

Algunas tendencias en el urbanismo contemporáneo

Apuntes del SUI-5

Sergio Padilla Galicia
M. en Arq.-Urbanismo
Profesor-investigador

Departamento de
Evaluación del Diseño
en el Tiempo

Universidad Autónoma
Metropolitana-Azcapotzalco,
México, D.F

INTRODUCCIÓN

El *Seminario de Urbanismo Internacional* es un foro académico cuya finalidad es presentar y discutir temas y proyectos de urbanismo y arquitectura de actualidad en diferentes ámbitos del mundo, con el fin de analizar sus planteamientos, conceptos y soluciones adoptadas.





En las cinco ediciones realizadas del **SUI** se ha contado con la participación de 49 conferencistas internacionales en más de 98 conferencias temáticas. Se congregó a más de 400 personas.



El seminario es promovido y organizado por Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, México.



5° Seminario
Urbanismo
Internacional
13 al 17 de Abril 2009

En el Palacio de Minería de la Ciudad de México, entre el 13 y 17 de abril de 2009, se realizó el quinto

Seminario de Urbanismo Internacional cuyo tema fue “El proyecto urbano. Hacia la transformación de la ciudad”

El Proyecto urbano hacia la transformación de la ciudad

Lugar:

Palacio de Minería

Tacuba No. 5, Centro Histórico,

Lunes a Jueves de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 19:30 hrs.

Viernes de 9:00 a 14:00 hrs.

Duración:

35 hrs., se otorgará constancia con el 80% de asistencia para los participantes externos

Costo

\$750 externos

(50% de descuento a profesores UAM,

estudiantes UAM sin costo)

Caja general de la Unidad Azcapotzalco

Cta. de Cheques 4166435 suc. 246 de Banamex a nombre de Universidad Autónoma Metropolitana

Informes e inscripciones:

Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco

Av. San Pablo 180, Edif. H, Planta Baja

Col. Reynosa Tamaulipas

Del. Azcapotzalco CP 02200, México, DF

5318-9179 / 5318-9180

www.azc.uam.mx/cyad/evaluacion

Correo electrónico:

serpadilla@prodigy.net.mx

mrg@correo.azc.uam.mx

christof_goebel@hotmail.com

Coordinación General:

Mtro. Sergio Padilla Galicia

Mtra. Maruja Redondo Gómez

Coordinación Ejecutiva:

Dr. Christof Goebel



En este quinto seminario se contó con la participación de 15 conferencistas: 4 de Alemania, 1 de Colombia, 1 Polonia, 1 de Chile, 1 de Cuba, 1 de España, 5 de México y otro de Estados Unidos; con un total de 18 conferencias temáticas. Se congregó a más de 100 personas, entre estudiantes de arquitectura y urbanismo así como profesores de la UAM y de otras instituciones. En los temas se abordaron situaciones y proyectos específicos en 11 ciudades y se mencionaron casos en muchas más, ubicadas en: México, Colombia, Cuba, Chile, Alemania, Polonia, Japón, EUA e Indonesia.



Algunas tendencias

El seminario abordó temas y proyectos puntuales con características singulares. Estas presentaciones pueden agruparse en temas generales que marcan tendencias en las manifestaciones del fenómeno urbano y en las prácticas del urbanismo y de la arquitectura contemporánea. Entre las generalizaciones más significativos se pueden señalar las siguientes:

Proyectos urbanos para la transformación de la ciudad

Desarrollo urbano en tiempos de la globalización. Grandes y pequeños proyectos en Santiago de Chile *(María Elena Ducci)*

Proyectos simbólicos:
Carreteras urbanas





Torres—
edificios de
firma

La otra ciudad
**Pobres en la
formalidad**

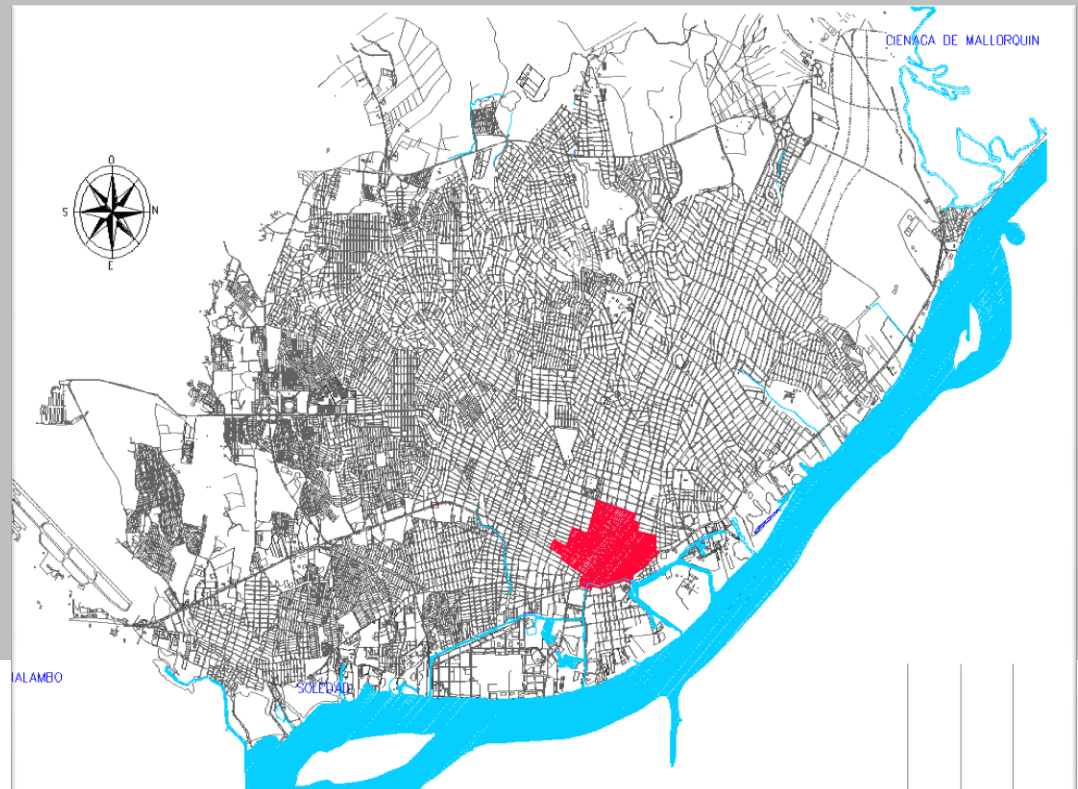
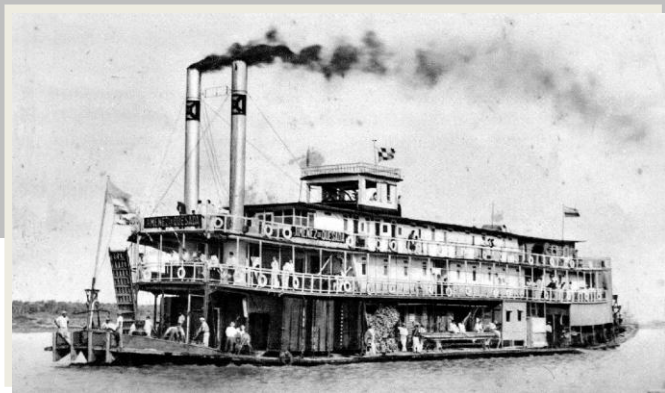


Barranquilla. Ciudad de oportunidades *(Ignacio Consuegra Bolívar)*

Seminario de Urbanismo Internacional 6

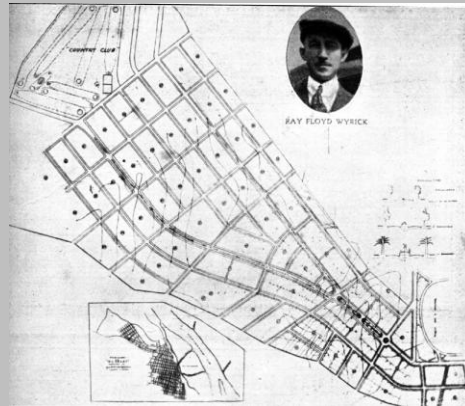


El Rio Magdalena, patrimonio más importante de la ciudad



Patrimonio
Construido:

El Centro y
El Barrio del
Prado



Nuevos proyectos:

- Rescate de edificios patrimoniales
- Revitalización del centro Histórico
- Av. Del Río
- Transmetro
- Revitalización del Barrio del Prado



Paseo Bolívar



Avenida del Rio



Sistema de Transporte Masivo



T
R
A
N
S
M
E
T
R
O

Propuesta revitalización del barrio el Prado



Proyectos en Alemania. La conversión de los antiguo a nuevo y viceversa *(Antje Wemhoener)*



Frankfurt

- La apropiación del espacio público por intereses privados o más bien comerciales
- La construcción del Banco Central Europeo



Berlín

- Re-escribir la historia
- Re-estructuración del espacio público en el centro mediante la re-construcción del castillo prusiano

El Mercado de abastos en Frankfurt

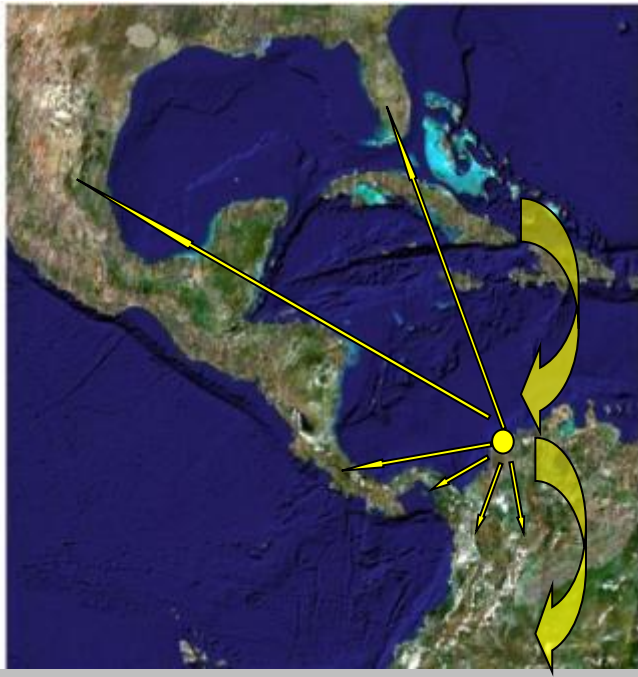




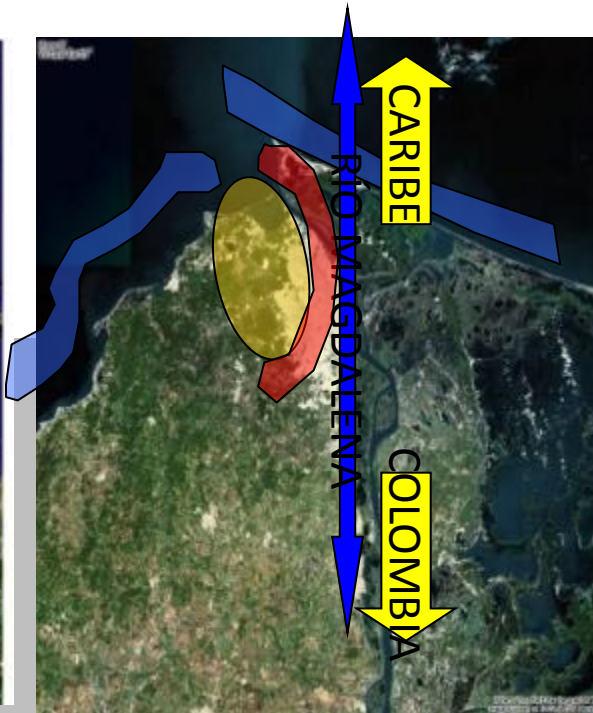
El Castillo del Káiser en Berlín

Ideas previas para isla de La Loma en Barranquilla, Colombia

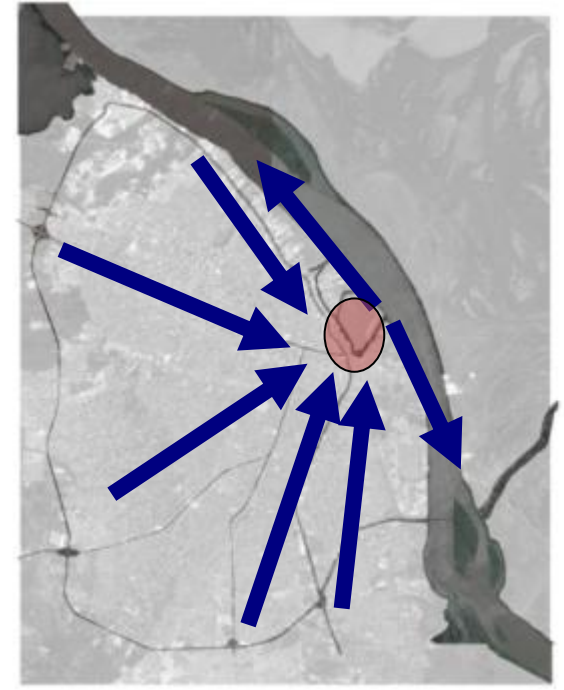
(Juan Heras)



Polo en el Caribe



Puerto y puerta nacional



Centralidad frente al Río

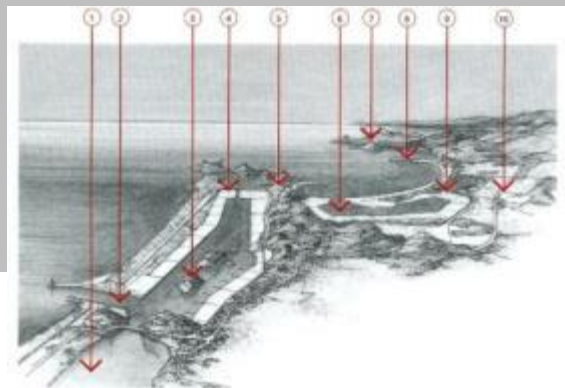
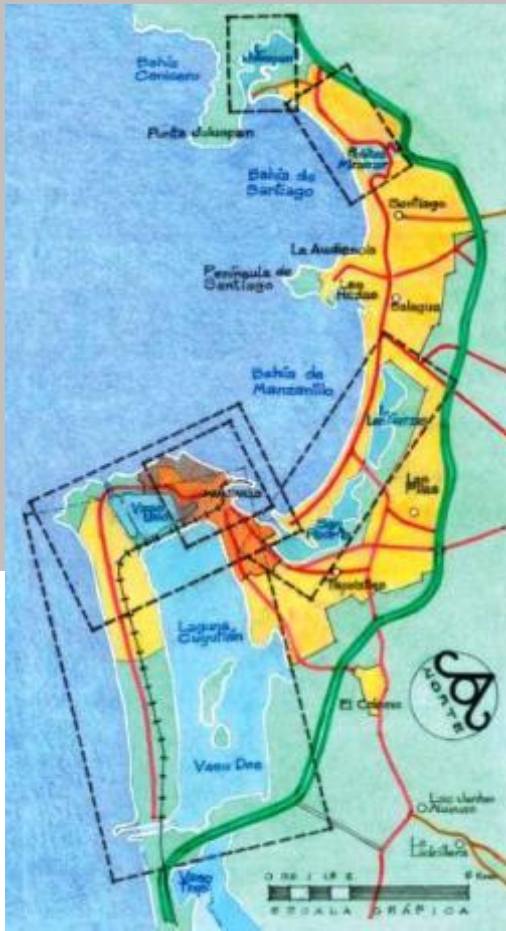


RECINTO FIERAL Y
PARQUE DE
EXPOSICIONES



Desarrollo turístico y portuario para el litoral de Manzanillo, Colima (José Luis Ezquerra)

- Desarrollo urbano y portuario
- Centro Histórico
- Turismo de Playa



VISION OBJETIVO

- | | |
|---|--|
| 1. Cuyutlán Vaso 3 – Estero y reserva ecológica. | 8. San Pedro – Puerto Mercante. |
| 2. Canal de Tepalcates. | 7. Camedero Turístico – Fontaine. |
| 3. Cuyutlán Vaso 2 – Nuevo Puerto Mercante. | 8. Salagua – Península de Santiago. |
| 4. Cuyutlán Vaso 1 – Área para la Ciudad Portuaria. | 9. Laguna de Las Garzas – Reserva ecológica. |
| 5. Zona centro del Centro Histórico. | 10. Infraestructura – Carretera No. 205. |

Gestión de la demanda de viajes en la ciudad de México *(Bernardo Baranda)*

Conjunto de políticas, estrategias y planes orientados a producir la disminución de la demanda de viajes en automóvil.

¿Para qué?

- Reducir el consumo de combustibles y energía
- Mejorar la calidad del Aire
- Aprovechar mejor el espacio urbano
- Reducir la congestión
- Internalizar las externalidades de los automovilistas

¿Cómo?

- Peajes urbanos
- Carriles de alta ocupación
- Cobro por estacionamiento en vía pública
- Restricción vehicular temporal para circular
- Sistemas de Información Inteligentes (ITS)
- ¿BRT?



Los Carriles de Alta ocupación (CAO), son aquellos que pueden utilizarse para vehículos con 2 o más ocupantes en vialidades troncales de circulación continua.

Tipos de CAO

1. Por su Diseño Físico
2. Por el Tipo de Usuarios
3. Por el Horario de Uso



En la Ciudad de México, un claro candidato para un CAO, dada su configuración y flujos vehiculares es, la Calzada de Tlalpan. Según los aforos de la SETRAVI, circulan hasta más de 50,000 vehículos diarios.

Otras posibilidades:

- Calzada de Zaragoza
- Circuito Interior
- Insurgentes Norte
- Periférico Norte
- Radial Aquiles Serdán
- Radial Río San Joaquín
- Eje 1 Norte
- Eje 1 Poniente
- Eje 5 Norte



Espacios para la Movilidad

Redes ambientales peatonales seguras RAPS para Bogotá , Colombia. *(Juan Heras)*

A. Dificultades para el desplazamiento a pie:

1. Falta de andén 51% de encuestados.
El resto se distribuye entre:
2. Ocupación del espacio público por:
 - . Vendedores ambulantes
 - . Vehículos
3. Obstáculos para el desplazamiento: pendientes, escalones y obras.

B. Amenazas percibidas:

- . Contaminación, ruido y polvo
- . Interacción con otros modos (Accidentes)
- . Indigentes y/o ladrones
- . Poca señalización y bajo reconocimiento de las existentes.



¿Qué contiene una RAP?

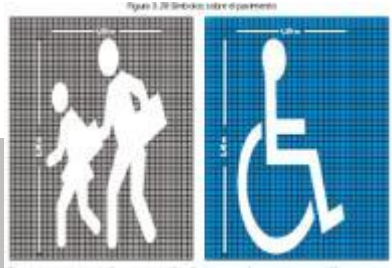
Desde el Urbanismo:

- Red de conexión con Transporte Público
 - Conexión principales Puntos de Atracción de viajes
 - Calidad Paisajística
 - Mobiliario
 - Señalización
 - Espacios urbanos aprovechables
 - Continuidad Peatonal
- 



Desde lo Ambiental:

- Vegetación Estructurada
- Control de impactos Atmosféricos
- Control de impactos Sonoros
- Control partículas en suspensión
- Control de residuos sólidos
- Control bioclimático

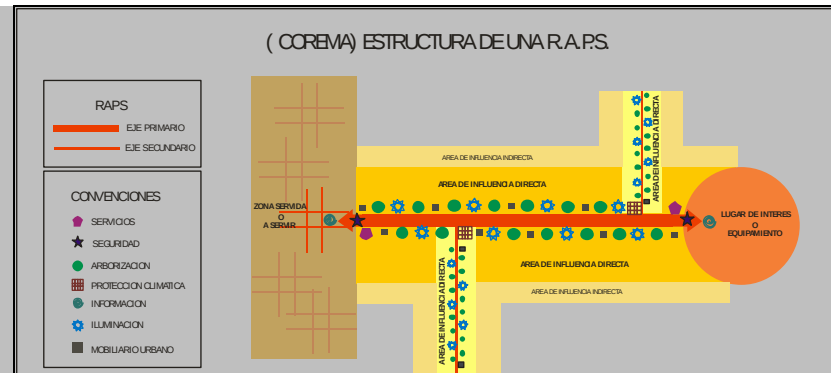


Desde la Seguridad:

- Vial
 - Señalización
 - Prioridad Peatonal
 - Tráfico Calmado
- Ciudadana
 - Iluminación
 - Vigilancia
 - Control comunitario

Desde la Movilidad:

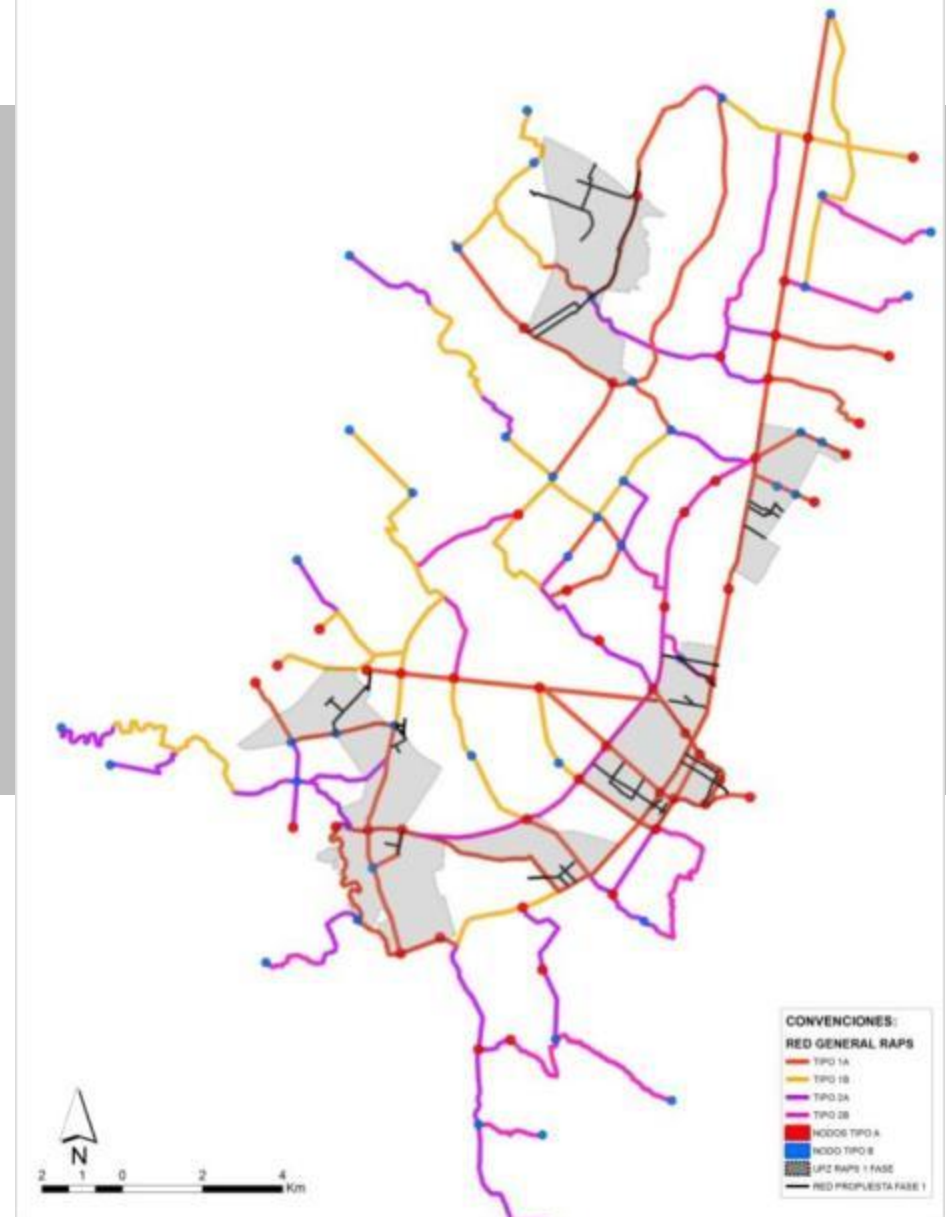
- Conexión intermodal Garantizada
- Tráfico Calmado
- Mejoras en intersecciones con la menor afección posible al tráfico vehicular
- Continuidad del desplazamiento a pie
- Segregación con otros modos (bicicletas, motos)
- Garantizar accesibilidad:
 - Personas con Movilidad Reducida
 - Puntos atractores de viajes



Desde lo social y económico:

- Financiación Distrital y/o local
- Sostenibilidad
- Gestión
- Espacios Culturales
- Espacios de Encuentro

ESTRUCTURA GENERAL



Espacio público en la ciudad contemporánea

Public spaces in the flattening city. (Judith de Jong)

La ciudad norteamericana es producto de los deseos de su población

- Movilidad libre en automóvil
- Vivir en los suburbios en casas familiares

En Chicago el 65 % de la población vive en los suburbios a varios kilómetros del centro consolidado



Tradicionalmente el espacio público o cívico estaba asociado a las áreas centrales de la ciudad



En oposición el espacio social en los centros comerciales de los suburbios



Actualmente se presenta una redefinición de las ciudades norteamericanas

Tanto las áreas centrales como los centros comerciales de los suburbios se están convirtiendo en centros multifuncionales y centros de actividad urbana diversificados

Source: blogs.chron.com/shopgirl/archives/shopgirl-sugarland004



Source: www.7taysyn.com/images/sugarlandtownsquareaudience



Source: imgsrv.khgz.com/image/DbLiteGraphic/200707/1305823



sugar land town square, sugar land, texas



millennium park

sugar land town square

englewood public plaza

La calle en la ciudad. Espacio de la transformación *(Leszeck Maluga)*

La calle es el espacio público básico , es el espacio urbano más dinámico.



La calle es resultado de dos conceptos



EL CONCEPTO BIDIMENSIONAL



LA REALIDAD TRIDIMENSIONAL

LA CALLE COMO EL RESULTADO DE LAS DECISIONES
EN DOS DIFERENTES ESCALAS



Planificación urbana



Diseño urbano



Arquitectura

La crisis de la calle



Tránsito



Escenografía
artificial



Anuncios

DISEÑO DE LA CALLE



Las calles de Wroclaw, Polonia



東京

Re-Definición del espacio colectivo

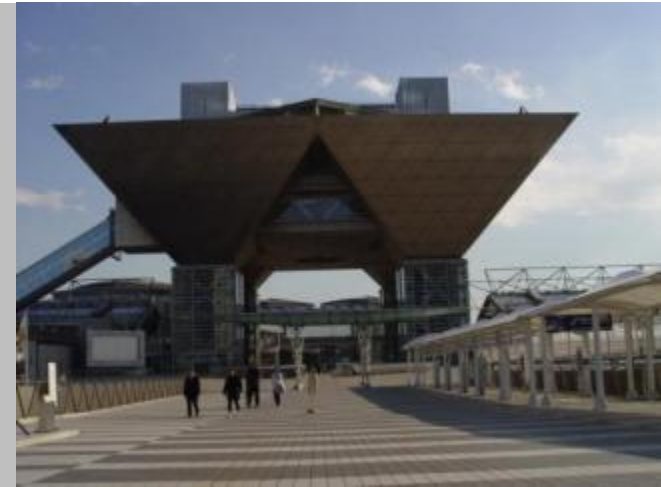
(José Martín Gómez Tagle)



Tokio es un metrópoli de 36 millones de habitantes que a pesar de su tamaño funciona muy bien basada en una eficiente organización urbana , un uso intensivo del suelo y un sofisticado sistema de transporte.



En los proyectos nuevos de regeneración urbana, los conceptos tradicionales de espacio privado y público, de espacio individual y colectivo, comercial y cívico, han transitado a nuevas fases, se entremezclan en grandes áreas fragmentadas y multifuncionales dentro de la gran metrópoli.



Una serie de políticas públicas y conceptos urbanísticos, como: “hacer ciudad”, “nueva cultura urbana”, “ciudades inteligentes”, ciudades de arte”, “noción de proyecto organizado”, “ciudad compacta”, “villa urbana” y “nuevo urbanismo” se están implementando en proyectos e intervenciones urbanas que marcan tendencias para la gran metrópoli del siglo XXI.







Citambulos. Imágenes insólitas de la ciudad de México. *(Colectivo Citambulos)*

Una forma alternativa de acercamiento a la ciudad es la presentación de hechos y situaciones urbanas a través de una perspectiva vivencial.



El espacio no es una entidad existente en sí misma, sino el resultado de su producción (véase Henri Lefebvre)



Estas miradas alternativas a retos de la metrópoli son valiosas en la medida que permiten identificar aspectos esenciales, como son las respuestas improvisadas y las estrategias de supervivencia implementadas por los habitantes de la ciudad, que las formas tradicionales en el análisis urbano no pueden identificar. Desde esta cotidianidad se pueden formular propuestas basadas en la diversidad social y el ingenio popular



Patrimonio y urbanismo

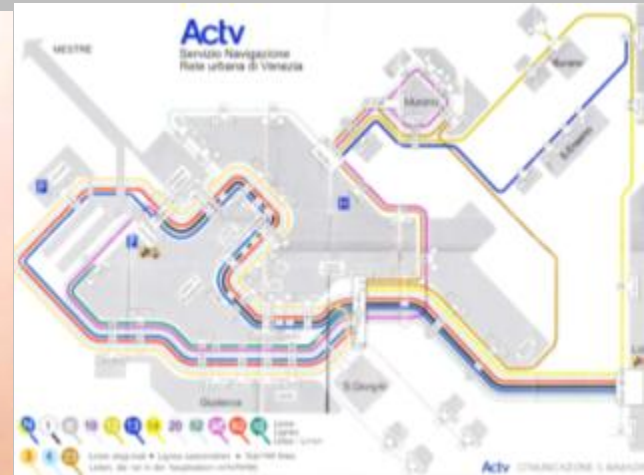
Museo Urbano Venecia

(Christof Göbel)

Venecia es una ciudad singular emplazada en sistema de islas en una laguna. La ciudad consta de seis barrios y está en la lista del patrimonio de la Humanidad de la UNESCO



Como ciudad lacustre, todos los servicios se ofrecen sobre el agua.
Es una ciudad para el peatón y para el transporte acuático.



Por su belleza y valor patrimonial la ciudad tiene un carácter dual : Ciudad para los turistas y ciudad para los residentes



Pesca



Turistas en la Plaza de San Marcos

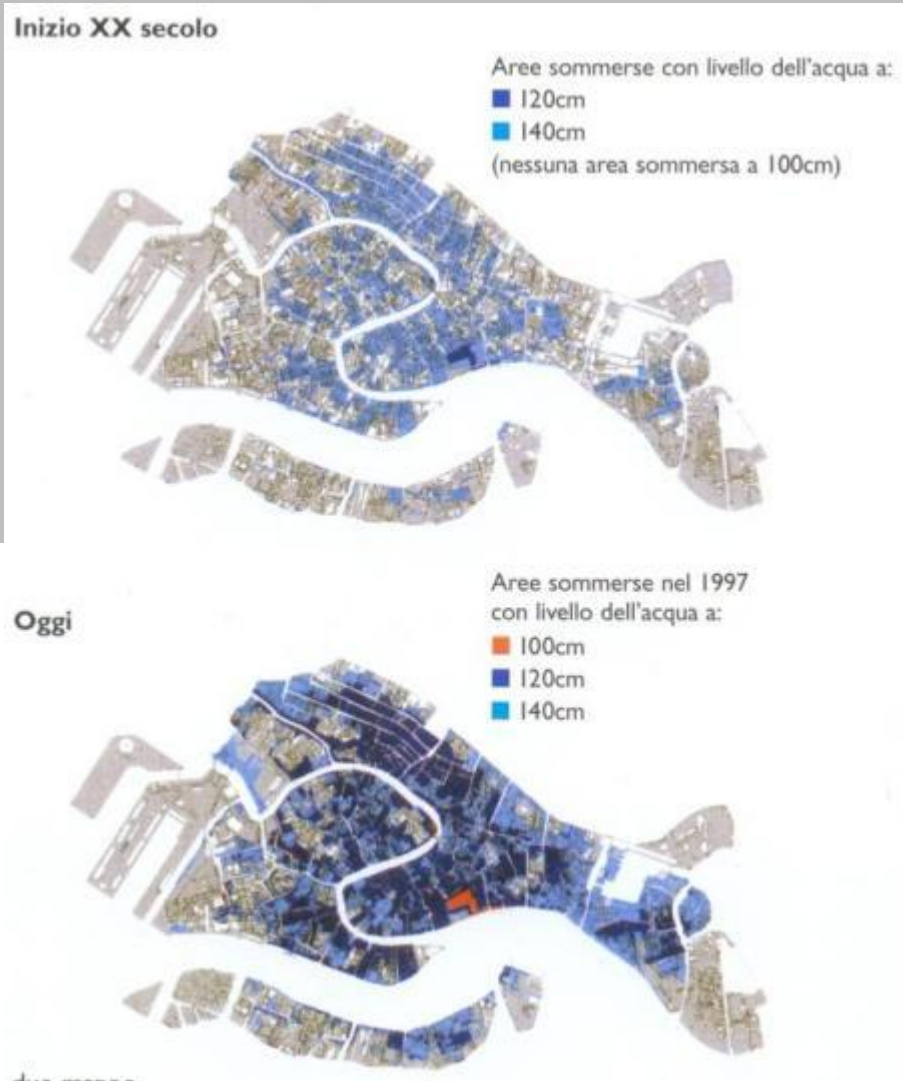


Hornos de vidrio en Murano



Turistas en la Plaza de San Marcos

Las mareas y el desnivel entre la laguna y el mar generan inundaciones periódicas. Para ello se ha propuesto un polémico “Proyecto Moisés”, consistente en un sistema de grandes esclusas .



Como todas las ciudades patrimoniales se debate entre la conservación y la realización de proyectos nuevos. La ciudad es un museo urbano.



Proyectos nuevo:

- Puente de Calatrava
- Teatro del Mundo de Aldo Rossi
- Cementerio San Michele de David Chipperfield
- Bienal de arquitectura en “El Arsenal”



El Centro Histórico de La Habana Vieja, Cuba *(Nelson Melero)*

La ciudad colonial en América fungió como un espacio organizado, formalizado y funcional; un proyecto de ciudad que tuvo su inicio en diferentes circunstancias del proceso de colonización y que más tarde se convertirían en el origen de complejos conglomerados urbanos de hoy ; asimismo, son el germen del urbanismo hispano en América



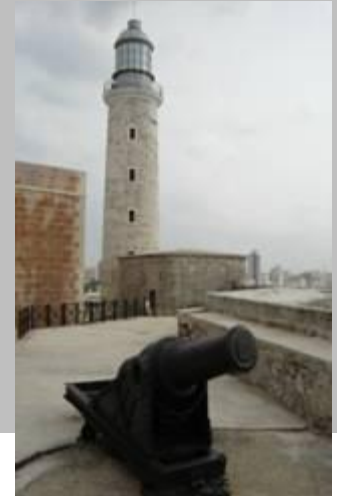
Actualmente el Centro Histórico de La Habana Vieja constituyen un basto patrimonio urbano y arquitectónico en conflicto con las complejas funciones urbanas que este centro urbano desempeña.

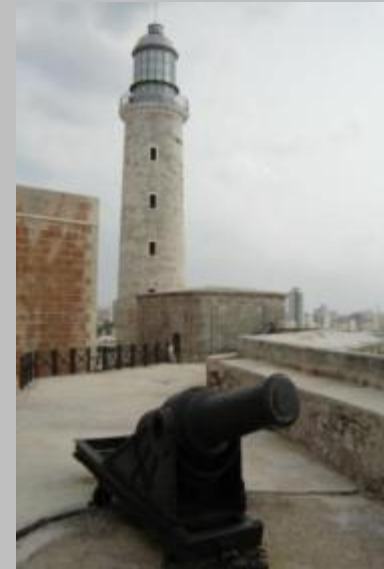


Si bien los recursos económicos disponibles para solucionar los problemas de conservación del patrimonio nunca son suficientes, en el caso del Centro Histórico de **La Habana, Cuba** las actividades de la restauración han sido una tarea abnegada, si se tiene en cuenta las enormes urgencias y necesidades vitales del país



Las acciones para la rehabilitación del centro histórico ha constituido un esfuerzo sostenido, que ha despertado en su población un respeto a los valores definitorios de su identidad cultural. A pesar del esfuerzo realizado, ha sido insuficiente ante la enorme obra que aún queda por hacer; asimismo, se han producido pérdidas lamentables de elementos del su patrimonio que no han podido esperar la llegada de mejores tiempos





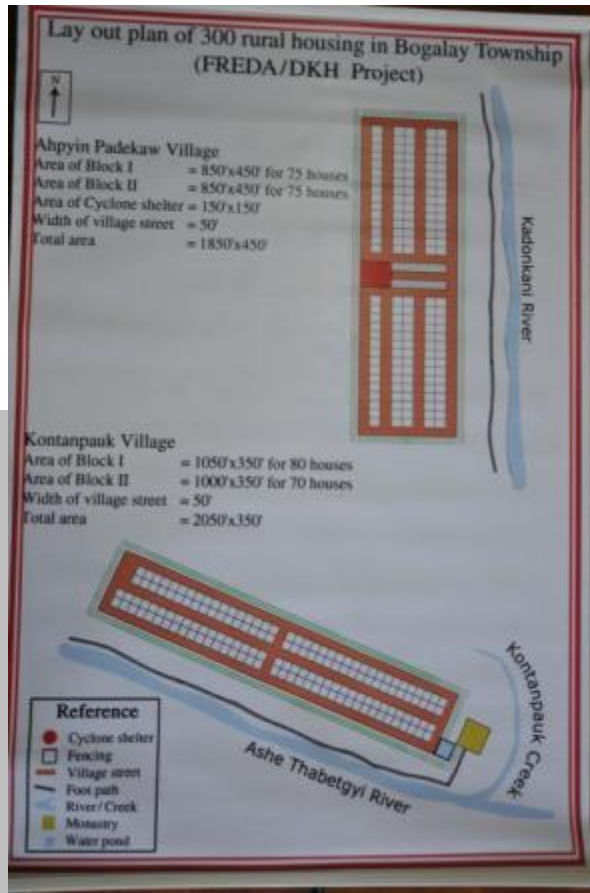
Impacto de las fuerzas de la naturaleza en el territorio

Nuevas estructuras de poblamiento en el Delta Irrawaddy (Myanmar Birmania). El impacto de las fuerzas naturales en la planificación *(Thomas Roettchen)*

El 2 de mayo de 2009 un ciclón azotó las costas de Birmania provocando 110,000 muertos y 25,000 afectados en un área 40,000 km². El agua subió cuatro metros sobre el nivel del terreno .



Organismos de asistencia internacional no gubernamentales como “Freda”, realizan proyectos de reconstrucción de vivienda . El programa contempla la construcción de 200 casas de baja calidad al mes. En Bogaly el programa de casas rurales fue:



Etapla 1: 300 casas en 2 pueblos

Etapla 2: 850 casas en 10 pueblos

El programa de asistencia también contempló la realización de edificios de protección para la población “Cyclone shelter”, en tres lugares diferentes . El programa completo comprende a 15 poblados.



Etapa 1: 3 C-S en 3 pueblos

<u>CYCLONE SHELTER</u> <u>(567 PERSONS)</u>		
GROUND FLOOR AREA	-	2139 SQ.FT $\sim 200 m^2$
FIRST FLOOR AREA	-	2268 SQ.FT $\sim 211 m^2$
FIRST FLOOR STAIR 1 UNIT	-	168 SQ.FT $\sim 16 m^2$
CORRIDOR AREA	-	484 SQ.FT $\sim 45 m^2$
TOILET AREA	-	85 SQ.FT $\sim 8 m^2$
TOTAL USABLE FLOOR AREA FOR CYCLONE SHELTER-2268 SQ.FT : $211 m^2$		
TOTAL FLOOR AREA (GF+FF+STIR +TOILET+CORRIDOR)- 5144 SQ.FT : $478 m^2$		
TOTAL CAPACITY FOR CYCLONE SHELTER - 567 PERSONS		
(4 SQ.FT PER PERSON)		
$\sim 1000 \text{ Person + Dock}$		

Etapa 2: 15 C-S en 15 pueblos

Urbanismo social. Acciones para una ciudad más justa

La transformación urbana de Medellín (Sergio Padilla)





Ciudad
segregada

Medellín una ciudad segregada

En Colombia un porcentaje muy importante de la población vive en condiciones de pobreza y han generado sus satisfactores básicos de espacio urbano y vivienda por sus propios medios. De esta forma, la urbanización informal y la autoconstrucción han representado la alternativa para miles de habitantes de Medellín.



Urbanismo informal en las comunas

“Las comunas”, así llamados los asentamientos populares en las laderas de la ciudad



Políticas públicas para el mejoramiento urbano. Urbanismo social

La política urbana implementada en la gestión municipal 2004-2007, orientada hacia un urbanismo comprometido con las mayorías más pobres ha demostrado que es la mejor inversión que pueden hacer los gobiernos locales, tanto en términos sociales como de rentabilidad política.

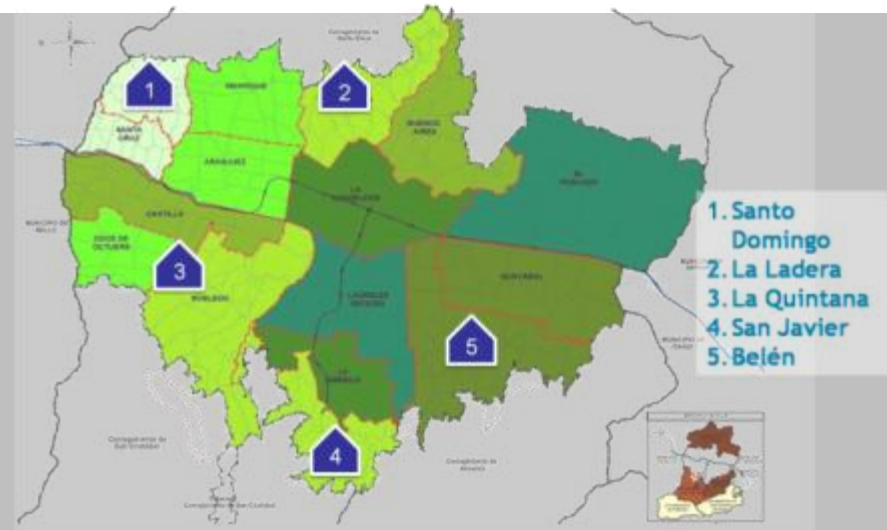
Medellín se ha transformado en un lapso de tiempo muy corto en una ciudad integrada para todos sus habitantes. Estos cambios, de reforma urbana, han sido posible a partir de un plan urbano orientado en dos ejes fundamentales:

- la solución de los graves problemas y carencias en las comunas y
- la jerarquización y dignificación del espacio público de la ciudad.



El plan se ha estructurado por los siguientes aspectos:

- planeación estratégica,
- programa de equipamientos educativos y culturales para impulsar la dignidad de los barrios deprimidos
- proyectos urbanos integrales (PUI) para la inclusión y el mejoramiento urbano
- programa de vivienda social
- programa de paseos peatonales y calles emblemáticas
- sistema de transporte público integrado, metro-autobús-metro cable.



ANÁLISIS CULITATIVO Y CUANTITATIVO

El Proyecto **Acciones con mi Barrio** en la zona nororiental beneficiara a mas de **150.000 habitantes** de 12 barrios de las comunas 1 y 2 de la ciudad así:

ESPACIO PÚBLICO

- 1 m² por habitante mientras que la ciudad cuenta con 4 m²

TENENCIA DE LA VIVIENDA

- Comuna N°1: **Propia** un 49%, **arrendada** el 36% y otra forma tenencia el 15%
- En la comuna N°2: **propia** el 42%, **arrendada** el 45% y otra forma de tenencia el 13%

EMPLEO

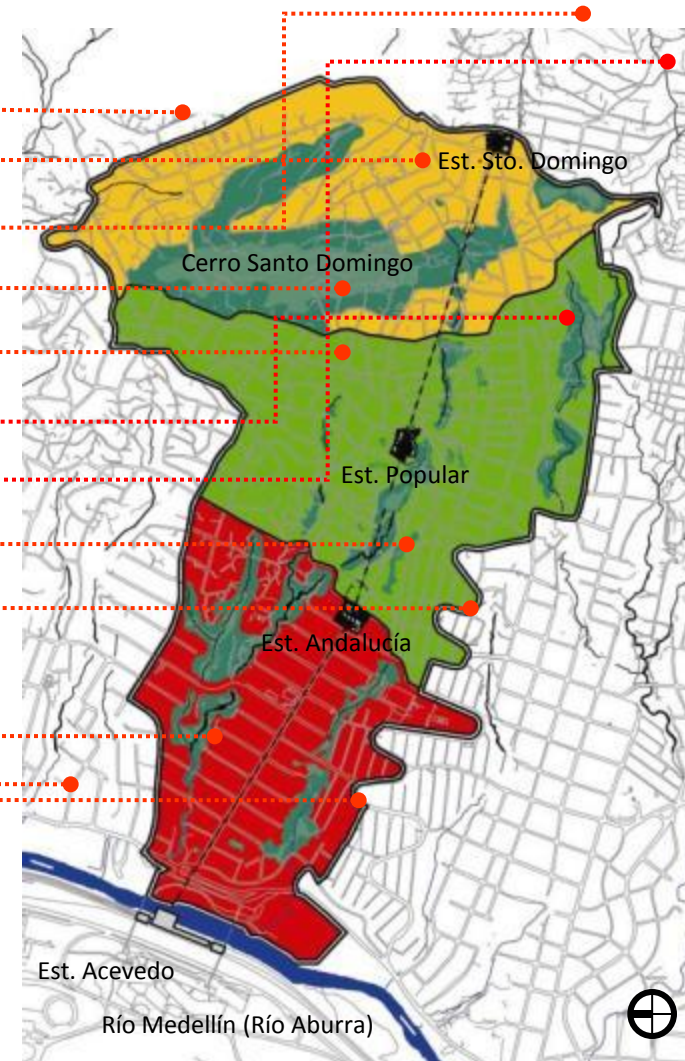
- Los Barrios de la zona de influencia del proyecto presenta índices de desempleo cercanos al 40%

INGRESOS

- Ingreso promedio mensual en los barrios de intervención es de \$147.000
- El 70% de la población de la comuna N°1 se encuentra en los niveles 1 y 2 del Sisben, el 24% en el nivel 3 del Sisben.
- En la comuna N°2 el 61% de la población está en los niveles 1 y 2 del Sisben y el 30% en el nivel 3 del Sisben.

Área total de intervención: **158 hectáreas**

1	Santo Domingo 2
2	Santo Domingo 1
3	La Avanzada
4	Nuevo Horizonte
5	Popular (Popular1, Popular 2)
6	Granizal
7	La Esperanza
8	Villa del Socorro
9	Moscú No.1
10	La Francia,
11	Andalucía,
12	Villa Niza





La arquitectura, la ciudad y las personas.

Nuevas luchas *(María Elena Ducci)*

Los nuevos movimientos ciudadanos en Chile ¿son un obstáculo o una nueva energía?

Son grupos más educados que pueden participar con mayores bases y argumentos

Luchas locales contra cambios significativos





**La propuesta Pío Nono –
iniciativa de la comunidad de
Bellavista – hoy terminada**

**Cambios de una acción reactiva y negativa a
una propositiva en la gestión de políticas
públicas e intervenciones urbanas.**

Nuevo enfoque en las reivindicaciones ciudadanas para garantizar la belleza y calidad de vida en la ciudad de los pobres.

Acción de arquitectos y universidades, organización ELEMENTAL:

“Do Tank” asociado a la Pontificia Universidad Católica y Copec, Foco: diseño e implementación de proyectos urbanos de interés social e impacto público.

Tres principios:

- A. Pensar y construir mejores barrios, viviendas y equipamiento urbano
- B. Los proyectos bajo condiciones de mercado y políticas públicas estándar, buscando hacer “más con lo mismo”
- C. Diseño de calidad que asegure la valorización de la inversión en el tiempo, para dejar de considerarse meramente “gasto social”.



Con ingeniería y arquitectura de vanguardia se contribuye a elevar la calidad de vida en las ciudades chilenas, ocupando la ciudad como un recurso ilimitado para construir equidad.



**CONJUNTO DE 40
VIVIENDAS
con SEDE SOCIAL**

Ubicación
Pudahuel, Santiago (Chile)

Densidad
125 viviendas/há

Superficies
Vivienda inicial: 44.9m²
Vivienda ampliada: 70m²

Mandante
Un Techo para Chile

**INAUGURACIÓN PROYECTO
PUDAHUEL "NUESTRA VIDA"**

En **El Seminario de
Urbanismo Internacional**



reiteramos nuestra convocatoria a todos los que compartan estas inquietudes para participar en la sexta edición en la que se discutirán nuevos temas y proyectos, que en la actualidad están dando nuevos impulsos a la arquitectura y el urbanismo en el ámbito mundial.

Lugar:

Museo Franz Mayer
Hidalgo 45
Centro Histórico
México D.F.

Duración:

35 hrs., se otorgará constancia con el 80% de asistencia para los participantes externos

Costo:

\$800 externos
(50% de descuento profesores UAM, estudiantes UAM sin costo)
Caja general de la Unidad Azcapotzalco Cta. de Cheques 4166435
suc. 246 Banamex a nombre de Universidad Autónoma Metropolitana

Informes e inscripciones:

Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo
Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco
Av. San Pablo 180, Edif. H Planta Baja Col. Reynosa Tamaulipas
Dist. Azcapotzalco CP 02300, México, DF 5318-9179/5318-9180
www.uam.mx/cyad/evaluacion
www.visio-uam.intessdisa.com.mx

Contacto:

serpadilla@prodigy.net.mx
mgj@correo.azc.uam.mx
christof_gosbell@hotmail.com

Coordinación:

Mtro. Sergio Padilla
Mtra. Marija Rodondo Gómez
Dr. Christof Gössel

Sergio Padilla Galicia

Ciudad de México

Abril, 2010