

FUNDAMENTOS Y PRÁCTICA DE LA CIUDAD SOSTENIBLE

Actas del Congreso Iberoamericano para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible

15-16 de noviembre de 2019 | Valencia, España

Editores científicos

Javier Poyatos Sebastián | Lidia García Soriano | Jose Luis Baró Zarzo



Departamento de Composición Arquitectónica,
Universitat Politècnica de València



Editorial
Universitat Politècnica
de València



**DEPARTAMENTO DE
COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA**

Fundamentos y práctica de la ciudad sostenible

Actas del Congreso Iberoamericano para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible

Dpto. de Composición Arquitectónica. Universitat Politècnica de València

15-16 noviembre 2019

Congresos UPV

Fundamentos y práctica de la ciudad sostenible. Actas del Congreso Iberoamericano para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible

Los contenidos de esta publicación han sido evaluados por el Comité Técnico que en ella se relaciona.

Editores científicos

Javier Poyatos Sebastián

Lidia García Soriano

Jose Luis Baró Zarzo

Diseño de portada

Guillermo Guimaraens

Virginia Navalón

Editorial

2021 Editorial Universitat Politècnica de València

www.lalibreria.upv.es / Ref.: 6588_01_01_01

ISBN: 978-84-9048-871-3 (versión impresa)

DOI: http://dx.doi.org/10.4995/CSOS.2021.6588_01



Fundamentos y práctica de la ciudad sostenible. Actas del Congreso Iberoamericano para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible

Este libro está bajo una licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NonDerivatives-4.0 International license

Editorial Universitat Politècnica de València

DIRECTOR DEL CONGRESO

Javier Poyatos Sebastián. *Director del Dpto de Composición Arquitectónica UPV*

SUBDIRECTORA DEL CONGRESO

Lidia García Soriano. *Universitat Politècnica de València*

SECRETARIO DEL CONGRESO

José Luis Baró Zarzo. *Universitat Politècnica de València*

COMITÉ TÉCNICO

José Luis Baró. *Universitat Politècnica de València*

Guillermo Guimaraens. *Universitat Politècnica de València*

Juan Francisco Picó. *Universitat Politècnica de València*

Lidia García Soriano. *Universitat Politècnica de València*

Yolanda Hernández. *Universitat Politècnica de València*

F. Javier Gómez Patrocinio. *Universitat Politècnica de València*

ÍNDICE

PRÓLOGOS

PONENCIAS PLENARIAS

- Ciudades y escalas intermedias sostenibles: tipología-trazado-plan-proyecto..... 3**
Josep Maria Llop Torné
- Movilidad y sostenibilidad: el caso de las ciudades históricas 13**
Ignacio González-Varas
- Ilha da Bela Vista na Cidade do Porto (2013-17): um modelo experimental de habitação básica participada 39**
Fernando Matos Rodrigues, Manuel Carlos Silva, António Cerejeira Fontes, André Cerejeira Fontes
- Reflexiones sobre el valor cívico y cultural en la ciudad sostenible..... 67**
Javier Poyatos Sebastián

COMUNICACIONES

EL PLANEAMIENTO Y DISEÑO URBANO EN LA CIUDAD SOSTENIBLE

- INTEGRAÇÃO/ADAPTAÇÃO/RECONVERSÃO. Planeamento urbano da orla costeira face à subida da água do mar no caso de Vila Chã..... 77**
Raquel Matos-Coelho; José Lage-Abreu
- GREEN GATE, Máster Plan Urbano/Portuario en Limón, Costa Rica..... 87**
Marco Vinicio Ramirez-Saenz
- Apropiación del espacio público como forma de discusión colectiva en el marco de la Nueva Agenda Urbana 2030 101**
Dione Adriadna Escobar García
- Competitividad e inteligencia aplicada a la ciudad. Enfoques estratégicos para la sostenibilidad urbana 119**
Sandra Ornés Vasquez; Dione Ariadna Escobar García
- La integración del metabolismo urbano en el planeamiento y diseño urbano..... 139**
José Sergio Palencia Jiménez; Eric Gielen; Josep Lluís Miralles García
- Planeación y movilidad como promotores de ciudades saludables en España y México 155**
Gabriela Ochoa Covarrubias, Emilio Molero Melgarejo, Alejandro Grindley Moreno, José Manuel, Falcón Meraz

Morfología urbana de los parques de barrio. El caso del Parque Gas Lebón en la periferia consolidada de Valencia.....	173
Vicente Colomer Sendra; David Urios Mondéjar; Ana Portalés Mañanós; Juan Colomer Alcácer	

LA PERSPECTIVA CULTURAL DE LA CIUDAD SOSTENIBLE

Cultura y sostenibilidad: hacia una sistematización de valores en la forma urbana.....	189
Javier Poyatos Sebastián; José Luis Baró Zarzo; Lidia García Soriano; Yolanda Hernández Navarro; Guillermo Guimaraens Igual	

Isola, Milán: una arquitectura integrada.....	199
Angel Cordero Ampuero	

Núcleos rurales en riesgo de despoblación en la provincia de Teruel. Experiencias de conservación y supervivencia desde la Arquitectura	219
José Luis Baró Zarzo; Javier Poyatos Sebastián; Nydia Martínez Martínez	

Os Palheiros do Vale. Proposta para uma nova condição na Paisagem e no Território do Chao da Ribeira.....	237
Sara Rodrigues Gomes; José Alberto Lage	

LA PERSPECTIVA TERRITORIAL DE LA CIUDAD SOSTENIBLE

Iztapalapa (iZTP-CDMX)....Experiencia vital y profesional.....	249
Miguel Blanes Juliá	

La interfaz entre la infraestructura verde y las infraestructuras del transporte	279
Josep Lluís Miralles Garcia; Eric Gielen; José Sergio Palencia Jiménez	

Retos para el desarrollo de una ciudad sostenible en Cuenca (Ecuador). Análisis del crecimiento urbano entre 2008 y 2018.....	297
Eric Gielen, Enrique Flores Juca, José Sergio Palencia Jiménez, Mario Balseca Carrera, Irene López Chofre, Santiago Sarmiento Moscoso, Estefanía Chuiza Inca, Jéssica Chica	

Suelo urbanizado y no ocupado en la Comunidad Valenciana. Hipótesis de un urbanismo del decrecimiento	311
Rafael Temes Cordovez, Ruth De León Rodríguez, Moisés Simancas Cruz, Abenchara Socorro García, Alicia García Amaya, M ^a Pilar Peñarubia Zaragoza	

VIVIENDA Y CIUDAD SOSTENIBLE

Corrales y Molezún. Alameda de Málaga. Vivienda y Ciudad Sostenible	325
Nicolás Martín Domínguez	

Entre lo doméstico y lo público: nuevos modos de relación en la ciudad de hoy	345
Manuel Carmona García; Carmen Moreno Balboa	

La sostenibilidad, una interpretación económico-política del desarrollo	363
Mekki Belkacem Ould Abbas	

Rehabilitación Urbana en “Los Guido de Desamparados”, Costa Rica	371
J. Aguilar Arias	
Tila Housing Block y Cable Factory: Arquitectura resiliente	387
Fèlix Breton-Coll	
Ciudades sostenibles, viviendas sostenibles, residuos transformados	401
M ^a Desamparados Soriano Soto, Laura García España, Rafael Boluda Hernandez, Francisco Garcia Mares, Cristina Lull Noguera, J. Martín Montoya Durá, Francisca Ramón Fernández	
Direito à habitação e cidade justa: críticas e contribuições à Nova Geração de Políticas de Habitação em Portugal	417
Fernando Matos Rodrigues, Elena Tarsi	

La Universitat Politècnica de València celebró en el mes de noviembre de 2019 el Congreso Iberoamericano CIUDAD SOSTENIBLE 2019, que abordó el estudio e intercambio de perspectivas sobre la ciudad sostenible, en su doble vertiente de fundamentación y práctica.

El encuentro internacional suscitó un gran interés y resultó un verdadero éxito por la amplia participación alcanzada, así como por el debate y reflexión producidos en el seno del Congreso, los cuales valieron para avanzar y obtener conclusiones muy interesantes en el nuevo modelo urbano sostenible.

El panorama actual del desarrollo urbano global y sostenible plantea enormes retos sociales, económicos, culturales, geográficos y especialmente ambientales que resultan ineludibles y que derivan en la necesidad de transformaciones en el planeamiento y en el diseño de las ciudades.

El desmesurado crecimiento de la población de los últimos tiempos ha derivado en la extensión casi ilimitada de las grandes urbes del planeta. Ese crecimiento debería haber ido acompañado del correspondiente crecimiento de infraestructuras, de servicios y de viviendas guiado por un modelo de ordenación del territorio adecuado y por la planificación.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas constituye la hoja de ruta global que articula los objetivos de la comunidad internacional e incluye el objetivo número 11 de ‘Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles’. Este objetivo ha sido desarrollado posteriormente por la Nueva Agenda Urbana, en Habitat III, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, que se celebró en Quito, en 2016.

En la consecución de este hito todos debemos caminar en la misma dirección para que verdaderamente se logre el cambio. En el cumplimiento del objetivo mundial de desarrollo sostenible es necesaria la acción coordinada de los agentes públicos y privados y de la sociedad civil. Asimismo, la educación y la formación juegan un papel relevante y esencial en el cambio paulatino y gradual de hábitos culturales y ambientales imprescindibles de abordar en este desafío.

La evidencia empírica y la experiencia profesional son los fundamentos en el diseño de políticas sólidas. Y la Universitat Politècnica de València asume su responsabilidad contribuyendo en el planteamiento urbanístico sostenible y en la acción urbana mediante la aportación de investigación, tecnología e innovación, y con la esencial transferencia del conocimiento.

El Congreso Iberoamericano CIUDAD SOSTENIBLE 2019, impulsado por el Departamento de Composición Arquitectónica de la Universitat Politècnica de València y la Red Hispano□Americana para la Fundamentación y Práctica de la Ciudad Sostenible, con el apoyo de ONU□Hábitat, la agencia de la ONU para la ciudad, constituye una decidida acción que demuestra ese compromiso.

Deseo transmitir la enhorabuena a los organizadores del Congreso Iberoamericano CIUDAD SOSTENIBLE 2019. Vaya mi sincera felicitación y consideración al profesor Javier Poyatos Sebastián por su inestimable dedicación y por la gran labor de coordinación que ha realizado.

Francisco José Mora Mas
Rector de la Universitat Politècnica de València

Es un placer escribir este prólogo para el Congreso CIUDAD SOSTENIBLE 2019. Ésta es una excelente plataforma organizada por la Red Hispanoamericana para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible. La Red Hispanoamericana es un foro de profundización en la edición española del libro "Fundamentos económicos para la urbanización sostenible: estudio desde un triple enfoque" coordinado por Javier Poyatos Sebastián, conteniendo contribuciones de Serge Salat, Loeiz Bourdic, Marco Kamiya, Javier Poyatos Sebastián; y Manuel Blanco Lage, quienes son especialistas de ONU-Hábitat, la Universitat Politècnica de València, la Universidad Politécnica de Madrid y Morphologie Institute de Paris.

La Red Hispanoamericana permite llevar la discusión a un terreno más amplio vinculando España y Portugal con América Latina para discutir políticas que logren avanzar en la ciudad sostenible en general. En la Red se integra el mundo universitario, profesional y público.

El Congreso CIUDAD SOSTENIBLE 2019 ha sido el primer gran acto organizado por la Red Hispanoamericana en este sentido, y el Congreso ha sido Iberoamericano porque hemos tenido la participación y colaboración del equipo de la edición portuguesa del libro ONU-Hábitat, equipo dirigido por Fernando Matos.

Esperamos una continuidad en estas actividades y que la Red continúe su expansión en Hispanoamérica, integrando pensamientos e ideas en el desarrollo de la ciudad del futuro.

Marco Kamiya
Coordinador del Departamento de Economía y
Finanzas Urbanas de ONU-Hábitat

Apenas han transcurrido unos meses desde la celebración del Congreso Iberoamericano Ciudad Sostenible 2019 y, sin embargo, la intensidad de los pasados meses ha modificado sustancialmente la percepción de nuestras ciudades. Mantengo fresco el recuerdo de aquellas productivas sesiones en la Universitat Politècnica de València de reflexión compartida y, a pesar de la importante sacudida sufrida, muchas de aquellas reflexiones cobran si cabe mayor vigencia en este momento.

La resiliencia de nuestro territorio, de los espacios que habitamos y en los que nos relacionamos, toma un protagonismo crucial en un escenario que ya estaba claramente señalado por la emergencia climática, recién declarada entonces, y que tras la crisis multiescalar provocada por la irrupción del COVID-19 implica una exhaustiva reflexión.

El cambio de paradigma hacia un modelo sostenible, social, económica y ambientalmente hablando, se torna más imprescindible si cabe y, sin duda alguna, la innovación es clave como catalizador de esta transición en la que se garantice no sólo el respeto al medio ambiente sino el bienestar social y el crecimiento equilibrado que responda a las necesidades de la ciudadanía sin comprometer la calidad de vida de generaciones futuras.

El fomento de la calidad de la arquitectura redundante en el bienestar de las personas y, por ello, la Agenda 2030, poniendo en el foco de atención en las personas, el planeta, la prosperidad y la paz, y bajo el ya reconocible lema de "no dejar a nadie atrás", señala entre sus 17 objetivos la apuesta por unos asentamientos humanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles e insta a adoptar medidas urgentes para lograrlo.

Italo Calvino ya señalaba que las ciudades “son un conjunto de muchas cosas; memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero estos trueques no son sólo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos”. Y en momentos convulsos como éste, también de intercambio de reflexiones como las que este libro nos presenta. Palabras y pensamientos para conocer y reconocer esta urbanidad que nos envuelve. Pero también, para repensarla.

Nuria Matarredona Desantes
Directora general de Innovación Ecológica en la
Construcción, Generalitat Valenciana

El Congreso CIUDAD SOSTENIBLE 2019 surge en la Universitat Politècnica de València tras la publicación por nuestra Universidad de la edición en español del libro de ONU-Hábitat “Fundamentos Económicos para la Urbanización sostenible. Estudio desde un triple enfoque: planeamiento del desarrollo de las ciudades marco legal y financiación municipal”, de los autores Serge Salat, Loeiz Bourdic y Marco Kamiya. La edición hispana tiene prólogos de la Directora Ejecutiva de ONU-Hábitat y de los alcaldes de Madrid, Valencia, Bilbao y Vigo. La publicación cuenta también con un capítulo hispano sobre “Arquitectura y urbanismo social: el espacio público y el valor de la ciudad” de los profesores Manuel Blanco y Javier Poyatos. La obra está traducida a diversas lenguas y esta edición se dirige, en concreto, al ámbito cultural hispanoamericano.

La publicación constituye una base importante de reflexión sobre la ciudad sostenible en la Red Hispanoamericana para la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible, que se crea en el año 2019 para este fin, con la colaboración de ONU-Hábitat e impulsada también desde esta Universidad. El presente Congreso constituye la primera gran iniciativa de la Red Hispanoamericana.

ONU-Hábitat considera que desde los Objetivos de Desarrollo Sostenible y, en particular, desde la Nueva Agenda Urbana, debe seguirse una profundización académica y profesional en la implementación técnica e interdisciplinar de la ciudad sostenible. El libro referido es una importante iniciativa de ONU-Hábitat en dicha dirección.

La buena implementación de la ciudad sostenible ha sido pues el objetivo del presente Congreso en sus significativas ponencias plenarias y en sus interesantes comunicaciones y debates, que se presentan a continuación. El Congreso es ya de ámbito iberoamericano pues cuenta en él la Red Hispanoamericana con la colaboración de Portugal y Brasil a través del equipo responsable de la edición del libro de ONU-Hábitat en portugués, coordinado por Fernando Matos.

Tenemos que agradecer muy vivamente el apoyo del Rectorado de nuestra Universidad y de la Dirección de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la misma, el patrocinio del Congreso desde la Generalitat Valenciana y los Ayuntamientos de Valencia y Alcoy y la excelente contribución de los participantes durante las sesiones plenarias y en las diversas reuniones temáticas del Congreso. Esperamos que los contenidos de este libro, fruto del trabajo de esos días muy gratos e intensos, constituya una significativa aportación para la consecución de una ciudad más sostenible en los diversos rincones del planeta.

Javier Poyatos Sebastián
Profesor Titular de Universidad, Universitat Politècnica de València
Director del Congreso CIUDAD SOSTENIBLE 2019

PONENCIAS PLENARIAS

Ciudades y escalas intermedias sostenibles: topología - trazado - plan - proyecto

Llop Torné, Josep Maria

Cátedra UNESCO UdL CIMES sobre las “Ciudades Intermedias – Urbanización y Desarrollo”.
Universidad de Lleida, Cataluña, España. josepm.llop@udl.cat

1. Una primera definición y sus funciones

a) Adopto el término de ciudades intermedias (que desde ahora vamos a llamar: CIMES), para encontrar uno común, de la amplia gama de conceptos sobre las ciudades de talla media y con roles de intermediación. Porque la talla es muy relativa en cada región urbana del mundo, también lo es a su nivel de su renta económica. Pero son las funciones, siempre con roles de intermediación, en las redes urbanas y territoriales, lo que las cualifica. No usaré los conceptos tradicionales: “ciudades medianas” (*Medium sized cities*: Wood *et al.*, 1986); “ciudades satélite” (Angel *et al.*, 2013); “ciudades segundas y terceras” (*Secon Tier cities*: Parkinson, 2012); o “ciudades secundarias” (*Secondary cities*: Roberts, 2014).

b) Tomamos (Bellet y Llop, 1999; 2003) el concepto de intermedias porque añade el valor de una mirada proactiva, en intermediación de las ciudades en coherencia con los objetivos generales ODS. Tomamos el concepto de intermedias (CIMES) o de intermediarias (*i.Cities*), muy similar, porque juegan un papel, más que de aglomeración, de intermediación en las redes. Porque son los “nodos”, núcleos de cruce y de conexión, de las redes de movilidad y de distribución. Porque son “centros” funcionales y simbólicos, con los servicios y los hitos culturales, también del espacio rural, conectado a ellos. Por sus características antes citadas, pero también por su dimensión y amplitud, al ser el mayor número de ciudades del planeta, unas 9000, y por estar en todas las regiones urbanizadas del mundo (ver punto 2). Son, digamos, el tipo normal o estándar, son las verdaderas ciudades, en términos de universalidad. En las ciudades intermedias hay que destacar, estudiar y señalar todas las funciones de intermediación urbana y territorial. Además, de un modo especial, su ventaja de tener una escala o distancias de vida más humanas. Una ventaja clara sobre las grandes ciudades con distancias mucho mayores. Rompiendo la escala física intermedia. Donde casi todas las partes de la ciudad son accesibles para todos. Sin costes altos de transporte. Esta accesibilidad digamos universal es otra característica destacable en los términos de potenciar los ODS.

2. Dimensión y peso mundial de las CIMES

En la preparación de la cumbre HÁBITAT.3 de Naciones Unidas, la Cátedra junto a UCLG elaboró una investigación pionera. Estudiar los datos y georreferenciar todas las ciudades del mundo de más de 50 000 habitantes. Estudio nunca realizado por nadie. Lo llevó a cabo el arquitecto urbanista Borja Iglesias. De ese trabajo adjuntamos el Mapa final (Fig. 1) y un Cuadro de detalle (Anexo). Adoptamos la talla entre 50 000 habitantes, como referencia inferior de la talla para el estudio, porque en esa talla ya existen las funciones de todos los servicios públicos y privados, más allá del propio espacio urbano (por ejemplo, de salud, educación, pero también de mercado). Adoptamos el límite superior de 1 millón de habitantes, para ser coherentes con la definición institucional de *Metrópolis* que usa la Asociación Mundial de Municipios (UCLG).

Cabe resumir que hay (perdón, había en Octubre de 2016, cuando la cumbre HÁBITAT.3) solo 503 ciudades de más de un millón de habitantes, que representan más del 44% de la población urbana mundial. Pero que había 8923 (casi 9000) entre un millón y 50 000 habitantes, con un poco más del 37% de la población urbana mundial. En definitiva, las CIMES contienen una tercera parte de la población urbana mundial. Además, las CIMES tienen una población rural, directamente vinculada a sus servicios públicos y facilidades privadas, de casi 1,5 persona rural por cada persona urbana, residente. Esos dos datos sumados amplían mucho la dimensión o el peso de las CIMES en cuantía. Pero lo que hay que destacar es que suponen la mayoría de las ciudades del mundo. Se puede afirmar que la ciudad tipo de la urbanización mundial es una ciudad intermedia. Esto es una ciudad de un promedio de unos casi 400 000 habitantes, con un radio de vida o círculo (donde viven el 70% de sus habitantes) menor de 5 kilómetros, es decir, menor de 1 hora andando. En definitiva, las ciudades sostenibles tipo a tratar son las CIMES.

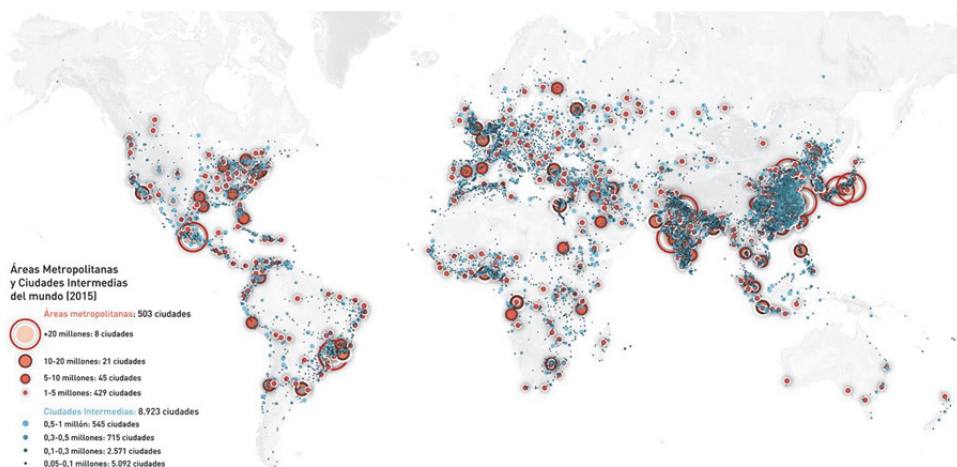


Fig. 1. Áreas Metropolitanas y Ciudades Intermedias del mundo (2015). (Fuente: Borja Iglesias, Arquitecto Urbanista – Investigación de Cátedra UNESCO y CGLU o UCLG para la III Cumbre del Hábitat en Quito, Ecuador, Octubre, 2016)

Tabla 1. Resumen de los datos del Anexo. Datos estudio de la Cátedra Unesco junto a CGLU para la Cumbre del Hábitat.3, Quito 2016

Ciudades de más de 1 millón de habitantes	503	1626,44 millones de personas	41,21 %
Ciudades entre 50 000 y 1 millón habitantes	8923	1423,26 millones de personas	36,07 %
Ciudades menores a 50 000 habitantes	s/núm.	896,87 millones de personas	22,72 %

3. Enfoque de sus roles y de sus potenciales

a) En este apartado el concepto de ciudad de intermediación es básico. No solo como una entidad de producción, distribución y consumo. Principalmente como lugar de vida de amplias capas de las sociedades urbanas actuales. No debemos olvidar que en el marco de

los ODS las ciudades son lugar de vida, conteniendo, además de las funciones de reproducción, los servicios urbanos (tanto públicos como privados) y de equipamiento (*facilities*) que generan economías de proximidad. Más allá de la proximidad económica y social, también en esa talla de ciudad, de carácter no solo local sino global, hay funciones competitivas o emprendedoras. El hecho que la mayoría de las ciudades intermediarias, de tallas menores en países con economías menos desarrolladas, no tengan ni aglomeración de mercados de consumo ni especialización de funciones económicas no es el final.

b) Potenciar las funciones de economía de proximidad y de reproducción de la vida, que son una de las bases de la calidad de vida de las poblaciones urbanas, en las ciudades intermedias, medias y pequeñas, mayoritarias en porcentaje de población y número de núcleos del mundo. Además, junto a poblaciones rurales conectadas, que aumentan la dimensión de la población que puede tener mejores niveles de vida, añaden valores de carácter ecológico y de desarrollo sostenible por sus características propias. Estas ciudades y sus zonas rurales tienen menores impactos o huellas ecológicas. Uno de los potenciales de tipo ambiental evidentes de los *SDG* que apoyamos desde CGLU, en un marco general a favor de políticas más solidarias y cooperación.

c) La escala intermedia tiene dimensiones físicas sostenibles complementarias. La principal son las menores distancias físicas, que permiten la accesibilidad universal. Acceso para todos a los hitos, servicios y actividades de la ciudad. Eso se puede y se debe traducir en términos de desarrollo sostenible, por los menores costes de congestión respecto de los que tienen las ciudades grandes. Mayores valores de calidad de vida. Pero a la vez tiene efectos de ahorro y de ventajas económicas. No solo hay menos costes. Hay ahorro en la vida cotidiana. Eso supone un excedente a gestionar por las economías de proximidad. Por ello la gestión de las menores distancias es una base de competitividad. Además de “gobernanza” o del gobierno más cercano. Los problemas se pueden entender con mejor claridad. Incluso se sabe qué roles juegan los actores concretos. Los instrumentos de creatividad de esas políticas más cercanas son uno de los retos de los *SDG* y de nuestro papel.

d) Las ciudades intermedias dependen de las redes y de las políticas más globales, porque son débiles frente a los procesos de concentración del capital y del consumo, es decir, del negocio, en los grandes centros urbanos del mundo. Por ello, si en los puntos anteriores hemos dejado claro que hablamos de un conjunto de casi 10 000 ciudades en el mundo, para enfocar mejor las propuestas vamos a ajustar el texto en las 4 tipologías de ciudades intermedias siguientes:

1. Capitales Centros o Nodos Regionales, tanto de ámbito nacional como global.
2. Ciudades en *clusters* económicos, especialmente en entorno de aglomeración.
3. Corredores de ciudades medias, tanto nacionales como de ámbito internacional.
4. Ciudades intermedias territoriales, incluso aisladas, centro del territorio físico.

Estas tipologías ligadas a la competitividad de estas ciudades requieren de un paso más. Ver líneas de valor y políticas posibles que pueden potenciar el rol de ciudades sostenibles de las CIMES.

4. CIMES - Líneas de valor y políticas posibles

A) Notas sobre planeamiento y políticas urbanas

1. PLANES COMO ELEMENTOS CLAVES DE DESARROLLO

Los planes son elementos clave de las políticas urbanas de desarrollo sostenible especialmente para las ciudades intermedias, tanto los planes estratégicos como los urbanísticos. Preferimos los planes de acción como el “plan base” (Llop, 2019). Han de ser planes sencillos que puedan ser entendidos, tanto por el conjunto de la ciudadanía como por parte de aquellos actores más directamente involucrados en la gestión cotidiana de esas ciudades. Planes que deben ser “planes integrales”, tanto estratégicos como urbanísticos. Planes, en suma, inclusivos para la sociedad e integrales, que combinen las características de ambas metodologías.

2. EL PLAN Y SU GESTION ES UNA POLITICA CLAVE

El Plan es una política. En las CIMES la política urbana tiene el gran potencial de la proximidad. Las menores distancias, en términos físicos y funcionales, pero también en términos culturales y políticos. Los planes tienen una mayor dimensión de proyecto: incorporando más fácilmente propuestas casi exactas, muy ajustadas a los problemas o a las necesidades ambientales, económicas y sociales, existentes o futuras de la población, factores claves para lograr un desarrollo inclusivo. Lo que caracteriza a las escalas intermedias es que se puede entender, a la vez, tanto el problema y el potencial general, de toda la ciudad, como el problema concreto y todo su detalle del espacio urbano.

B) Las líneas para las escalas intermedias

Los componentes del Plan y de su gestión que se derivan de las líneas anteriores vendrían dados por los siguientes puntos:

1. MENORES DISTANCIAS COMO POTENCIAL

Para articular mejor la dimensión de escalas intermedias se requiere adoptar directamente el potencial de las menores distancias en los espacios urbanos, con el objetivo de aumentar la accesibilidad universal –de todos– a los servicios públicos, pero también a los espacios de oportunidad y a aquellos lugares simbólicos o comunitarios vitales para la población. Las ciudades intermedias ofrecen así mayores oportunidades de “acceso directo” tanto a los “recursos” públicos, como a las actividades privadas de una ciudad. Pero lo esencial o incluso lo diferencial es que este acceso sea inclusivo, sea directo para “todos”.

2. UNA MAYOR ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Las políticas urbanas se potencian si usan el criterio de las menores distancias, porque contribuyen a reducir los itinerarios y la movilidad cotidiana de toda la población. Además, estas políticas también reducen el coste de los procesos de distribución de productos y de servicios en el seno del espacio urbano. En función de ello, todo el ritmo de vida urbano y de los flujos de relación con sus entornos rurales y/o territoriales más cercanos genera menores costes y con ello una mayor calidad de vida. Esto supone tres líneas básicas:

- 2.1. Compacidad y Proximidad criterios mixtos: Forma y menores distancias.
- 2.2. Planificación con espacio público de calidad: Pensar criterios de género y acceso universal.
- 2.3. Plan inclusivo con cogestión y participación: Definir las condiciones de este tipo de planes.

C) Criterios de diseño de sostenibilidad

1. GENERAR LA ECONOMÍA DE PROXIMIDAD

Estas opciones no solo pueden permitir una mejor organización del espacio físico y en función de ello una accesibilidad mayor, sino que suponen un potencial que contribuirá a generar y consolidar una economía de proximidad. Economía de proximidad entendida tanto en términos de menores costes de reproducción de los procesos vitales, como en la generación de ahorro en las economías domésticas y en las empresas, siendo este ahorro un potencial de gestión que genera una mayor capacidad de consumo o de inversión local. Pero además, hay que valorar el ahorro o menor coste de "externalidad ambiental" que generan los itinerarios motorizados. El más significativo, porque se reducen las emisiones y sus efectos negativos sobre la propia economía local. Una relación ligada al fenómeno de la "congestión" presente, en mucho mayor grado, en las economías de escala, presentes en las mayores aglomeraciones metropolitanas y grandes ciudades del planeta. Los costes de congestión no se descuentan del PIB de ellas.

2. INTERMEDIACIÓN NO ES AGLOMERACIÓN

Una lección necesaria y oportuna para los gobiernos locales, pero también los nacionales e internacionales, es que no es lo mismo "economía de aglomeración" que "economía de intermediación". Esta última construida sobre fuertes relaciones entre los elementos del territorio, en donde el núcleo o los espacios urbanos comparten protagonismo con otros elementos espaciales, ambientales, sociales y culturales, donde hay un necesario proceso de mediación o de articulación entre todos ellos y que podemos llamar como "intermediación".

En función de eso hay que pensar y desarrollar nuevas propuestas y políticas con planes y proyectos que pongan en valor el criterio de intermediación. La puesta en práctica de los valores de intermediación es una estrategia clave ante el reto de favorecer una mayor calidad del proceso de urbanización global, sobre todo para aquellas ciudades que no son susceptibles de ser consideradas como economías de aglomeración.

Eso supone entender las otras escalas y las otras dimensiones anteriormente citadas. Así, una dimensión local, el Plan de la ciudad y de su territorio, se articulará al cambio de la fórmula de acumulación de personas y bienes solo o muy prioritariamente en lugares centrales, poniendo en valor mayores áreas del planeta.

3. DESARROLLO SOSTENIBLE E INTERMEDIACIÓN

En función de ello, para el "desarrollo sostenible" debe entenderse que las menores distancias son un "potencial clave y además específico" de estas ciudades intermedias, medias y/o pequeñas. Eso tiene no solo una dimensión local, la tiene también nacional, regional y mundial. Porque como describimos en este texto, estas ciudades intermedias y pequeñas constituyen, tanto en número como en población, la inmensa mayoría de ciudades del planeta. Esto se amplifica porque además las CIMES están presentes en

todas y cada una de las regiones urbanizadas, que sin embargo pueden no tener grandes ciudades. Siempre las hay intermedias y/o medias o pequeñas. Mayores en número como especialmente su distribución y extensión sobre los territorios, el cambio de calidad de urbanización de estas ciudades influirá en la mejora del proceso de urbanización global: urbanización-intermediación.

4. CIUDADES COMO NODOS DEL SISTEMA O DE LA RED

En puntos anteriores se ha descrito cómo es de importante la dimensión, tanto en número como en la distribución, de las CIMES en el mundo. Si además añadimos que las ciudades no son nodos aislados y forman parte de sistemas urbanos y territoriales, entramos en una nueva dimensión. El sistema de ciudades no solo es una red de nodos, también son, especialmente, los flujos que las nutren. Porque la relación urbana-rural entre los núcleos o nodos del sistema con sus regiones o áreas territoriales, interconectadas, requiere que esas ciudades intermedien y sean sus puntos de cruce y de articulación.

5. ACTORES DE VALOR AÑADIDO A SU ESPACIO RURAL

Cabe señalar que el peso de la población rural no es menor, si se ve a escala global, incluso en algunas de las regiones más urbanizadas. Pero si se piensa en las relaciones de esas poblaciones rurales conectadas a ciudades hay que pensar en ciudades intermedias, medias y pequeñas. Hemos hecho notar que no solo es por su mayor número, sino también por su presencia, generalizada, en todas las regiones urbanizadas.

Además, cabe señalar que la generación de valor añadido en muchos de los productos agroalimentarios y rurales se apoya en las "infraestructuras" urbanas que aportan las CIMES. Gran parte de las actividades de las que podemos denominar funciones de *marketing*, distribución y logística no se realiza en áreas rurales solamente, más bien al contrario, estas se apoyan en las funciones de nodo y de centro que asumen las ciudades.

6. CONECTIVIDAD COMO INSTRUMENTO DE DESARROLLO

Además, hay que añadir a esta posición clave en la red del sistema urbano y territorial, el criterio de la articulación para la mejor prestación de los servicios públicos a la población de los países o naciones. Los centros urbanos asumen roles tanto simbólicos como funcionales, sin olvidar que además es donde se evidencia la conexión de todo lo que podemos llamar red o sistema con las políticas nacionales. Hay que priorizar las funciones de conexión, de interconectividad, de infraestructura estratégica de movilidad y de transporte, pero también de telecomunicaciones y energía, con el sistema formado por los núcleos urbanos de tallas medias y pequeñas, y de manera significativa con las ciudades intermedias que están en un nivel superior de la jerarquía territorial.

7. UNAS POLÍTICAS NACIONALES A FAVOR DE CIMES

Las Políticas Nacionales Urbanas (PNU) no pueden ignorar que potenciando a las CIMES articulan y potencian a su vez al territorio de las mismas naciones o regiones.

Eso requiere del impulso de *National Urban Policies* bien dimensionadas, que vayan acompañadas, además, de fórmulas de gestión inter-municipal o pluri-municipal y regional, fijando criterios asumibles de competitividad, complementariedad y solidaridad. Estamos frente al escenario de dirigir bien unas inversiones que no pueden ser pensadas en términos de "un poco para cada uno, pero nada importante para todos". Hablamos en

todo momento de intermediación en el seno de redes y de sistemas interconectados. Para eso se proponen estas acciones.

8. POTENCIAR Y COMPLEMENTAR SERVICIOS URBANOS

Estudiar en red el funcionamiento del sistema de ciudades, especialmente intermedias, para identificar cuáles son sus principales actividades de desarrollo y los servicios, tanto públicos como comunitarios, que articulan entre sí esas áreas urbanas y unidades territoriales rurales y naturales. El objetivo no es otro que mejorar la eficiencia y eficacia de las inversiones públicas, incorporando también a la inversión privada, de manera que se incremente el nivel o valor y la complementariedad de toda la red, buscando además la interacción entre los nodos de la misma y las funciones de retroalimentación respecto del medio rural, especialmente la salud, la educación o en actividades productivas, de distribución o de consumo que se generan entre los flujos del medio urbano y el rural.

9. LAS INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN SON CLAVES

En plena sociedad de la información son fundamentales para el progreso del sistema de CIMES unas inversiones robustas en infraestructura de conexión y de intercomunicación. A pesar de que la menor escala del núcleo urbano de las ciudades intermedias respecto de las economías de aglomeración puede ser un condicionante negativo, la solución pasa por mejorar la capacidad de su conexión, territorial y regional a partir del refuerzo de los nodos intermedios que articulan este sistema territorial. Estas políticas de inversión no pueden ser homogéneas para cada país, puesto que las características de las propias ciudades, como de sus redes o sistemas urbanos, pueden ser muy diferentes y diversas. En este sentido podemos evidenciar que hay sistemas o redes urbanas muy diferentes, casi opuestas: desde las que presentan determinados países pequeños con ciudades intermedias, pequeñas de talla, próximas entre ellas, relativamente, como puedan ser Costa Rica o Rwanda o, por otra parte, otros países con ciudades intermedias mayores, separadas por grandes distancias, como los ejemplos de México o Australia.

10. COMBINAR ACCIONES CON EL CAPITAL HUMANO

En especial hay que saber combinar acciones de integración territorial con la mejora de servicios e infraestructuras, con la movilización de lo que podemos llamar capital social de las CIMES. Esto nos llevará a analizar y conocer mejor cómo potenciar los saberes y las técnicas locales, pero también a diseñar nuevas políticas de educación y de investigación aplicadas a los potenciales y a los recursos de un territorio que es suma de medio urbano y rural, además intermediaria en el ambiente natural. Todo ello sin olvidar el papel de las instituciones, las organizaciones y/o las empresas que han de poder articular, en la práctica, la transferencia del conocimiento aplicado. Además, cabe señalar que a esta escala menor, las restricciones de creatividad derivada de sociedades menos abiertas es un tema clave a tratar, evidenciando la necesidad de impulsar acciones dirigidas a mejorar el nivel del capital social que sin duda repercutirá en una mayor creatividad en la toma de ciertas decisiones.

Como conclusión señalamos que, en el marco de la gran dimensión en cantidad pero a la vez en la gran diversidad de cada una de estas ciudades intermedias, surgen dos elementos de base que son claves para el concepto de la sostenibilidad en las ciudades de rol intermediario y de talla media. Que la topología de escala humana y que el trazado más preciso de sus planes son las bases y las claves. Así, las características físicas de tamaño y talla nos permiten enfocar el conocimiento mejor, en función de esas bases y claves, para

unas ciudades sostenibles. Ofreciendo un espacio académico y profesional para ver y entender un plan de proyectos. Del urbanismo de control al urbanismo de acción. Potenciando al máximo ese potencial de topología de escala humana y de trazado más de proyecto del plan.

Referencias

- BELLET, C.; LLOP, J. M. (1999). *Ciudades Intermedias y urbanización mundial*. Lleida: Ajuntament de Lleida, UIA, UNESCO y Ministerio de Asuntos Exteriores.
- BELLET, C.; LLOP, J. M. (2003). *Ciudades intermedias: Perfiles y Pautas. Segunda Fase del Programa UIA-CIMES «Ciudades intermedias y urbanización mundial»*. Lleida: Ajuntament de Lleida.
- LLOP, J. M. (2018). "Plan Base - Urbanismo inclusivo: Derecho al plan como base al derecho a la ciudad". *Planur-e: territorio, urbanismo, paisaje, sostenibilidad y diseño urbano*, nº 12.
- ROBERTS, B.; IGLESIAS, B.; LLOP, J. M.; ET AL. (eds.) (2016). "Ciudades intermedias - nexo vital entre lo global y lo local", en *Co-creando el futuro urbano. La Agenda de las Metrópolis, las Ciudades y los Territorios*. Barcelona: CGLU.

Umbral de población	Ciudades (uds)	Habitantes (2016) (en millones)	Población urbana (%)
>20 millones	8	191,17	4,84
10-20 millones	21	280,14	7,10
5-10 millones	45	312,05	7,91
1-5 millones	429	843,08	21,36
METRÓPOLIS	503	1.626,44	41,21
500.000-1 millón	545	370,11	9,38
300.000-500.000	715	271,55	6,88
100.000-300.000	2.571	434,36	11,01
50.000-100.000	5.092	347,24	8,80
CIUDADES INTERMEDIAS	8.923	1.423,26	36,07
<50.000	-	896,87	22,72
PEQUEÑAS CIUDADES	-	896,87	22,72
POBLACIÓN URBANA		3.946,57	54,06
POBLACIÓN RURAL		3.353,74	45,94

	ÁREAS METROPOLITANAS				CIUDADES INTERMEDIAS				PEQUEÑAS CIUDADES				TOTAL: POB. URBANA		
	TOTAL: 1 millón > 20 millones				TOTAL: 50.000-1 millón				TOTAL: <50.000						
	UDS	POP	%		UDS	POP	%		UDS	POP	%		UDS	POP	%
MUNDO	503	1.626.455.969	41,21	8.923	1.423.282.594	36,06		896.875.227	22,73					100,00	
ÁFRICA	56	174.542.526	36,76	1.086	174.780.249	36,81		125.441.341	26,42				13,99		
África Oriental	9	26.406.855	28,52	227	33.167.268	35,82		33.017.360	35,66				26,32		
África Central	9	26.973.726	50,99	112	19.048.707	36,01		6.878.471	13,00				5,48		
África Septentrional	9	37.050.671	35,92	311	43.060.544	41,75		23.029.318	22,33				18,36		
África Meridional	11	31.995.988	45,09	165	26.077.191	36,75		12.888.827	18,16				10,27		
África Occidental	18	52.115.286	33,59	271	53.426.539	34,43		49.627.365	31,98				39,56		
ASIA-PACÍFICO	228	816.690.744	44,00	4.222	642.118.740	34,60		397.189.134	21,40				44,29		
Asia Oriental	125	456.085.052	47,00	2.538	379.768.911	39,14		134.472.127	13,86				33,86		
Asia Meridional	72	258.020.116	46,33	1.232	181.362.974	32,57		117.532.505	21,10				29,59		
Asia Sudoriental	25	87.213.961	29,01	407	74.146.549	24,67		139.235.824	46,32				35,06		
Pacífico	6	15.371.615	54,59	45	6.840.306	24,29		5.948.679	21,12				1,50		
EURASIA	24	47.996.875	26,63	515	88.190.658	48,93		44.060.175	24,44				4,91		
Asia Central	2	3.773.793	14,10	88	16.332.914	61,02		6.659.873	24,88				15,12		
Cáucaso	3	4.565.562	48,40	17	2.024.884	21,47		2.842.504	30,13				6,45		
Bielorrusia, Fed Rusa, Ucrania	19	39.657.520	27,53	410	69.832.860	48,48		34.557.798	23,99				78,43		
EUROPA	36	91.301.788	22,59	1.136	169.249.369	41,87		143.628.331	35,54				16,01		
Europa Oriental	5	7.843.649	13,17	192	25.373.002	42,59		26.354.120	44,24				18,35		
Europa Septentrional	9	23.711.968	28,82	214	34.610.407	42,06		23.966.044	29,12				16,69		
Europa Meridional	10	30.658.603	27,86	325	48.616.049	44,17		30.789.450	27,97				21,44		
Europa Occidental	12	29.087.568	19,10	405	60.649.911	39,83		62.518.717	41,06				43,53		
LATAM Y CARIBE	68	225.398.998	44,93	961	157.919.149	31,48		118.350.166	23,59				13,20		
Caribe	4	9.985.468	32,91	65	9.931.491	32,73		10.427.631	34,36				8,81		
América Central y México	19	54.401.324	43,28	203	41.103.031	32,70		30.204.410	24,03				25,52		
América del Sur	45	161.012.206	46,59	693	106.884.627	30,93		77.718.125	22,49				65,67		
MEWA	40	108.679.404	46,06	502	90.863.612	38,51		36.410.273	15,43				4,06		
Asia Occidental	9	25.420.383	37,96	182	29.229.625	43,65		12.316.193	18,39				33,83		
Oriente Medio y el Golfo	31	83.259.021	49,27	320	61.633.988	36,47		24.094.079	14,26				66,17		
AMÉRICA DEL NORTE	51	161.845.634	55,09	501	100.160.817	34,09		31.795.807	10,82				3,55		

Datos elaborados por Borja Iglesias, Arquitecto Urbanista, para la Cátedra UNESCO Ciudades Intermedias y UCLG (2016).

Movilidad y sostenibilidad: el caso de las ciudades históricas

González-Varas Ibáñez, Ignacio

Departamento de Composición Arquitectónica en la Escuela de Arquitectura de Toledo,
Universidad de Castilla-La Mancha, España. ignacio.Gvaras@uclm.es

Uno de los temas más presentes en las agendas urbanas de las últimas décadas se ha centrado en torno a la necesidad de implantar sistemas de movilidad sostenible en las ciudades. Estos sistemas se estudian tanto para las ciudades y áreas urbanas ya consolidadas como para los nuevos desarrollos urbanísticos, de manera que se trata de un asunto plenamente insertado en el debate actual acerca de la fundamentación y práctica de la ciudad sostenible. La «fundamentación» o razón principal que se pretende afianzar con este debate es obvia y consiste en tratar de reducir la contaminación y el consumo energético y mejorar así la calidad de vida en las ciudades; y la «práctica», o modo de acercarse a la consecución de estos objetivos, también se ha venido configurando a través de un amplio decálogo de medidas bien conocidas, al menos en sus intenciones, pues casi todas ellas se orientan a buscar la reducción de la dependencia del automóvil como modo primordial de desplazamiento, para favorecer el transporte colectivo y fomentar las formas «suaves» de movilidad no motorizada, como la ciclista o peatonal.

Las soluciones a los retos de la movilidad en las ciudades van acompañadas y entrelazadas, por tanto, con los desafíos medioambientales y los principios del desarrollo sostenible. Sobre estas bases, las propuestas de sistemas de movilidad sostenible han seguido sendas diferentes, pues diversas son las situaciones urbanas a las que estos esquemas de movilidad se han debido adaptar, desde su estudio y aplicación a ciudades aisladas de tamaño pequeño o medio, hasta abordarse los problemas de movilidad que presentan las grandes conurbaciones o las actuales «metápolis», esto es, las expansiones urbanas magmáticas y dispersas formadas por varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos pero que, al crecer, han acabado formando una unidad funcional y donde los condicionantes de movilidad rápida han sido y son fundamentales para su configuración.

Dentro de este amplio campo de estudio, en este texto nos centraremos en un caso especial, como son los desafíos de movilidad que se plantean para las ciudades o áreas urbanas históricas. A este tema hemos dedicado recientemente una monografía que reúne tanto un planteamiento general del tema como un acercamiento a algunos aspectos específicos acerca de los problemas de la movilidad y accesibilidad en ciudades históricas (González-Varas y Coronado, 2019).¹ En esta publicación hemos podido constatar cómo la atención creciente a la movilidad en las ciudades y entornos históricos se corresponde con una ampliación del debate sobre la problemática de la conservación y gestión de estos conjuntos históricos que actualmente se entiende no pueden ser considerados de un modo ensimismado como núcleos aislados, acotados y delimitados en el mapa, sino que más bien han de ser necesariamente contextualizados dentro de su marco paisajístico y territorial (González-Varas, 2016). De este modo, la atención al problema específico de la

¹ Tanto esta publicación mencionada como el presente texto han sido desarrollados en el marco del proyecto de investigación titulado «Tejidos históricos, paisajes urbanos y movilidad. Análisis y propuestas de regeneración de áreas de borde, espacios públicos y ejes viarios», del Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO, CS02015-63815-R).

movilidad sostenible en las ciudades históricas encuentra un marco conceptual renovado: al debate característico en torno a los centros históricos, que durante décadas ha atendido sobre todo a las cuestiones sociales y económicas tendentes a frenar los procesos especulativos de destrucción de los mismos y afrontar el problema de la vivienda, en las últimas décadas, y dentro del contexto de la recuperación de la identidad y memoria de estos entornos históricos, sin olvidar estas cuestiones, se contempla la conservación y gestión de las áreas históricas desde una óptica más integral que dota de un papel destacado tanto a los aspectos perceptivos de la escena urbana como a la cualificación ambiental de los conjuntos, todo ello dentro del actual concepto de «paisaje urbano» que se interesa cada vez más por cuestiones ambientales, formales y cualitativas. Y pensamos que la movilidad en áreas urbanas históricas es un elemento fundamental para el tratamiento y gestión del paisaje histórico en cuanto determina en buena medida la percepción del mismo, como ocurre con la articulación de este paisaje en torno a escenas aisladas o secuenciales, como puedan ser los puntos de acceso a la ciudad, la configuración de perspectivas dominantes o la focalización de escenas interiores en torno a hitos monumentales.

En este texto, sin prescindir de estas cuestiones, trataremos de realizar una aproximación panorámica al problema de la movilidad sostenible en las ciudades históricas. Y para ello partiremos de unas consideraciones generales acerca de la ruptura de los hábitos perceptivos de la ciudad acaecidos con motivo de la imposición de la era tecnológica, caracterizada por la percepción de la imagen urbana a través de la velocidad impuesta por la movilidad mecánica, para interrogarnos acerca de cuál es el papel de los conjuntos históricos dentro de las nuevas formas de movilidad urbana y metropolitana, contexto territorial en el que muchos de estos conjuntos históricos se encuentran sumergidos, para perfilar en los últimos epígrafes algunos de los problemas específicos de la movilidad en estas áreas, como son los conflictos entre los usuarios que confluyen en estos espacios urbanos, el diseño de las nuevas infraestructuras de movilidad en estas áreas dotadas de elevados y reconocidos valores históricos y ambientales y las relaciones entre la movilidad y la preservación del paisaje histórico urbano.

Movilidad y ciudad contemporánea, desde las utopías a las realidades

Al pasear o deambular por una ciudad histórica, nuestros sentidos recuperan el ritmo sosegado del paseo peatonal y experimentamos un inusual dominio del tiempo, un «tiempo suspendido» que parece restituir a los espacios urbanos, las calles y las plazas, su consistencia real y nos transfiere la certeza indiscutible de formar parte de un entorno. Una manera de percibir la ciudad muy distinta de aquella a la que nos tienen acostumbrados la velocidad mecánica de los modernos medios de transporte o la realidad virtual de las pantallas. El advenimiento de la máquina, con sus impasibles y repetitivos ritmos mecánicos, y la seducción de la velocidad, que diluye el estatismo y favorece la condición subjetiva de la experiencia visual, se encuentran en la base de movimientos artísticos que, como el Impresionismo, cambiaron los hábitos de percepción, pues, como señalara Bernard Denvir: «al enfoque conceptual basado en ideas sobre la naturaleza que contemplamos, lo sustituyó otro perceptivo basado en la propia experiencia visual» (Denvir, 1975: 3).

Esta transformación en la percepción sensible de la realidad también afectó profundamente al modo de observar, vivir e imaginar la ciudad contemporánea. El mundo urbano perdía su estatismo, las masas invadían las calles y la circulación rápida y

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