora del Rosario. Los ejes del edificio religioso, desviados ligeramente de los ejes de la macro planificación agrícola, son los que orientan una trama urbana que se consolida a partir de 1930, presumiblemente hacia el Norte de la



Fig. 3. Ciudad de Guasave y Colonia Centro

actual calle del Doctor Luis García de la Torre cuyo extremo oriental vadea el río Sinaloa. La regularidad de la trama con base en la manzana de 100 metros de lado, con viales de 20 metros de sección, parece acentuarse al reconocerse módulos de orden superior, de 3 manzanas x 3 manzanas, aunque sin embargo, tiene una cierta flexibilidad al acomodar en la pauta los trazados divergentes que parten hacia el Norte desde la plaza de la Iglesia y al ajustar sus límites a accidentes naturales o a trazas históricas.

La práctica urbana por medio del Taller de Proyectos: introducción al Taller Guasave

Con la coordinación de profesores de las Escuelas de Arquitectura de Valencia y Florencia, se ha organizado un taller que se ha desdoblado en las dos localizaciones: Guasave y Los Mochis, en el que profesores, jóvenes arquitectos y estudiantes de arquitectura de Valencia, Firenze, Strasbourg, Bordeaux, UNAM, ITESO Guadalajara, Culiacán, Los Mochis y Durango, han elaborado Proyectos Urbanos en el territorio de Guasave, durante un periodo de 3 semanas. Se ha realizado una

lectura urbana e histórico-cultural del norte de Sinaloa, conjuntamente con el Taller Mochis, y una específica de Guasave por parte del propio Taller Guasave (Cataldi et al., 2014). Como arquitectos, se ha orientado el trabajo hacia la acción y elaboración de propuestas, en definitiva, a la redacción de proyectos urbanos, ligados a las características urbanas y territoriales detectadas en la lectura de cada lugar.

Lectura de Las Glorias y Boca del Sinaloa

Las Glorias, posee fuerza natural, como la totalidad de la costa del norte de Sinaloa (Cerro Cabezón, Bahía de Navachiste, Topolobampo, El Colorado, La Lechuguilla...). El asentamiento permanente de pescadores en Boca del Sinaloa, supone un apoyo fundamental para una propuesta de ordenación y regeneración urbana de este enclave costero. Su situación actual es muy precaria. El asentamiento turístico local, es en su mayoría temporal y se caracteriza también por su precariedad, urbana, arquitectónica y material (Fig 4, izquierda).

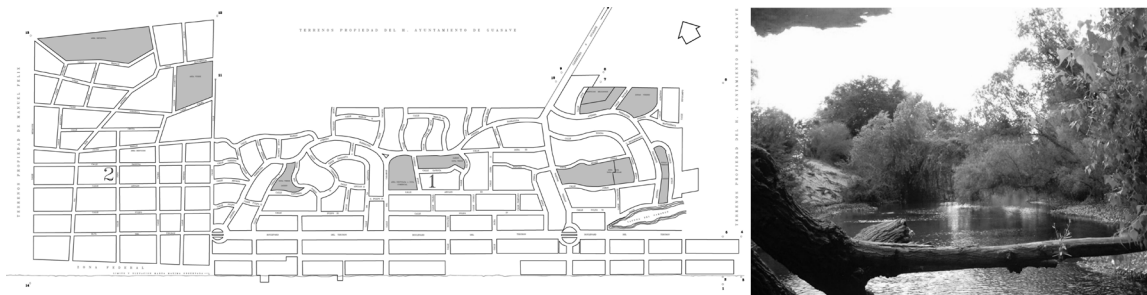


Fig. 4. Planta de Las Glorias e imagen del río Sinaloa, a su paso por Guasave

El río a su paso por Guasave

El río Sinaloa, en su tramo urbano de la ciudad de Guasave, posee calidad ambiental, derivada de su forma de suave curvatura convexa, con un suelo compacto arenoso, apropiado para la formación de playas fluviales y una vegetación de notable tamaño. El arbolado aporta una gran frondosidad, que refresca el ambiente y aporta valores ambientales y paisajísticos muy positivos, presentándose a la ciudad como un parque fluvial natural (Fig 4, derecha).

La ciudad da la espalda al río, lo que queda evidenciado cuando se analiza la degradación del hábitat residencial en la línea fronteriza de ambos ámbitos, así como en imposibilidad de disfrute popular del propio cauce. Este fenómeno se acentúa hacia el sur de la ciudad, en la medida que se trata de zonas con peligro de sufrir inundaciones.

Claves de proyecto urbano en Las Glorias y en Boca del Sinaloa

Los proyectos desarrollados en Las Glorias (1. “Paseo Puerta-Puerto” y 2. “Boca de Río”), se plantean como objetivo principal, dotar al asentamiento de estructura urbana, estableciendo un sistema de recorridos peatonales y rodados, que se articulan en nodos de servicios y dotaciones de equipamiento. Ambos consolidan la primera línea de playa y mejoran las redes de servicio y el sistema viario de acceso y tránsito interior.

Partiendo de una estructura caracterizada por un vial principal rodado en anillo y un sistema de viales secundarios que delimitan los distintos módulos o unidades urbanas, el proyecto 1 establece un sistema de corredores verdes transversales a la línea de costa que se introducen en cada módulo para posibilitar

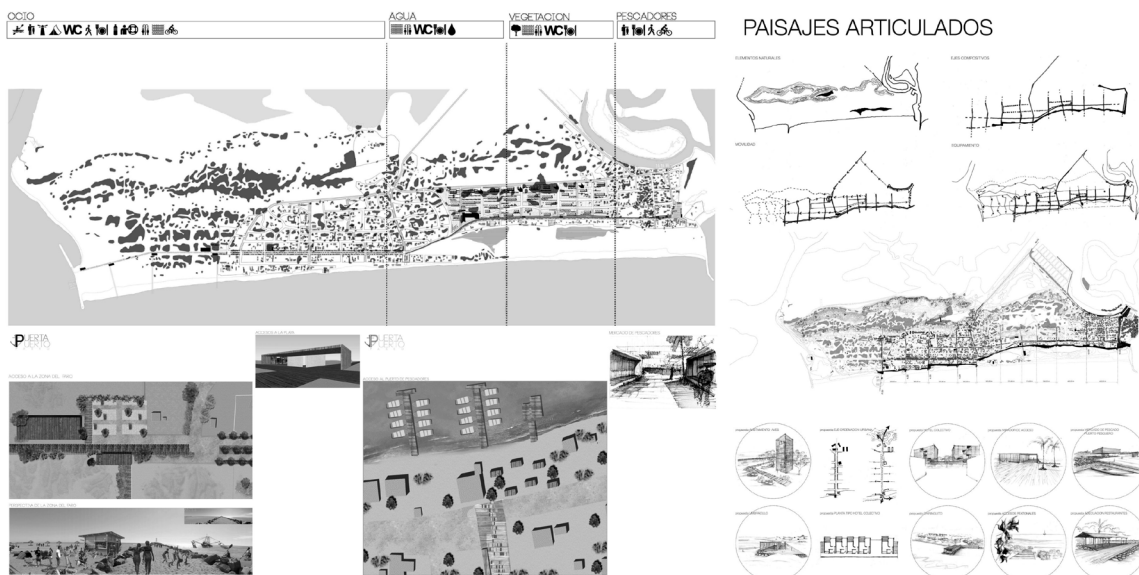


Fig. 5. Proyectos urbanos desarrollados en el Taller Guasave, con Las Glorias y Boca de Río como entornos de localización. Proyectos “Paseo Puerta-Puerto” y “Boca de Río”

recorridos peatonales verdes alternativos. Describiremos los módulos, de forma sumaria y en sentido Este-Oeste. El primero, “ocio-camping”. El segundo, “sol”, finaliza con el acceso principal a la playa, señalado mediante un punto de encuentro e información y un hotel. El tercero, “agua”, se caracteriza por una mayor presencia de este elemento, en forma de canales y lagunas. El cuarto, “vegetal”, más libre actualmente de edificación. Por fin, el quinto, refuerza el asentamiento “pesquero” con una dotación de venta de pescado en Boca del Sinaloa.

El proyecto 2, al igual que el anterior, plantea en la primera línea de playa una distinción entre paseo peatonal y vial rodado y en el punto de llegada se proyecta un espacio de aparcamiento de autobuses, y un restaurante. Para las áreas de segunda residencia, el proyecto desarrolla un esquema en peine, formado por corredores verdes transversales, compuestos de refuerzo residencial en interior, equipamiento intermedio y equipamiento de playa. En el lado oeste de Las Glorias, finaliza la urbanización “convencional”. En el interior, se inicia un recorrido de avistamiento de aves, jalonado de instalaciones ligeras. Este recorrido se une en línea de playa con el “eje camping” y se articula con dos puntos de amarre para pequeñas embarcaciones. En el área intermedia, todavía no edificada, se proyecta un equipamiento de

spa se “sugiere” su uso como ampliación de “pescadores”. En este último enclave, se ha realizado un ejercicio de articulación entre aspectos turísticos y aspectos productivos y comerciales, mejorando los espacios de residencia permanente de pescadores, de venta de pescado, de amarre de barcas y de paseo, de equipamiento-jardín y de servicios de restauración.

Claves de proyecto urbano en el Río Sinaloa a su paso por Guasave

El proyecto 3. “Petatlán entre Milpas” propone la integración del río en la ciudad, mediante la mejora de accesos, sustituyendo la edificación de la línea fronteriza entre la ciudad y el río, que se encuentra en general en mal estado. El proyecto plantea igualmente la sistematización de la margen derecha del río en paseos articulados. El paseo alto, de suaves ondulaciones, adaptado a las altimetrías de las calles de la ciudad. El paseo medio, fuera del cauce de avenidas de 100 años, arbolado, buscando la máxima anchura y las instalaciones y servicios del Parque Fluvial y las zonas de nueva ordenación del frente. Las Playas bajas, son enclaves de contacto con el agua, de baño, de pesca, de disfrute de la población durante la mayor parte del año, de embarcadero, de paseos en barca entre la ciudad y la Boca

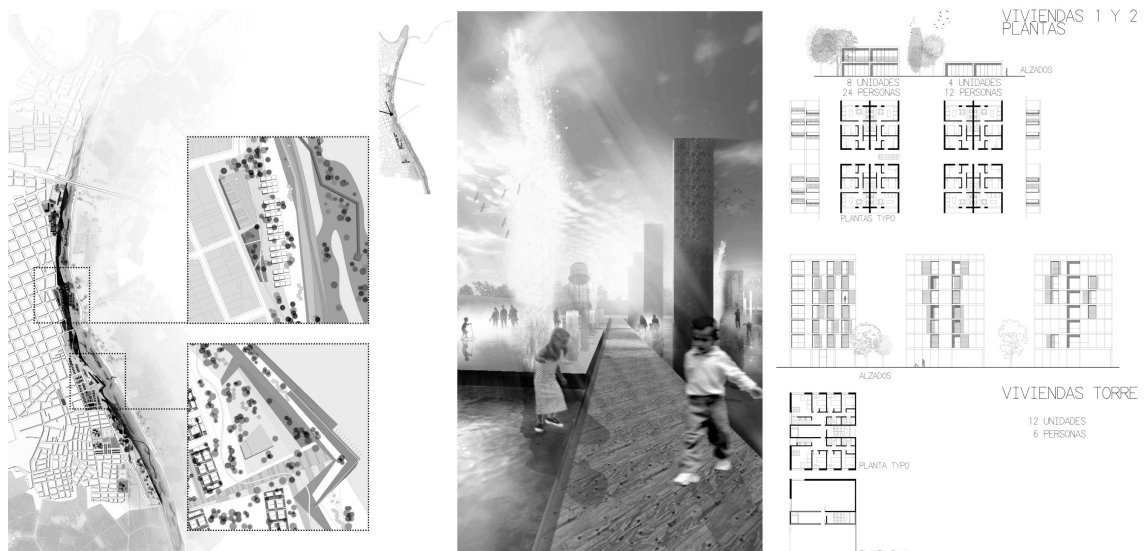


Fig. 6. Proyecto urbano desarrollado en el Taller Guasave, con el paso del Río Sinaloa por Guasave como entorno de localización. Proyecto “Petatlán entre Milpas”

Para seguir leyendo, inicie el proceso de compra, click aquí