

NUMERO
02
MARZO 2007
AÑO 01

Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo

Hacia Un Nuevo Urbanismo Latinoamericano



Publicación Periódica de la Cátedra de Arquitectura y Nuevo Urbanismo



TECNOLÓGICO
DE MONTERREY®



Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo

Dr. Rafael Rangel Sostmann
Rector del Tecnológico de Monterrey

Dr. Roberto Rueda Ochoa
Rector de la Zona Centro del Tecnológico de Monterrey

Dra. Irma de la Torre Lozano
Directora General del Campus Querétaro

Dr. Héctor Morelos Borja
Director de Profesional y Graduados en Ingeniería y
Arquitectura

Dr. Fernando Núñez Urquiza
Director del Departamento de Arquitectura y Diseño

Dr. Ramón Abonce Meza
Director de la Maestría en Arquitectura y Nuevo
Urbanismo

Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo

Publicación Periódica de la
Cátedra de Arquitectura y Nuevo Urbanismo
Departamento de Arquitectura y Diseño del Tecnológico de
Monterrey, Campus Querétaro

Coordinador de la Cátedra
Dr. Ramón Abonce Meza.
Editor Responsable
Dra. Stefania Biondi [sbiondi@itesm.mx]

Ilustración de Portada
Arq. Francisco Bulos García
Formación y Producción Electrónica
Arq. Francisco Bulos, Arq. Miriam Martínez.
Cuidado de la Edición
Dra. Stefania Biondi, Arq. Francisco Bulos
Diseño Original
LDG Gerardo Fuentes.

ITESM Campus Querétaro
Epigmenio González No. 500
Fraccionamiento San Pablo, C.P. 76130
Apartado Postal 37, C.P. 76000 Querétaro, Qro
Tel. (442) 2 38 32 75

© Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.
Ave. Eugenio Garza Sada Sur No. 2501
C.P. 64849
Monterrey, Nuevo León.
1a. Edición, 2006
ISSN: "Registro en Trámite"

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento por
cualquier medio sin previo y expreso consentimiento por escrito
del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey
a cualquier persona y actividad que sean ajenas al mismo.

Impreso en México

Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo

N.2 Febrero 2007

Indice.

Editorial	4
El Nuevo Urbanismo: un desafío para las ciudades latinoamericanas en el siglo XXI. <i>Dr. Ramón Abonce</i>	6
Nuevo Urbanismo y desarrollo regional sostenible: la manera de crecer inteligentemente. <i>Dr. Gerardo Navas Dávila</i>	19
Adaptabilidad de los conceptos teóricos y metodológicos del Nuevo Urbanismo a la realidad urbana latinoamericana. <i>Dra. Stefania Biondi</i>	25
La presencia de los principios del Nuevo Urbanismo en la ciudad tradicional latinoamericana. <i>Arq. Cynthia Bañuelos Ruíz</i>	39
Aplicabilidad de los principios del Nuevo Urbanismo en México. <i>Arq. Emmanuel A. González Anaya</i>	45
Aprender a leer la ciudad a través de sus habitantes. <i>Arq. Nuria F. Hernández Amador</i>	51
Una aplicación práctica de soluciones extranjeras a problemas urbanos latinoamericanos. <i>Arq. Miriam Martínez Rosillo</i>	56
Vecindarios defensivos latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalización . <i>Eloy Méndez</i>	62
Créditos de imágenes	81
Normas editoriales	82

Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo

N.2

Editorial.

El segundo número de los Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo recoge algunos textos que son fruto del análisis y la reflexión en torno a los conceptos básicos de la disciplina, así como acerca de su adaptabilidad y efectividad en la realidad urbana latinoamericana, partiendo del supuesto que las características de ésta son diferentes a las de las ciudades norteamericanas o europeas, donde el Nuevo Urbanismo ha sido elaborado y practicado exitosamente.

Con este fin, Ramón Abonce Meza hace una descripción y una reflexión general sobre los principios fundamentales del Nuevo Urbanismo, a partir de cómo han sido planteados en la Carta del Nuevo Urbanismo; continúa el razonamiento buscando una vía de “tropicalización” de los mismos principios, poniéndolos en relación con la realidad urbana latinoamericana, y concluye mencionando y comentando puntualmente las ocho aportaciones teóricas que, a su juicio, nos lega el Nuevo Urbanismo, junto con algunas herramientas prácticas que éste propone.

Gerardo Navas Dávila, por su lado, analiza los problemas de la “urbanización convencional”, de baja densidad habitacional y alto consumo de suelo urbano, enfatizando algunas de sus causas políticas y económicas. A este modelo, contraponen el de un desarrollo urbano basado en los principios de la sustentabilidad y el Nuevo Urbanismo, mostrando las ventajas de una ciudad sustentable y accesible, contrapuesta a una ciudad pensada sólo en función del traslado vehicular. Concluye comparando de forma clara y sintética las características de ambos modelos.

Los textos siguientes han sido elaborados dentro del Seminario de Teorías y Metodologías del Nuevo Urbanismo, impartido durante el primer semestre de la Maestría (agosto-diciembre 2005). En el primero de ellos, firmado por Stefania Biondi, se describen

sintéticamente algunos postulados básicos del Nuevo Urbanismo; se analiza, de forma resumida, el proceso de urbanización propio de Latinoamérica, y luego se busca una relación entre los conceptos teórico - metodológicos de la disciplina y la realidad local. Lejos de establecer relaciones directas o aplicaciones inmediatas y poco críticas, el artículo procura comentar en forma abierta las cuestiones planteadas por el novedoso enfoque del Nuevo Urbanismo.

Los artículos sucesivos están firmados por alumnos de la Maestría que, a conclusión del curso, han elaborado sus propias reflexiones en torno a las relaciones posibles entre el Nuevo Urbanismo y Latinoamérica. Todos ellos se ponen en una actitud crítica tanto hacia la disciplina, como hacia la compleja realidad urbana.

Emmanuel González y Cynthia Bañuelos, después de algunas consideraciones generales, presentan una detallada revisión de una serie de trece principios del Nuevo Urbanismo, cada uno de ellos descrito en su esencia originaria y luego reconducido a la realidad urbana específica de Latinoamérica. El primero concluye valorando los efectos positivos que el Nuevo Urbanismo podría tener sobre la imagen de la ciudad actual; la segunda, constata cómo muchas ciudades latinoamericanas han cumplido tradicionalmente con tales principios, así que ahora el reto es re-descubrirlos y re-interpretarlos.

Nuria Hernández enfatiza en particular el valor que, dentro de esta visión, adquieren los “actores del cambio” – profesionales, políticos y sociales – y la importancia estratégica que adquiere la sinergia entre ellos, para que los cambios en la ciudad sean efectivos. Sucesivamente, contextualiza los postulados del Nuevo Urbanismo y concluye anhelando que los profesionales del diseño aprendan a escuchar a la gente y a la ciudad.

Miriam Martínez enfoca su trabajo a la revisión, en particular, de dos instrumentos del Nuevo Urbanismo (el Tradicional Neighborhood Development y el Transit Oriented Development) y de su aplicabilidad a la ciudad de Querétaro. La conclusión es que no

se pueden emplear de manera indiferenciada, pero si se identifican áreas con potencial adecuado, el resultado puede ser positivo e interesante.

Finalmente, Eloy Méndez centra, con su análisis, uno de los temas esenciales del Nuevo Urbanismo: el papel de los vecindarios cerrados en el crecimiento de las ciudades latinoamericanas. El autor ahonda en la relación entre tejido social y espacio físico, en las dinámicas que generan el miedo y la inseguridad sobre que se sustentan los “clusters”, en las teorías urbanas que han fundamentado o bien criticado la difusión de este modelo. Llega así, a través de este excursus, a los planteamientos del Nuevo Urbanismo y los revisa con una actitud crítica, advirtiéndonos de los peligros implícitos en una asunción acrítica de los mismos principios novo-urbanistas.

Esperamos que éste sea tan sólo el inicio de un largo y apasionante recorrido por las sendas trazadas por nuevas ideas y nuevos instrumentos, cuyo objetivo común es la búsqueda de ciudades en las que todos tengamos un verdadero y paritario derecho a la ciudadanía.

El Nuevo Urbanismo: un desafío para las ciudades latinoamericanas del siglo XXI.

Dr. Ramón Abonce Meza *

Introducción

El ser humano es un ser social por naturaleza, situación que con el paso del tiempo lo ha llevado a construir lugares que le permitan desarrollarse plenamente, creando así complejas estructuras físico-espaciales denominadas asentamientos humanos.

Estos asentamientos le ofrecen al hombre un espacio adecuado para realizar organizadamente sus actividades básicas individuales y de interacción social, como vivir, trabajar, desplazarse, descansar y convivir, además de satisfacer aspectos más subjetivos que le permitan sentirse en un ambiente “agradable” para vivir adecuadamente.

Cuando estos asentamientos humanos sobrepasan determinados parámetros cuantitativos de población se les denomina ciudades, las cuales debido a su magnitud y características particulares se convierten en complejas estructura de interacción que dan cabida a aspectos tangibles como las actividades económicas, sociales, políticas y de esparcimiento, e intangibles como los aspectos culturales y la calidad de vida, por ejemplo.

Ahora bien, la mezcla de estas dos realidades (tangible e intangible) hace que la ciudad se convierta en la suma de espacios de interacción y convivencia humana que son el reflejo de nuestra forma de vida, razón por la cuál las ciudades son muy diferentes de un país a otro y de una cultura a otra, ya que nuestros gustos, costumbres y preferencias son diferentes a los de otros pueblos y naciones.

Durante muchos siglos esta aseveración fue válida, lo que permitió convertir a una gran cantidad de ciudades en íconos socio-culturales de países o continentes enteros, pues respondían plenamente a las necesidades particulares de sus habitantes, permitiéndoles reflejar su particular forma de vivir.

Desafortunadamente esta realidad empezó a cambiar drásticamente a partir de la segunda mitad del siglo XX, con la influencia globalizadora de algunos países

desarrollados que empezaron a imponer “nuevas formas de vivir”, en detrimento de la pérdida de las características propias a cada cultura. Es así que se empezó a perder, en forma incremental y a gran velocidad, la idiosincrasia local, regional y nacional, las cuales están siendo remplazadas por características y formas de vida globales que en muchas ocasiones no tienen nada que ver con la cultura y/o forma de vida tradicional de cada país.

Este es, desde nuestro punto de vista, el gran desafío que las ciudades latinoamericanas (y de otros continentes) deben enfrentar en estas primeras décadas del siglo XXI, con el objeto de no seguir perdiendo el patrimonio arquitectónico, social, cultural y ambiental que durante siglos las ha caracterizado y que ha sido el orgullo de muchas generaciones.

La ciudad a principios del siglo XXI

La influencia de la globalización, aunada a los avances tecnológicos como las telecomunicaciones, el uso masivo del automóvil y el uso tendencioso de la publicidad que nos presenta como imágenes ideales de la sociedad del siglo XXI las nuevas y selectas formas de vivir en la periferia que ha propiciado la expansión indiscriminada de la ciudad, ha hecho que nuestras ciudades cambien sus estructuras lógicas y tradicionales de funcionamiento, reemplazándolas por nuevas estructuras o espacios globales que son meramente funcionales y que aceleran la pérdida de algunas de las características socio-culturales y de funcionamiento que anteriormente tenía la ciudad tradicional.

En el caso específico de México, que es muy similar al de la mayoría de los países en vías de desarrollo, los conceptos de desarrollo urbano que se han utilizado en los últimos años son conceptos importados principalmente del contexto estadounidense, el cuál por sus características culturales ha privilegiado desde los años 30's del siglo pasado el uso masivo del automóvil y la expansión de la ciudad como una nueva forma de vivir y como la manifestación de un “estatus socio-económico” que todos los habitantes

deberían visualizar como algo ideal.¹

Estas nuevas formas de vivir requieren concepciones de ciudad hechas en función de las facilidades que ofrece el automóvil para desplazarse rápidamente, así como de los intereses económicos de los desarrolladores inmobiliarios, quienes ofrecen a la gente una aparente seguridad con el “amurallamiento” de los desarrollos habitacionales y un estatus social mediante lugares monofuncionales y de baja densidad.

El problema de estos modelos de crecimiento que utilizan mucho suelo y contemplan densidades de población muy bajas, es que están generando una estructura urbana fragmentaria denominada anti-ciudad que va en contra de la esencia misma de la ciudad, la cuál como ya lo habíamos mencionado, debe ofrecer al ser humano espacios adecuados para satisfacer organizadamente sus necesidades básicas, tanto individuales como de interacción social, todo ello en un ambiente agradable para realizar en forma placentera sus actividades cotidianas.

Algunos de los impactos negativos que genera este modelo de desarrollo centrado en el suburbio y la construcción de baja densidad son:

- *Despilfarro de suelo por la creciente expansión de la urbanización;*
- *Incremento en las dimensiones de las vías de comunicación y su consecuente impacto en la*

¹ Según el arquitecto chileno Constantino Mawromatis, “a mediados del siglo XIX apareció (en Norteamérica) el suburbio como una alternativa de crecimiento. El suburbio representó un ideal de vida, ofreciendo seguridad, un ambiente limpio, segregado y cercano a la naturaleza. En los años 30’s, se tomó la decisión política y económica de incrementar y privilegiar el aspecto comercial del desarrollo suburbano residencial, por sobre el compromiso del sector público. En 1934 el Federal Housing Administration (FHA), una agencia gubernamental de fomento y regulación del crecimiento suburbano, elaboró una serie de recomendaciones y proyectos directamente relacionados con la actividad bancaria y comercial que influenciaron de manera fundamental en la materialización del crecimiento del paisaje suburbano. A través de su política de favorecer la estandarización de las soluciones habitacionales acogidas a ésta, se fomentó el desarrollo de grandes urbanizaciones netamente habitacionales. A partir de ese momento histórico el desarrollo de los suburbios se convirtió de hecho, no solamente en una actividad comercial, sino que en una de las principales industrias de los Estados Unidos, críticamente ligada a la recuperación de la post-depresión y estrechamente relacionada a la industria automotriz”.

fragmentación irreversible de la ciudad.

- *Abandono de los centros históricos como zonas habitacionales;*
- *Degradación de zonas urbanas como consecuencia de su abandono;*
- *Aparición de procesos especulativos con el suelo suburbano;*
- *Incremento de los desplazamientos vehiculares con el consecuente aumento de la contaminación ambiental y la pérdida de calidad de vida;*
- *Incremento de la demanda de agua al aumentar la red de abastecimiento y sus pérdidas;*
- *Mayores costos de la infraestructura y de los servicios básicos como la recolección de basura, los servicios municipales, la seguridad pública, etc.;*
- *Creación de zonas urbanas “monofuncionales”;*
- *Generación de fenómenos de fragmentación social;*
- *Substitución de los antiguos espacios de socialización por espacios de circulación.*

En el fondo, existen implicaciones que sobrepasan los cambios físicos de la ciudad debido a que estas urbanizaciones cerradas modifican aspectos sociológicos que van más allá de la seguridad, al fomentar una homogeneidad social y una estratificación “excluyente” de todos aquellos que no tienen el mismo nivel socio-económico, el mismo color de piel, el mismo credo o las mismas costumbres.

Actualmente la tendencia en Estados Unidos se ha desplazado hacia la construcción de Urbanizaciones de Intereses Comunes (Common Interest Developments), en donde la normatividad se ha vuelto cada vez más estricta con el objeto de buscar la homogeneidad social, étnica e incluso de edades. Sobre estas comunidades, Jeremy Rifkin comenta que llegan al extremo “...de exigir a un miembro de una urbanización para personas de edad avanzada que se abstenga de llevar a su casa a su nueva esposa, menor de 45 años, u obligar a una familia a deshacerse de su perro por superar los 15 kilogramos de peso (máximo admitido en los reglamentos...)”.²

² Citado en el artículo “Ven a mi casa suburbana” en: Revista digital Café de las ciudades (Año 3, No. 23) Septiembre de 2004.



Fig. 1 Fraccionamiento de baja densidad.

Al respecto de las urbanizaciones cerradas, Guy Thuiller (2005) se cuestiona sobre si la ciudad fragmentada en islotes cerrados sobre sí mismos es simplemente una respuesta pragmática de los ricos a la violencia urbana y una consecuencia de las crecientes desigualdades debidas a la globalización liberal, o si por el contrario contribuye a su vez a la decadencia de la ciudad, fortaleciendo las causas del mal que quiere evitar.

Como éstas, muchas otras voces se han elevado en diferentes foros nacionales e internacionales para analizar e incluso denunciar los males que este modelo de desarrollo están generando a través del mundo. Tal es el caso del Fórum Universal de las Culturas de Barcelona, que reunió en el 2004 a especialistas en urbanismo, arquitectos, políticos, artistas y filósofos para "...debatir sobre la imperiosa necesidad de que las ciudades reconstruyan sus estrategias de planificación, de modo que las mismas incluyan la interacción colectiva, tanto de las zonas céntricas como de las periféricas. En este proceso, la necesidad de que exista un espacio urbano colectivo como encuentro de culturas y escenario de conflictos, pero, a la vez, como símbolo de regeneración democrática, es esencial. El espacio colectivo urbano es un complejo fenómeno social que trasciende lo público y se mestiza con lo privado, que acoge formas de interacción institucionalizadas y relaciones libres entre los individuos. En definitiva, el espacio colectivo urbano debe ser analizado como centro neurálgico para el desarrollo de las ciudades". (Fórum Universal, 2004:1).

En este Foro, el Alcalde de Barcelona, Joan Clos, se refirió en su ponencia a la importancia de la densidad urbana, y planteó "dos modelos de ciudades que están vigentes en la actualidad: la ciudad compactada y las urbanizaciones de baja densidad. Al respecto, destacó la necesidad de gestionar un espacio donde la densidad sea un constante intercambio de flujos, y donde la periferia encuentre una combinación adecuada con el centro". (Fórum Universal, 2004:2).

El Nuevo Urbanismo o el rescate de los valores del urbanismo tradicional.

Tratando de combatir estas características de la ciudad de finales del siglo XX, en los años 90's se empezó a estructurar en Estados Unidos un movimiento denominado Nuevo Urbanismo que ha estado trabajando fuertemente en homogeneizar principios conceptuales y desarrollar metodologías de trabajo que permitan transformar a nuestras ciudades en lugares más humanos y habitables. Para ello, intenta rescatar los principios del urbanismo tradicional como son los usos mixtos del suelo, la peatonalización del espacio urbano, la inserción de vegetación en la ciudad, el uso de sistemas eficientes de transporte público, el rescate de los patrones arquitectónicos y urbanos locales, así como la participación de la gente en los procesos de diseño, todo ello haciendo uso de herramientas de análisis, control y diseño como son el Transecto, los Sistemas de información geográfica a referencia espacial (SIG), los Códigos, el Space Syntax, las Redes Urbanas y las Charrettes.

Después de más de 15 años de fuerte actividad en la construcción de nuevos desarrollos y en la rehabilitación de espacios urbanos tradicionales en Estados Unidos y otros países, el Nuevo Urbanismo ha empezado a obtener resultados positivos que están siendo aceptados tanto por los desarrolladores inmobiliarios, como por las mismas autoridades locales.

La filosofía de este movimiento puede entenderse claramente al leer La Carta del Nuevo Urbanismo, que es un documento publicado en 1994 y que está estructurado en tres escalas de intervención, con 9 principios cada una y que reproducimos en español al final de este artículo.

Tratando de sintetizar lo que es el Nuevo Urbanismo, podemos decir que es una propuesta de regreso a la ciudad tradicional que tiene como fundamento los siguientes principios de diseño: El Crecimiento inteligente, las Redes urbanas, la Participación ciudadana en los procesos de diseño y la Sustentabilidad, tal y como se describe a continuación.

Crecimiento inteligente. El llamado crecimiento inteligente (Smart Growth), busca que el crecimiento de las ciudades se dé bajo un esquema que propicie una economía local fuerte, preservando los recursos existentes y propiciando el regreso a los valores de convivencia humana. Para ello intenta combatir los efectos negativos del suburbio de baja densidad, (en especial la dispersión de las zonas residenciales), el consumo de suelos agrícolas y naturales, la contaminación atmosférica y la actual oferta de vivienda que se construye en lotes periféricos. De esta forma el concepto de crecimiento inteligente puede ser considerado como una nueva fase del proceso de gestión del crecimiento urbano, pero una fase que por primera vez incorpora la búsqueda de soluciones específicamente locales con una fuerte participación del público y de organismos a fines no lucrativos, con el objeto de incrementar la calidad de vida del ser humano.

Para fines prácticos el crecimiento inteligente hace énfasis en:

- *Estructura urbana tradicional*, lo que quiere decir ciudades o sectores de ella que cuenten con centros y bordes claramente identificables, con espacios públicos en los centros y que respondan a una lógica local formal y funcional de apropiación y uso del espacio urbano mediante el uso del "Transecto".
- *Diversidad y usos mixtos*, que significa una mezcla de usos del suelo (tiendas, viviendas, oficinas y departamentos) en los barrios, manzanas, corredores

urbanos y edificios; con diversidad de habitantes en cuanto a edades, niveles socio-económicos y culturas.

- *Densidad incremental*, es decir más edificios y residencias multifamiliares que estén concebidos en torno a tiendas y servicios cercanos, con el objeto de facilitar la "compacidad urbana" y minimizar los desplazamientos.
- *Vivienda mixta* en un rango variado de tipos, tamaños y precios de viviendas.
- *Patrones urbanos y arquitectónicos* característicos de la región y del país, con el objeto de tomarlos como base del diseño de nuestras ciudades del siglo XXI, evitando así la pérdida de valores y formas de vida locales que la internacionalización está destruyendo.

Redes urbanas. Integración del concepto de redes urbanas a la planificación de la ciudad, el cuál permite analizarla y comprenderla más allá de las visiones clásicas de análisis territorial, funcional, económico y de potencialidades, pues la analiza desde el punto de vista de la conectividad, es decir, partiendo de la localización espacial de actividades, lo que conceptualmente se traduce en lugares de concentración (nodos) y líneas de flujos entre esos lugares, denominadas ligas. Este concepto toma en cuenta:

- *Accesibilidad peatonal* a la mayoría de las cosas que satisfacen las necesidades básicas del ser humano, buscando que se localicen a no más de diez minutos a pie de la casa y del trabajo.
- *Conectividad urbana* mediante una red interconectada de calles que facilite la dispersión del tráfico, que se complemente con redes para el uso de la bicicleta y redes peatonales de alta calidad como medios de conectividad cotidiana en espacios públicos atractivos.
- *Transporte público inteligente* estructurado a partir de una red de transporte colectivo de calidad que además de ser eficiente sirva como punto de partida para el desarrollo y reestructuración de las ciudades mediante el concepto del "Transit Oriented Development" (TOD).

Participación ciudadana. Fomento de la participación de la ciudadanía en los procesos de

diseño de su entorno construido, con el objeto de buscar soluciones a los problemas de la comunidad, tomando en cuenta la prioridad que ellos les den, y sobre todo tratando de generar consensos en torno a la solución elegida, aunque ésta no sea la solución “deseable” para una parte de la comunidad. Para lograr esto se ha desarrollado una herramienta de trabajo denominada “Charrette”, que consiste en un proceso de diseño participativo mediante reuniones de trabajo en donde la comunidad participa con profesionistas de diversas disciplinas y con funcionarios públicos en la elaboración de propuestas de desarrollo para su comunidad, generando así un sentimiento de propiedad y de identidad con los proyectos resultantes.

La participación ciudadana en este sentido puede interpretarse como el fomento de un principio democrático que otorga derechos a la ciudadanía, al mismo tiempo que le da un poder de decisión y de autoridad sobre su futuro comunitario. De esta forma el ciudadano deja de ser un sujeto pasivo que solo ve (con agrado o desagrado) lo que el gobierno decide por él, y se convierte en un sujeto activo y participativo que le permite ser co-responsable de las decisiones que atañen su futuro y el de su comunidad.

La participación ciudadana es, según Borjá (1997: 303), el “...reconocimiento de una serie de derechos sociales urbanos, muy relacionados con la calidad de vida, que tienen como objetivo la defensa del ciudadano frente a los problemas de nuevo tipo originados por el desarrollo urbano o que hasta ahora no se han contemplado plenamente desde el punto de vista local.” (Borjá 1997: 303).

Sustentabilidad. Impacto ambiental mínimo del desarrollo mediante la minimización de desplazamientos, el uso de ecotécnicas en el ámbito urbano y la integración de la ecología como uno de los elementos básicos del diseño de las ciudades, buscando la preservación y/o fortalecimiento de los ecosistemas existentes.

Así mismo, debemos considerar que la sustentabilidad urbana requiere incorporar diferentes

escalas que van de la región al edificio, tal y como el Nuevo Urbanismo establece en sus enunciados. Al respecto Hardoy et al. (1992) resaltaban que la sustentabilidad urbana requiere reconocer esa gama continua de escalas, postura que posteriormente Sánchez (2002: 20) complementó al definir que “Es ésta quizás la mejor forma de poner en práctica acciones con resultados tangibles para la mayoría de la población.”

Complementando estas posturas conceptuales, Carley y Christie (1993: 48) definen el concepto de desarrollo sustentable como “un proceso continuo de mediación entre necesidades sociales, económicas, y ambientales, el cual resulta de un cambio socioeconómico positivo que no mina los sistemas sociales y ecológicos de los cuales dependen las comunidades y la sociedad. El éxito de su puesta en práctica requiere de la integración de políticas, planeación y procesos de aprendizaje social; su vitalidad política depende del apoyo total de la gente a la que afecta a través de sus gobiernos, sus instituciones sociales y sus actividades privadas.” [citado en Sánchez (2002: 17)]. Todos estos elementos deben formar parte de la aplicación del concepto de sustentabilidad urbana cuando hablamos de aplicarlos al diseño de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI.

Ahora bien, no obstante que estos principios de diseño parecen lógicos y coherentes para revertir las tendencias actuales de expansión indiscriminada de las ciudades y la pérdida de espacios de interacción social, esta postura conceptual sobre la ciudad no ha podido obtener la aceptación de numerosos profesionistas que a nivel internacional critican al Nuevo Urbanismo por considerarlo un movimiento nacionalista (USA) y elitista que solo se interesa en las clases blancas acomodadas, que se limita a una dimensión puramente estética de la ciudad y que está fuertemente influenciado por un cierto determinismo espacial. “Estas críticas reducen al Nuevo Urbanismo a una simple estrategia de mercadotecnia tendiente a seducir a las clases acomodadas proponiéndoles un discurso <ecológico>” Ghorra-Gobin (2006: 5).³

3 Traducción del Francés realizada por el autor.

Así mismo, se le acusa de tratar de imponer una visión nostálgica de la arquitectura y de proponer por lo tanto el uso de formas tradicionales que generan una arquitectura denominada Neo-tradicional y escenográfica que nada tiene que ver con las características de la arquitectura contemporánea.

No obstante estas críticas, en el Departamento de Arquitectura y Diseño del Tecnológico de Monterrey Campus Querétaro estamos convencidos que la esencia de los conceptos del Nuevo Urbanismo son los adecuados, ya que las principales críticas se enfocan sobre todo a la forma en que se han interpretado o aplicado los conceptos, y no a la esencia de ellos, que en el fondo buscan propiciar que nuestras ciudades sean más humanas y “vivibles”, con espacios para el peatón que propicien la interacción social, revirtiendo la importancia que tiene el espacio vehicular sobre el espacio peatonal.

¿Un Nuevo Urbanismo para Latinoamérica?

Latinoamérica es un área geográfica que recibe cada vez más la influencia de los modelos de desarrollo estadounidenses, los cuales son vistos por mucha gente como “ideales de desarrollo y de forma de vida”. En esta época de principios del Siglo XXI, dicha influencia se ha estado incrementando al mismo tiempo que los estadounidenses están tratando de revertir las tendencias del crecimiento desparramado de sus ciudades, ya que cada vez hay más evidencias de que van en contra de los principios de la sustentabilidad y de funcionamiento lógico y tradicional de la ciudad. Tomando en cuenta estos elementos, consideramos que es el momento oportuno de iniciar un diálogo sobre la estructuración de una postura nuevo urbanista que sea predominantemente latinoamericana, para que los principios y la filosofía del Nuevo Urbanismo se adapten a la realidad económica, social, política y cultural de Latinoamérica, con el objeto de generar principios y enfoques de desarrollo que sean más realistas y acordes a la idiosincrasia de los latinoamericanos.

Partiendo de esto, la postura que hemos adoptado en el programa de Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo para que sea factible su utilización en nuestra realidad mexicana, acercándonos lo más posible a lo que podría ser llamado el Nuevo Urbanismo Latinoamericano. Para lograr esto estamos trabajando en el análisis y comprensión de los principales conceptos del Nuevo Urbanismo, con el objeto de buscar las adecuaciones y desarrollar los instrumentos y herramientas que faciliten la aplicación de dichos principios en nuestro contexto.

Cabe mencionar que al hablar de los principios básicos y fundamentales del Nuevo Urbanismo nos estamos refiriendo a la redefinición de lo que debe ser la ciudad en cuanto a esquemas de crecimiento y desarrollo, los cuales deben siempre considerar al ser humano y no al automóvil como elemento central y razón de ser de la ciudad. Esto no quiere decir que se esté renunciando al uso del automóvil, pues sabemos muy bien que nuestras sociedades del siglo XXI son sociedades de la movilidad; sociedades que dependen en gran medida de las posibilidades de desplazamiento en el momento en que las personas lo requieren. De lo que estamos hablando es de que en la concepción del crecimiento de la ciudad, el elemento más importante para estructurar el espacio urbano y su funcionamiento, debe de ser el ser humano, buscando además satisfacer las necesidades cualitativas de espacio y no concentrarse exclusivamente en los aspectos meramente cuantitativos y tecnocráticos.

Dicho en otras palabras, nuestra postura es la de concebir una ciudad que le permita al ser humano tener espacios para él, diferenciados de los espacios del automóvil, y sobre todo, que sean espacios de gran calidad en el entorno arquitectónico, urbano y funcional, además de ser adecuados para que el ser humano disfrute plenamente de ellos. Esto nos lleva a hablar de espacios de gran calidad para el peatón, como los que muchas de nuestras ciudades tradicionales latinoamericanas tienen; espacios que nos ofrezcan usos mixtos del suelo para que generen una vida urbana que también muchas de nuestras ciudades en sus centros históricos tienen; espacios que respeten y/o integren con diseño y en mayor

medida a la naturaleza; ciudades que sean una clara manifestación de la forma de vivir latinoamericana y no de la forma de vivir estadounidense. Edificaciones que sean un fiel reflejo de nuestra idiosincrasia, de nuestros valores, de nuestros patrones tanto espaciales (urbanos) como arquitectónicos; espacios que verdaderamente hablen y griten lo que somos como sociedad latinoamericana y no espacios sin identidad, que son consecuencia de la globalización. Latinoamérica, más que Estados Unidos, tiene un gran valor patrimonial; Latinoamérica, más que Estados Unidos, tiene una gran riqueza cultural, una gran riqueza en su identidad que estamos perdiendo. Esa riqueza se manifestó en nuestras ciudades hasta mediados del siglo pasado, pero actualmente los nuevos modelos de desarrollo y la globalización nos están haciendo perderla.



Fig. 2 Vida peatonal en la ciudad

Otro de los principios que buscamos rescatar de nuestro urbanismo tradicional latinoamericano es la heterogeneidad en el entorno construido, que difiere en gran medida de la homogeneidad que encontramos en casi todas las ciudades norteamericanas. Es importante, por lo tanto, identificar estos patrones arquitectónicos, urbanos y sociales que son característicos de Latinoamérica, con el objeto de comprender su esencia y así poder reinterpretarlos y utilizarlos en los nuevos desarrollos inmobiliarios en un contexto del siglo XXI.

Estamos convencidos que las necesidades actuales no están peleadas con esos valores y principios tradicionales de cada sociedad, y que bien utilizados

y adecuados al momento en que estamos viviendo, serían respuestas mucho más acertadas y con más valor urbano, arquitectónico, social, cultural y económico, que las que los modelos de ciudad que actualmente estamos importando de otras partes del mundo.

La solución al transporte público es otro de los grandes retos del Nuevo Urbanismo Latinoamericano. Debemos realizar análisis muy profundos para adecuar e implementar al contexto latinoamericano los principios del "Transit Oriented Development" que conjugan dos aspectos importantes de la vida cotidiana en nuestras ciudades, como son el desplazamiento masivo de personas y la reestructuración de espacios urbanos que faciliten el uso eficiente y efectivo de la ciudad utilizando el concepto de "corredor urbano".

A manera de conclusión.

Después de haber presentado brevemente la problemática que están viviendo la mayor parte de las ciudades mexicanas y de muchos otros países, así como los conceptos y postulados básicos del Nuevo Urbanismo, me permitiré mencionar las nueve aportaciones que desde mi punto de vista dan sustento y coherencia a los principios, conceptos y postulados del Nuevo Urbanismo y que forman parte de su postura filosófica.

La primera de ellas es el concepto de escalas variables que el Nuevo Urbanismo está utilizando como parte importante del proceso de análisis a diferentes escalas, que va de la región al objeto arquitectónico, todo esto como parte indispensable del proceso de diseño cuando se realiza alguna propuesta para la ciudad o para algún sector de ella. Esto quiere decir que no importa si el proyecto que se está haciendo es para una calle, un fraccionamiento, un barrio, un sector de la ciudad, una ciudad entera o para una región. Siempre debe de realizarse un análisis que pase de las escalas micro a las macro y viceversa, con el objeto de identificar claramente el impacto de cada propuesta en todos los ámbitos urbanos e incluso rurales, actividad que en nuestros días muy pocas veces se realiza.

La segunda aportación, que desde nuestro punto de vista es muy importante, es que el Nuevo Urbanismo está integrando dentro de su metodología de trabajo tres diferentes disciplinas de análisis para comprender la problemática de la ciudad y encontrar las soluciones más adecuadas. Nos referimos a que los postulados del Nuevo Urbanismo integran como un solo y único enfoque de análisis al planeamiento urbano y regional (con toda su metodología técnico- cuantitativa) con el urbanismo (que busca el desarrollo estético, armónico y ordenado de la ciudad) y el Diseño urbano, que se enfoca más al aspecto cualitativo del espacio urbano y del objeto arquitectónico. Dicho en otras palabras, el Nuevo Urbanismo trata de conciliar los intereses de las tres disciplinas que tradicionalmente han tenido que ver con la ciudad y el espacio urbano, rompiendo de esta manera con la ya tradicional segmentación del estudio de la ciudad en escalas regionales (ciencias regionales), escalas urbanas (urbanismo y ciencias urbanas) y escalas locales o arquitectónicas (diseño urbano).

La tercera aportación se refiere al hecho de que el Nuevo Urbanismo está proponiendo que la búsqueda de soluciones a la problemática urbana se realice con un enfoque multidisciplinario que al mismo tiempo incluye la participación de la sociedad. Hasta el momento ninguna postura metodológica del planeamiento urbano, del urbanismo o del diseño urbano había buscado generar estos vínculos tan estrechos entre diferentes disciplinas, actores económicos y sociedad civil, llevándolos a crear relaciones de complementariedad muy interesantes y enriquecedoras en la búsqueda de soluciones a los problemas de nuestras ciudades.

La cuarta aportación tiene que ver con el desarrollo de herramientas metodológicas para la aplicación de los principios y postulados del Nuevo Urbanismo. Esta es desde nuestro punto de vista otra de las aportaciones más importantes, ya que a diferencia de otras posturas y movimientos internacionales que se abocaron simplemente a denunciar lo que estaba pasando y a declarar postulados teóricos que cada profesionalista interpretaba a su manera por

falta de herramientas metodológicas que ayudaran a homogeneizar su aplicación, los nuevo urbanistas se han centrado mucho en desarrollar diversas herramientas metodológicas que permiten y facilitan la aplicación de los conceptos del Nuevo Urbanismo. A manera de ejemplo podemos mencionar:

- La “Charrette”, que es una herramienta diseñada para los procesos de participación ciudadana en el diseño, que a diferencia de las consultas ciudadanas permite “...reconocer a la comunidad el derecho, la posibilidad y la capacidad de intervenir y participar también en las decisiones que atañen a su hábitat urbano y arquitectónico” (Biondi, 2005;1) y no como una simple consulta de un proyecto realizado por especialistas en un despacho;
- El Transecto, que es una herramienta que integra la metodología del Transecto natural o corte transversal de una región, que revela una secuencia de ambientes, con la metodología de zonificación para el diseño de comunidades, las cuáles idealmente deberían respetar una cierta secuencia de ambientes. Todo ello con el objeto de buscar una evolución lógica de la ciudad desde la periferia hasta el centro urbano y así evitar roces violentos entre distritos o sectores de la ciudad. “El Transecto reconoce cuatro principios ecológicos fundamentales: el primero, el de la sucesión de los entornos, clasificándolos según su grado de urbanización y otras características; el segundo, el de la interrelación entre los organismos y su medio físico, a través de la definición de la pertenencia de ciertos elementos a un ambiente específico; el tercero, la necesidad de cierta diversidad interna de los ambientes, reconociendo la necesidad de un cierto grado de complejidad de actividades y elementos, coherente en sí misma; y finalmente, el principio de la escala, estableciendo que esta debe ser tomada en cuenta para diseñar las soluciones más apropiadas.” Gómez (2006: 1)
- Los libros de patrones, que permiten identificar claramente los patrones urbanos y arquitectónicos característicos del lugar o la región con el objeto de crear un lenguaje. El uso de un libro de patrones parte de la premisa que un patrón contiene aquellos aspectos esenciales que contienen la propiedad

invariante y común al entorno. Una vez identificados, los patrones urbanos y arquitectónicos de la región pueden ser utilizados como guías formales de las características que deberían orientar el diseño de los nuevos desarrollos inmobiliarios con el objeto de integrarse al entorno urbano. En esencia podemos mencionar que el uso de patrones conlleva “una visión del mundo que nos dice que cuando construimos una cosa no podemos limitarnos a construirla aisladamente, sino que también hemos de intervenir en el mundo que la rodea.” (Alexander, 1976)

La quinta aportación que da sustento y coherencia a estos principios y postulados tiene que ver con la creación y/o conservación de una identidad comunitaria. Dicho en otras palabras, el Nuevo Urbanismo busca generar ciudades o espacios en las ciudades que tengan un significado e identificación muy claros para la sociedad, ya que sólo cuando la comunidad se apropia del espacio y lo hace suyo, es cuando lo conserva, lo defiende e incluso busca mejorarlo.

La sexta aportación tiene que ver con la esencia filosófica del Nuevo Urbanismo. Me refiero a que el SER HUMANO es el que debe estar en el centro del proceso de creación y desarrollo de las ciudades, a diferencia del esquema actual que pone al automóvil como el centro del proceso de planeación de las ciudades, dejando al ser humano en segundo término. De esta forma el Nuevo Urbanismo trata de hacer que todo el proceso de diseño del espacio urbano sea en función del ser humano, para uso y disfrute del hombre viviendo en comunidad.

La séptima aportación es la búsqueda de que todos los elementos antes mencionados tengan un enfoque muy realista para nuestra época, tratando de que siempre estén orientados a la reactivación económica de las ciudades. En este sentido el Nuevo Urbanismo considera que tanto la ciudad como la calidad de vida de sus habitantes pueden mejorar siempre y cuando el enfoque y la estructura de la ciudad estén orientados a fortalecer las actividades económicas locales, regionales y nacionales.

La octava aportación es el uso del “Transit Oriented Development” como estructurador del espacio urbano, concibiendo a las estaciones de transporte colectivo y su entorno como espacios centrales alrededor de los cuales se generen densidades habitacionales altas, con mezcla de usos de suelo compatibles y que permitan una actividad continua, con espacios públicos agradables que permitan el tránsito del peatón y minimicen el del automóvil, propiciando una vida comunitaria rica y segura. “La evidencia apuntada por distintos estudios del Instituto de Política del Transporte de Victoria, Canadá, señala el potencial que como promotor de la actividad económica local puede tener una red de estaciones bien proyectadas y justificadas, en la que es preciso considerar aspectos como la densidad poblacional, y la diversidad demográfica y necesidades de los usuarios más allá de las referidas a la sola movilidad urbana. El Desarrollo Orientado al Transporte es, ante todo, un enfoque sistémico que nos permite potenciar los resultados de la organización espacial y funcional de una ciudad, hacia la esfera social, ambiental y económica.” (Santana, 2006)

Finalmente la novena aportación es la generación de códigos, sin los cuales, el Nuevo Urbanismo se quedaría en ideas teóricas como la mayor parte de posturas filosóficas que han existido sobre la ciudad. Al respecto los nuevo urbanistas han estado trabajando fuertemente en generar los códigos necesarios para poder aplicar los principios del Nuevo Urbanismo en los diferentes lugares en donde se desarrolla. Estos códigos van desde el análisis y reglamentación de aspectos urbano-arquitectónicos, hasta cuestiones legislativas que permitan hacer factible la aplicación de los principios del Nuevo Urbanismo. El “Smart Code”, el cual representa “...una verdadera reglamentación sobre los elementos característicos de cada uno de los ambientes urbanos (...). Este código presenta la oportunidad de dirigir los esfuerzos no sólo a prohibir y permitir usos y dimensiones mínimas, ocupación y utilización del suelo, como lo han venido haciendo los códigos tradicionales, sino a diseñar la ciudad en tres dimensiones, estableciendo directrices fácilmente comprensibles para crear ciudades con más identidad, con riqueza urbana, orientadas al

peatón, y como lo plantea Duany, parafraseando a Le Corbusier, haciendo fácil lo bueno.” (Gómez, 2006: 2)

Esta es sin lugar a dudas la aportación que le ha permitido a este movimiento tener la aceptación que ha tenido en los Estados Unidos, pues ha logrado pasar del estadio de ideas y/o postulados teóricos, a propuestas concretas y realizables en diferentes contextos y en diferentes países.

CARTA DEL NUEVO URBANISMO⁴

- *EL CONGRESO PARA EL NUEVO URBANISMO visualiza la falta de inversión en los centros urbanos, el avance de la dispersión urbana descontrolada, la creciente segregación por raza e ingreso, el deterioro ambiental, la pérdida de tierras agrícolas y silvestres y la erosión del patrimonio edificado de la sociedad como un desafío interrelacionado con la creación de comunidades.*
- *NOS IDENTIFICAMOS con la restauración de las ciudades y los centros urbanos existentes dentro de regiones metropolitanas coherentes, la reconfiguración de barrios periféricos dispersos en comunidades verdaderas con distritos diversos, la preservación de los entornos naturales, y la conservación de nuestro legado arquitectónico.*
- *RECONOCEMOS que las soluciones físicas por sí solas no resolverán problemas sociales y económicos, pero tampoco la vitalidad económica, la estabilidad comunitaria, y el medio ambiente saludable pueden sostenerse sin el respaldo de un marco físico coherente.*
- *ABOGAMOS por la reestructuración de la política pública y las prácticas de desarrollo para respaldar los siguientes principios: los vecindarios deben tener diversidad en uso y población; las comunidades deben estar diseñadas tanto para el tránsito del peatón y el transporte público, como para el automóvil; las ciudades y poblados deben estar formados por espacios públicos e instituciones comunitarias bien definidas y universalmente accesibles; los lugares urbanos deben estar enmarcados por una arquitectura y un diseño del ambiente que realcen la historia, el clima, la ecología, y las prácticas de construcción.*
- *REPRESENTAMOS una amplia base de ciudadanos, compuesta por líderes del sector público y privado, activistas comunitarios y profesionales multidisciplinarios. Estamos comprometidos a restablecer la relación entre el arte de construir y el de*

* El Dr. Ramón Abonce es Catedrático y Director de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, ITESM Campus Querétaro.

4 Traducción al español realizada por el autor. Fuente original: <http://www.cnu.org/charter>

hacer comunidad, a través de planificación y diseño participativo con base en la ciudadanía.

- *NOS DEDICAMOS a recuperar nuestros hogares, manzanas, calles, parques, vecindarios, barrios, ciudades, regiones, y medio ambiente.*

- *AFIRMAMOS que los siguientes principios deben guiar la política pública, la práctica del desarrollo, del planeamiento y del diseño urbano:*

La Región: Metrópolis, ciudad, y pueblo:

1. Las regiones metropolitanas son lugares con límites geográficos derivados de la topografía, cuencas, líneas costeras, áreas agrícolas, parques regionales y valles de ríos. La metrópolis consiste en múltiples centros que son ciudades, pueblos, y aldeas, cada uno con su propio centro y borde identificable.

2. La región metropolitana es una unidad económica fundamental del mundo contemporáneo. La cooperación gubernamental, la política pública, la planificación física, y las estrategias económicas deben reflejar esta nueva realidad.

3. La metrópolis tiene una relación necesaria y frágil con sus alrededores agrarios y paisajes naturales, y es una relación ambiental, económica, y cultural. Las tierras agrícolas y la naturaleza son tan importantes para la metrópolis como el jardín lo es para la casa.

4. Los patrones de desarrollo no deberían difuminar o erradicar los bordes de la metrópolis. El desarrollo dentro de áreas urbanas existentes conserva los recursos ambientales, la inversión económica y la trama social, al mismo tiempo que se recuperan áreas marginales y abandonadas.

Las regiones metropolitanas deberían desarrollar estrategias para fomentar y favorecer este desarrollo interior sobre la expansión periférica.

5. Donde sea apropiado, nuevos desarrollos contiguos a los bordes urbanos deben ser organizados como vecindarios y distritos, y ser integrados a los patrones urbanos existentes. El desarrollo no contiguo debería ser organizado como pueblos y aldeas con sus

propios bordes urbanos, y planificados para contar con su propio equilibrio trabajo/vivienda, no como ciudades dormitorio.

6. El desarrollo y reconstrucción de pueblos y ciudades debe respetar patrones, antecedentes y límites históricos.

7. Las ciudades y pueblos deben poner a su disposición un amplio espectro de usos públicos y privados para respaldar una economía regional que beneficie a gente de todos los ingresos. Viviendas asequibles deben distribuirse a través de la región para equiparar las oportunidades de trabajo y evitar concentraciones de pobreza.

8. La organización física de la región debería ser respaldada por un marco de alternativas de transporte. Los sistemas de transporte público, peatonal y no motorizado deberían maximizar el acceso y la movilidad a través de la región, reduciendo a la vez la dependencia del automóvil.

9. Los ingresos y recursos pueden ser compartidos de una manera más cooperativa dentro de las municipalidades y centros dentro de la región para evitar una competencia destructiva por los impuestos recaudados y para promover la coordinación regional de transporte, recreación, servicios públicos, vivienda e instituciones comunitarias.

El vecindario, el distrito, y el corredor:

1. El vecindario, el distrito y el corredor son los elementos esenciales del desarrollo y la reconstrucción en la metrópolis. Conforman áreas identificables que incentivan a los ciudadanos a tomar responsabilidad en su manutención y evolución.

2. Los vecindarios deberían ser compactos, amigables para el uso peatonal y de uso mixto. Los distritos generalmente enfatizan usos únicos especiales, y deberían seguir los principios de diseño vecinal cuando sea posible. Los corredores son conectores regionales de vecindarios y distritos: pueden ser desde bulevares y líneas de trenes hasta ríos y parques.

3. Muchas actividades cotidianas deberían ocurrir en distancias peatonales, otorgando independencia a aquellos que no manejan, especialmente a la tercera edad y los jóvenes. Redes interconectadas de calles deberían diseñarse para fomentar el desplazamiento a pie, reducir el número y duración de viajes en vehículo y promover la conservación de energía.

4. Dentro de los vecindarios, un amplio rango de tipos y precios de vivienda pueden conducir a que gente de diversas edades, razas e ingresos tengan interacción diariamente, fortaleciendo los lazos personales y cívicos esenciales para una auténtica comunidad.

5. Los corredores de tránsito, cuando son planeados y coordinados correctamente, puedan ayudar a organizar la estructura metropolitana y revitalizar los centros urbanos. En contraste, las autopistas no deberían desplazar la inversión hacia fuera de los centros urbanos.

6. Densidades de construcción y usos de suelo apropiados deben ubicarse dentro de distancias aptas para caminar hacia estaciones de transporte público, permitiendo que éste se transforme en una alternativa viable al automóvil.

7. Las concentraciones de actividad cívica, institucional, y comercial deberían estar insertadas en vecindarios y distritos, y no aisladas en complejos remotos de uso único. Las escuelas deberían ser de tamaño y ubicación geográfica adecuados para permitir a los alumnos caminar o ir en bicicleta hasta ellas.

8. La salud económica y la evolución armónica de vecindarios, distritos, y corredores puede mejorarse a través de códigos gráficos de diseño urbano, que sirvan como guías predecibles de cambio.

9. Un rango de parques, desde parques seguros para los más pequeños, plazas, campos de juego, y jardines comunitarios deben distribuirse dentro de los vecindarios. Áreas de conservación y espacios abiertos deberían usarse para definir y contactar diferentes vecindarios y distritos.

La manzana, la calle, y el edificio:

1. Una tarea primordial de toda arquitectura urbana y paisajista es la definición física de calles y espacios públicos como lugares de uso compartido.

2. Los proyectos arquitectónicos individuales deberían ser perfectamente vinculados a su entorno. Esta tarea trasciende el estilo.

3. La revitalización de lugares urbanos depende de cuán seguros sean. El diseño de calles y edificios debería reforzar entornos seguros, pero no a expensas de la accesibilidad y apertura.

4. En la metrópolis contemporánea los desarrollos deben dar espacios adecuados para los vehículos. Esto debe realizarse de modo que se respete al peatón y a las formas de espacio público.

5. Las calles y plazas deben ser seguras, cómodas e interesantes para el peatón. Correctamente configuradas, fomentan el caminar y permiten a los vecinos conocerse y proteger sus comunidades.

6. El diseño arquitectónico y del paisaje debería nacer del clima, topografía, historia y prácticas de construcción locales.

7. Los edificios cívicos y lugares de concentración pública requieren de sitios importantes para reforzar la identidad de la comunidad y la cultura de democracia. Merecen tener una forma distintiva, pues sus roles diferentes a los de otros edificios y lugares que constituyen la trama social de la ciudad.

8. Todos los edificios deberían dar a sus habitantes un claro sentido del lugar, clima y tiempo en el que se encuentran. Métodos naturales de calefacción y climatización pueden ahorrar más recursos que los sistemas mecánicos.

9. La preservación y renovación de edificios históricos, distritos y paisajes afirman la continuidad y evolución de la sociedad urbana.

Bibliografía

ALEXANDER, Christopher. (1976). *La estructura del medio ambiente*. Editorial Futura: Buenos Aires.

BIONDI, Stefania. (2005). *Nuevo Urbanismo y participación*. Ensayo académico. Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo. ITESM, Campus Querétaro.

BORJÁ, Jordi, CASTELLS, Manuel. (1997). *Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Grupo Santillana de Ediciones: Madrid, España.

CALTHORPE, Peter. (1993). *The Next American Metropolis, Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.

CARLEY, M., and CHRISTIE, I. (1993). *Managing Sustainable Development*. University of Minnesota Press: Minneapolis.

CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. (2000). *Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill: New York.

DUANY, Andres; PLATER-ZYBERK, Elizabeth. (1991). *Towns and Townmaking Principles*. Harvard University Graduate School of Design. Rizzoli: New York.

FÓRUM UNIVERSAL de las Culturas de Barcelona. (2004). *El Diálogo «Espacio urbano colectivo: nuevas perspectivas*. La Fundación Mies van der Rohe y Gaudí, y el Programa Cultura 2000 de la Unión Europea: Barcelona. Disponible en la World Wide Web: http://www.barcelona2004.org/esp/banco_del_conocimiento/documentos/ficha.cfm?ldDoc=2423

GHORRA-GOBIN, Cynthia. (2006). *La Theorie du New Urbanism: Perspectives et enjeux*. France. Ministère de l'équipement. Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. Disponible en la World Wide Web: <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/CDU/accueil/bibliographies/newurbanism/newurbanism.htm>

GÓMEZ, Ana Karina. (2006). *Nuevos Códigos para el Nuevo Urbanismo*. Ensayo académico. Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo. ITESM, Campus Querétaro.

HARDOY, J. E., MITLIN, D. & SATTERTHWAIT, D. (1992). *Environmental Problems in: Third World Cities*. Earthscan: London.

KATZ, Peter. (1994). *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*. McGraw-Hill: New York

KOSTOF, Spiro. (1992). *The City Assembled, The Elements of Urban Form Through History*. Thames and Hudson Ltd: London.

MAWROMATIS P., Constantino. (2002). *Movilidad en los suburbios dispersos y el Nuevo Urbanismo en los Estados Unidos de América: ¿importación irreflexiva desde Chile?*, en: Revista de Urbanismo, N°5: Santiago de Chile. Disponible en la World Wide Web: <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n5/mawromatis.html>

SÁNCHEZ, Roberto. (2002). *Sustentabilidad urbana, descentralización y gestión local*. En: Leff, Enrique, Exequiel Ezcurra, Irene Pisanty y Patricia Romero (compiladores). *La transición hacia el desarrollo sustentable. Perspectivas de América Latina y el Caribe*. SEMARNAT, INE, UAM, ONU, PNUMA. Disponible en la World Wide Web: <http://www.ine.gob.mx/ueajei/publicaciones/libros/363/cap13.html>

SANTANA, José Luis. (2006). *Desarrollo Orientado al Transporte*. Ensayo académico. Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo. ITESM, Campus Querétaro.

THUILLER, Guy. (2005). *El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Revista eure (Vol. XXXI, N° 93), pp. 5-20, Agosto 2005: Santiago de Chile. Disponible en la World Wide Web: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612005009300001&lng=es&nrm=iso

Nuevo Urbanismo y desarrollo regional sostenible: la manera de crecer inteligentemente.

Dr. Gerardo Navas Dávila *

Problemas de la Urbanización Convencional

Parte sustancial de los problemas mas graves y crónicos que experimentamos en nuestra sociedad tienen su origen, o su sostén, en el patrón convencional de uso de la tierra, dominante en Puerto Rico y en los Estados Unidos por igual, durante los últimos 50 años. Las más evidentes expresiones de este patrón de nuestra modernidad son: la dispersión de la edificación sobre el territorio, la pérdida de vitalidad y la decadencia de los centros urbanos, la disfuncionalidad del suburbio y el deterioro del ambiente natural.

La baja densidad de la urbanización, y la separación de los usos propician la dependencia en el automóvil y la congestión en las vías, el aumento del tiempo personal dedicado al transporte y la reducción resultante del tiempo de ocio realmente disponible. ¡Cuántas horas dedicamos a los embotellamientos! El agotamiento acelerado del suelo agrícola y rústico en general, convertido a espacio residencial semi edificado, es igualmente resultado del patrón denunciado. Parte importante de la contaminación del suelo, agua y aire es generado por la congestión y el tránsito intenso de automóviles.

El patrón de usos y actividades sobre el territorio que resulta del desarrollo convencional es costoso en el sentido social, económico y ambiental. El aumento en la necesidad de trasladarse de un sitio a otro en automóvil aumenta el uso de la energía y el presupuesto familiar y público asignado a la transportación. Los costos de construcción, mantenimiento y reconstrucción de la infraestructura y de los servicios públicos, como la recolección de desechos, crecen geométricamente con la dispersión y la baja densidad de la edificación. A la ecuación deben sumarse los costos por las pérdidas en la transmisión de la energía y del agua a través de extensos ramales y sistemas de distribución, (ahí reside en gran parte el problema de las autoridades responsables del manejo del agua, pues el costo de

ésta dispersión no se tiene contabilizado), y otros como los de salud vinculados a la contaminación de agua, tierra y aire generado por el uso intensivo del automóvil.

A todos estos, se les añade el aumento de los precios del suelo que resultan de la escasez relativa de la tierra que queda disponible con la expansión de la mancha urbana, y de la expectativa de la ganancia especulativa. El precio esperado de la tierra se establece no por su uso autorizado, sino por el uso más intenso que con la ayuda de algún interés político o monetario pueda lograrse. Este costo extra resulta, no solo en el agotamiento acelerado de los recursos naturales, sino en la insuficiencia de los recursos del estado para financiar efectivamente la infraestructura, la urbanización, la vivienda y los servicios. Resulta además, en el encarecimiento de nuestra vida y de nuestra base de producción, reduciendo en consecuencia, la capacidad competitiva de la economía.

El auge de la ciudad del traslado anunció la muerte no solo de lo urbano, sino de la comunidad sostenida en la localidad territorial. Esta ausencia de comunidad territorial propició la alienación, la agresividad y el descontrol social. A los costos fácilmente mesurables, se suman estos costos sociales.

La anulación del locus territorial de la comunidad

La comunidad sostenida en la localidad territorial se formaba y sostenía por la cercanía de los diversos usos, por la existencia en el lugar de las instituciones públicas, cívicas y religiosas y en la escala humana del barrio urbano y del sector. La pérdida de ésta base físico espacial e institucional de la comunidad contribuye a la fuga de los residentes de la ciudad, los usos especializados esparcidos sobre el territorio, la aislamiento de la vida en el suburbio y el auge del automóvil. Los que se fueron no pudieron encontrar en el suburbio la comunidad que desaparecía en las áreas centrales.

Las fuerzas que impulsaban el crecimiento hacia afuera estuvieron empujadas desde adentro por otras, sostenidas en el crecimiento y el predominio eventual de los sectores terciarios de la economía, esto es, el comercio, los servicios y el gobierno. Estos sectores crecientes sustituían en términos de empleos los sectores agrícolas y agro-industriales, de carácter primordialmente rural. Los nuevos sectores, de naturaleza más urbana que los anteriores, ocuparon la ciudad en las primeras etapas de la expansión post-urbana de los años cincuenta. El comercio se apoderó de las edificaciones residenciales del centro de la ciudad y expulsó al fin la población residente, principalmente los de mayores ingresos. El despoblamiento del centro, la sobre explotación de el ejercicio comercial, y el crecimiento en el uso del automóvil lo congestionaron y eventualmente, lo mataron.

Arquitectura populista y ciudades en los bordes

La forma de la ciudad y de sus sectores no es sólo el resultado de un proceso formal o informal a través de las agencias públicas. En su construcción participó de manera destacada la iniciativa populista que respondía con su propio diseño fragmentado e inconcluso, a las limitaciones y oportunidades del desarrollo institucionalizado. La gran masa marginal y el chiripeo del país está reflejado en nuestro entorno urbano, que aunque ciertamente transmite un colorida actividad, acarrea los costos de la falta de funcionalidad, el mal gusto y la contaminación visual y física.

En cada municipio, este proceso ocurre junto con el ascenso relativo de los sectores terciarios de la economía. Así se crearon los strip mall, a lo largo de las avenidas suburbanas anteriormente residenciales, los entornos de los centros comerciales sufrieron una importante degradación, se ocuparon las banquetas para el establecimiento del comercio informal, y eventualmente, se congestionó el suburbio.

En algunas ciudades y regiones de los Estados

Unidos, durante los años 80, crecieron las llamadas ciudades de los bordes o "edge cities". La fuga dejó de ser una exclusivamente del suburbio residencial, sino que se pretendió mudar la ciudad como un todo. La ocupación del espacio que resultó de esta expansión multiusos en el suburbio se caracterizó en conjuntos dispersos de parques de oficina, parques comerciales, "clusters" de condominios, campus corporativos y urbanizaciones aisladas y amuralladas, dependientes de vías rápidas y arterias suburbanas. A pesar de cargar con usos distintos su morfología, ésta expansión derivó en usos diversos, y no en usos mixtos, pues ésta morfología daba prioridad a la circulación del automóvil y excluía por esa razón, el acceso peatonal y el transporte colectivo viable.¹

Por lo anterior, lamentablemente los suburbios cargaron las mismas deficiencias que crearon los problemas de funcionamiento del centro y que propiciaron la necesidad de la fuga. En consecuencia, no tardó mucho para que en los lugares más ricos y adelantados se manifestaran los mismos problemas de congestión e inaccesibilidad del centro.²

Mientras que en los Estados Unidos este fenómeno ocurre en un espacio externo a la ciudad en general no reglamentado, en Puerto Rico existieron tendencias para incurrir en violaciones a la reglamentación de la Junta de Planificación, pero con su anuencia. Esperemos que esta experiencia no sea el futuro de la región y la base de los corredores tecnológicos o tecno económicos, pues debemos aprender de los errores de otros.

¹ Para propósitos de la norma, no toda diversidad de uso es uso mixto. Si los diversos usos están repartidos en grandes extensiones y su morfología obliga al uso del automóvil, entonces esta mezcla no es uso mixto. El uso mixto existe si la densidad, morfología y tipología del asentamiento propicia el acceso peatonal. Es decir, es un atributo de la forma que se define en términos del objetivo funcional que persigue.

² Cuando ciertos abogados argumentaban sobre un proyecto en Vega Alta que la mera inclusión de la vivienda, el centro comercial y las oficinas en una finca de 1200 cuerdas, hacia del proyecto propuesto uno de usos mixtos, se equivocaban, porque la prueba ácida de que la existencia de usos diversos constituya un proyecto de usos mixtos es que su morfología esté orientada al peatón y que pueda sostener un sistema de transportación colectiva económicamente viable.

El futuro está aquí

La instantaneidad de las comunicaciones y la tendencia a la reducción de espacio y el aumento de tecnología para producir tienen efectos notables sobre el significado material del territorio y los requerimientos del taller de trabajo. Aunque con notables diferencias a las posibilidades que acompañaron el surgimiento y masificación del automóvil, la tecnología digital induce o, más bien, permite la liberación de las ataduras que por lo menos sobre algunas actividades ejerce la naturaleza material del territorio. El fenómeno permite en este sentido, no como necesidad, entiéndase bien, sino como posibilidad, la acentuación de los movimientos centrífugos hacia la dispersión de la ciudad que propiciaron y propicia la industria y los atributos del automóvil. Entonces, entendido su efecto como posibilidad, lo que este fenómeno significa es un reto al nuevo urbanismo, el reto de urbanizar la ciudad virtual extra espacial del futuro (Kempt, 1997). Por ejemplo, trabajar desde la casa no significa vivir en el aislamiento o en el suburbio; implica más bien, la unión del taller y el hogar y la oportunidad de recuperación, de aquel atributo dominante de la ciudad preindustrial.

El desarrollo regional sostenible

Por su parte, el concepto del desarrollo regional sostenible nos refiere a la capacidad de acarreo del espacio natural para recuperarse de la presencia humana. En otro ámbito asociado nos refiere también a la estabilidad, la integración y capacidad de recuperación de la economía local o regional.

La idea del desarrollo sostenible se asocia a la más antigua tradición de la conservación de los recursos y a la planificación ecológica. Varios documentos internacionales de consenso afirman este compromiso. Entre estos está la Agenda del Hábitat y el Hábitat 21. El concepto puede encontrarse además en publicaciones de la Comunidad Europea y, en los Estados Unidos, entre otros, en las expresiones del Council on Sustainable Development del Presidente de los Estados Unidos (Wheeler, 2000).

El examen del concepto en la sociedad moderna evidencia la ascendencia que tiene los asentamientos

compactos, la reducción del uso del automóvil y de los contaminantes de aire agua y tierra asociados para el logro un desarrollo sostenible, y como contraparte, la insostenibilidad de los patrones convencionales que denunciamos al comienzo de este artículo. Del desarrollo sostenible nos refiere además a la necesidad de reducir el desperdicio y la contaminación, y al reciclaje o uso repetido de los materiales. También nos refiere a la biodiversidad, a la protección y restauración de los ecosistemas sensitivos, y a la preservación de los espacios abiertos donde estos se sostienen.

Nuevo Urbanismo y Contra Urbanismo

El Nuevo Urbanismo es entonces una respuesta a los problemas asociados a dichos patrones de ocupación y urbanización del territorio, atributos de nuestra modernidad, si se quiere. Sin embargo, vale aclarar que el nuevo urbanismo no es nuevo frente al desarrollo convencional, que éste, como hemos visto y vivido, es la negación de lo urbano. Es nuevo, frente al urbanismo tradicional (Kelbaught, en publicación), pues aunque desea recuperar lo mejor de la morfología tradicional, se propone articularla y la articula a las necesidades del presente y del futuro. Así es que de lo que se trata es de recuperar lo mejor del urbanismo tradicional que desaprendimos, superar lo peor del contra urbanismo que sufrimos y de propiciar la ciudad habitable para ahora y para el futuro.

La ciudad para el traslado vs. la ciudad accesible

Si se preguntara, cual es el elemento dominante en la lógica del patrón convencional de ocupación el territorio, contestaríamos, que este fue ordenado para el traslado. Este es el principio central de su diseño y de la lógica de su ordenamiento. Mientras el crecimiento convencional propició la ciudad del traslado, el Nuevo Urbanismo propicia la ciudad accesible.

Entonces los atributos y el significado del Nuevo Urbanismo se establecen en función de sus objetivos

principales: mejorar la accesibilidad peatonal, reducir la necesidad del traslado y el uso del automóvil, la frecuencia y el largo del viaje y facilitar el acceso a los sistemas de transporte colectivo. Para estos propósitos se acercan los usos, se aumenta la densidad de los asentamientos, se diseña para el peatón y se provee accesos y vías privilegiadas al transporte colectivo de alta capacidad.

Además, en la escala de lo local, el Nuevo Urbanismo incorpora sistemáticamente a la planificación y al diseño lo que algunos han llamado la tipo-morfología, es decir, las interfaces con la arquitectura de la edificación, porque solo así se lograban los objetivos de la ciudad habitable, de la ciudad para estar y de la ciudad accesible. Estas son las razones funcionales y la justificación del crecimiento compacto, de los usos mixtos, del diseño para privilegiar al peatón, (el tamaño de los bloques, los pasos peatonales, la ocupación del predio, el diseño para calmar el tránsito...) Estas son partes centrales de la visión del nuevo urbanismo. Debemos acentuar que diseñar para el peatón se justifica no solo en reconocimiento del derecho a la ciudad, sino en términos prácticos y funcionales, pues en efecto ello resulta en la disminución de los viajes en automóvil, y en todos los beneficios de ese resultado.

A escala regional, el nuevo urbanismo se orienta como se dijo, a propiciar los sistemas de transportación pública intermunicipales de alta capacidad. Buenos sistemas de transporte colectivo dentro de la ciudad constituyen el proyecto ancla del sistema de transportación intermunicipal. Su viabilidad aumenta con los atributos de accesibilidad urbana y con la densidad y el balance entre vivienda y empleos en los barrios circundantes a las estaciones terminales, pues propicia el uso estable del transporte en ambas direcciones.

La estrategia relativa al ordenamiento del uso del suelo constituye el elemento central para reducir la necesidad, la frecuencia y la distancia del traslado en automóvil, y en cualquier tipo de transporte motorizado, para reducir los costos de la infraestructura y los efectos ambientales negativos asociados al crecimiento convencional.

Esta interacción entre la visión a la escala regional y el diseño ambiental a la escala del predio, también deben estar orientadas a otros aspectos, por ejemplo, a lo referente al manejo de las aguas, orientando los esfuerzos a prevenir que la construcción resulte en un aumento de los escurrimientos superficiales, y por lo tanto a la conservación y a la reducción consecuente del riesgo a la vida y a la riqueza.

El Congreso para el Nuevo Urbanismo

Ciertamente, con antelación al Primer Congreso para el Nuevo Urbanismo, celebrado en 1993, sus temas ya existían en corrientes de pensamientos, enfoques metodológicos e institucionales a la planificación de los usos del suelo, y en propuestas y proyectos en operación a diversas escalas del territorio. Con la celebración del primer Congreso, varias de estas corrientes se encontraron y mas tarde, coligieron en una visión y en una metodología integrada recogidas en la Carta del Congreso. No debe quedar duda de que aún persisten marcadas diferencias por el origen de cada una de las corrientes encontradas.

Sin embargo, el encuentro de los que tomaban conciencia de los problemas asociados al crecimiento convencional propició la coalición articulada y multidimensional de un orden interdisciplinario integrado y coherente con intervenciones imprescindibles a las diversas escalas del territorio. En este sentido no solo existe un *nuevo urbanismo*, sino una *nueva gerencia del crecimiento*, una nueva planificación de los usos del suelo, un *nuevo crecimiento inteligente*, un *nuevo desarrollo sostenible*.

El nuevo urbanismo adoptó los enfoques de la gerencia del crecimiento (growth management) en desarrollo desde la década del setenta. A la vez, contribuyó el contenido morfológico e instrumental de que adolecían dicha corriente de la planificación y el bien intencionado llamado de la APA a crecer inteligentemente (\$\$\$smart Growth). Lo anterior es evidente en los enfoques denominados Transit Oriented Development (TOD) desarrollados exitosamente en la Región de Portland en Oregon.

Allí en Pregón precisamente, la propuesta de un tren expreso suscitó el movimiento de los 1000 Friends Of Oregon y el surgimiento de los TOD o los transit villages, como paradigma para organizar los usos del suelo y el transporte al nivel local y regional.

Prioridades del Nuevo Urbanismo

El nuevo urbanismo se orienta a la restauración de los centros urbanos como lugares fortalecidos y económicamente competitivos, al reordenamiento del suburbio en espacios y comunidades accesibles, seguras e integradas, al ordenamiento de la ciudad y la región de forma funcional y económica, a la conservación del ambiente y de los recursos naturales y a la preservación del legado físico y cultural de cada país y región.

Aunque en sus más conocidos esfuerzos iniciales para recobrar lo mejor de la morfología tradicional fueron de nueva construcción, fuera de la ciudad y dirigidos a sectores de ingresos altos (Sea Side, Celebration en la Florida, Laguna en California), en su corta historia, sus más recientes esfuerzos ocurren en proyectos de reocupación y reformas de los centros y vecindario urbanos en decadencia, (Orenco en Oregon y cientos mas), algunos de ellos financiados por el Programa HOPE de HUD.

En este sentido, el nuevo urbanismo aportó a la escala local, la del barrio, el sector, el pueblo o el vecindario, la calle o la edificación, un andamio morfológico e instrumental necesario al renacer de lo urbano, de la ciudad habitable y de la ciudad accesible, todavía inconcluso, y dio a la vez el amarre local para que el crecimiento resultara inteligente y auto sostenible a la escala regional.

Lo multidimensional e interdisciplinario del acercamiento al problema del esparcimiento de la ciudad, propiciado por la iniciativa del Congreso del Nuevo Urbanismo y provisto por las diversas corrientes contestatarias, permite hacer parte del problema, y de la solución, lo que el acercamiento unidimensional asociado a las disciplinas profesionales excluye y olvida.

Además, el encuentro permite trascender las tendencias a descansar dominante o exclusivamente en la zonificación y el reglamento como instrumentos de implantación, al reconocer que la efectividad de sus instrumentos se sostiene en el manejo del mercado y de los precios.³ En consecuencia, la efectividad aumenta en función de la coherencia y complementariedad de sus escalas e instrumentos. La recuperación de las formas tradicionales de lo urbano y el desarrollo orientado al transporte colectivo, llevaron igualmente a la recuperación de la comunidad referida al lugar.

La estrategia fundamental de la economía es la de aumentar la circulación de la riqueza en el interior de la región mediante los intercambios internos y el aumento consecuente del valor añadido al producto o a los servicios, antes que esta sea succionada por la economía de la región dominante. Por aquí el Nuevo Urbanismo tuvo su amarre adicional a los movimientos asociados al desarrollo regional sostenible. Su compromiso con lo local y su fundamento comunitario le llevo a asociarse a los movimientos de la “nueva economía”. Se enfrenta así, junto a la desaparición de los comercios locales, a la penetración de las cadenas de megas tiendas, a la fuga precoz de la riqueza de los interiores de las economías locales y a la desarticulación de la sociedad por la penetración acelerada de nueva tecnología y modos de producción.

Por otro lado, el mejoramiento de la ciudad como espacio habitable constituye un recurso de desarrollo de la economía post industrial. Este atributo del espacio urbano es condición indispensable para la atracción, generación y mantenimiento de las empresas de alta tecnología, pues son condiciones que desean y necesitan sus trabajadores y empresarios.

Es además condición merecida por los residentes de la ciudad. Entre estos se acentúa la recuperación de los distritos centrales de la ciudad y cascos urbanos. A similares efectos los desarrollos urbanos

³ Al respecto, GNA: Taller de Planificación y Diseño desarrolló instrumentos fiscales e institucionales para ser aplicables al nivel municipal con los propósitos de inducir la recuperación del centro y la implantación de la política pública relativa al usos del suelo. un conjunto de instrumentos.

compactos y de usos mixtos, orientados al peatón y a la transportación colectiva aportan a esta habitabilidad.

Al nivel de la morfología del vecindario, de la arquitectura de la vivienda y del taller de trabajo, el nuevo urbanismo deberá reconocer y desarrollar el espacio para dar albergue urbano a los lugares virtuales que crea la tecnología de las comunicaciones instantáneas y diseñar para urbanizar el espacio físico desde el cual se logra acceso al medio.

de manera muy rápida en lo escrito, requeriría mucho mas espacio del que contamos, además de que ciertamente existirá un número incalculable de estos atributos esperando en el mundo de lo inédito viable. Basten por el momento, incluir en el cuadro que sigue, a manera de tipo ideal Weberiano, algunos atributos sobresalientes de la planeación y del ordenamiento del uso del territorio del tipo convencional y del Nuevo Urbanismo.

Un cuadro a manera de síntesis

Tocar las implicaciones y el detalle de los atributos reconocidos al Nuevo Urbanismo mencionados

* El Dr. Navas es principal de la firma GNA: Taller de Planificación y Diseño y profesor de la Escuela Graduada de Planificación de la Universidad de Puerto Rico.

ATRIBUTOS	CRECIMIENTO CONVENCIONAL	NUEVO URBANISMO Y DESARROLLO SOSTENIBLE
Mecanismos de decisión social	Dominio de lo político e inmediato, falta de autonomía relativa de la planificación, mercado contradictorio	Balance entre lo político y la planificación, entre lo inmediato y el futuro, complementariedad entre el mercado y los objetivos.
Procesos decisivos y organización	Centralizada, vertical unidireccional.	Descentralizada a distintas escalas participativa, interactivo, para aprender.
Racionalidad	Comprensiva desde el Centro, unidimensional	Negociada, Consensual; multidimensional
Forma	Desparramada, definida por la necesidad del automóvil; discontinuidad de la red vial, circulación acumulativa en colectores.	Consolidada, definida por el alcance peatonal; red vial combinada, continua y difusora del tránsito.
Usos e Intensidad	Especializados: residencial, parques industriales y de oficinas, centros comerciales; predominantemente baja densidad.	Mezcla de usos y densidad de acuerdo a la jerarquía del lugar, al distrito de ordenación y a la viabilidad del transporte colectivo; predominantemente mediana densidad.
Énfasis del Tipo de Transporte	Automóvil, y vías expresos.	No motorizado, y colectivos.
Acceso	Traslado y velocidad.	Accesibilidad Peatonal, calmar el tránsito urbano.
Instrumentos	Zonificación, reglamentación, indiferentes o en contra del mercado.	Ordenación, fiscales, institucionales, obra pública, por medio del mercado.
Obra Pública	Programas para responder a la necesidad insatisfecha.	Instrumental, preventiva a base de los objetivos.
Productos	Decisiones adjudicativas de proyectos, plano de zonificación y usos; política pública.	Decisiones cuasi legislativas, gerencia del crecimiento, planes territoriales, planes de área y de ensanches, diseño urbano.
Objetivos Estratégicos	Latente: la ciudad del traslado.	Manifiesto: la ciudad accesible, reducir la necesidad del traslado.

Bibliografía

KELBAUGHT, Doug. *Common Place II*.
Mecanuscrito en publicación

WHEELER, Stephen (2000). *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 20, No. 2, University of California: Berkeley, California.

KEMPT, D.C. (1997). *Facilitating Employment Growth*, Western Australian Planning Commission: Australia.

Adaptabilidad de los conceptos teóricos y metodológicos del Nuevo Urbanismo a la realidad urbana latinoamericana.

Dra. Stefania Biondi

“Nada de porches delanteros. Mi tío dice que antes solía haberlos. Y la gente, a veces, se sentaba por las noches en ellos, charlando cuando así lo deseaba, meciéndose, y guardando silencio cuando no quería hablar. Otras veces, permanecían ahí sentados, meditando sobre las cosas. Mi tío dice que los arquitectos prescindieron de los porches frontales porque estéticamente no resultaban. Pero mi tío asegura que éste fue sólo un pretexto. El verdadero motivo, el motivo oculto, pudiera ser que no querían que la gente se sentara de esta manera, sin hacer nada, meciéndose y hablando. Éste era el aspecto malo de la vida social. La gente hablaba demasiado. Y tenía tiempo para pensar. Entonces, eliminaron los porches. Y también los jardines. Ya no más jardines donde poder acomodarse. Y fíjese en el mobiliario. Ya no hay mecedoras. Resultan demasiado cómodas. Lo que conviene es que la gente se levante y ande por ahí. Mi tío dice ... Y mi tío ... Y mi tío ...”
Ray Bradbury, Fahrenheit 451, p.73

I. El Nuevo Urbanismo

I.1. Posturas filosófico-ideológicas que fundamentan el Nuevo Urbanismo

Nuestro hábitat actual está tan devastado y amenazado, que requiere de intervenciones radicales e inmediatas; los problemas son profundos y atañen tanto al ambiente natural, como a las ciudades, cualesquiera que sean sus dimensiones.

Frente a los fracasos y errores de la planeación y de la gestión del territorio, se requiere de nuevas formas de intervención, tanto técnicas como ideológicas, que sean innovadoras.

El Nuevo Urbanismo - una de tales concepciones novedosas del urbanismo y el diseño urbano - puede ser definido como un conjunto de teorías y metodologías enfocadas a la solución de los problemas del hábitat, dentro de un marco de posturas ideológicas, que implica cambios en diferentes aspectos de la sociedad.

Sustentabilidad

Uno de los primeros aspectos de ese marco ideológico está representado por la sustentabilidad, visión por la cual la ecología, la economía y la equidad social representan los tres pilares fundamentales para alcanzar formas de vida más justas y armónicas con el entorno natural, sin comprometer la supervivencia de las generaciones y especies futuras.

De acuerdo con los planteamientos del Nuevo urbanismo, “el regreso a los patrones de los vecindarios tradicionales es esencial para restaurar comunidades funcionales y sustentables” (Steuteville, 2000)

Vinculación entre fenómenos urbanos y fenómenos sociales

Otro aspecto ideológico del Nuevo Urbanismo es el énfasis sobre los fenómenos sociales vinculados con el hábitat. Esta vinculación se establece en un doble sentido: por un lado considerando los efectos

del hábitat sobre los habitantes, por otro valorando las aportaciones de estos a la conformación de aquél.

El reconocimiento del valor de la relación vital entre espacio urbano y comunidades que lo habitan, procede del reconocimiento de la importancia y del elevado valor simbólico que el espacio adquiere en la conformación de las identidades colectivas.

Valor de la memoria colectiva, el lenguaje, la tradición, la experiencia

En el desarrollo de los procesos de identificación y de pertenencia, adquieren especial importancia las experiencias compartidas por una comunidad, a través de las cuales se conforman la tradición y la memoria colectiva. Así mismo es fundamental el lenguaje a través del cual éstas se expresan y se transmiten.

De tal manera, adquieren importancia y nuevo significado, por un lado la permanencia, por el otro la inevitable y vital transformación. La transformación es propia del hombre y de las comunidades que éste constituye; sin embargo, no representa ni debe representar una ruptura con lo anterior, lo preexistente; al contrario, la permanencia de elementos anteriores, su visibilidad y posibilidad de lectura clara, tanto en el ámbito social como espacial, son de fundamental importancia para una transformación paulatina y gradual, sin pérdida de rumbo.

I.2. Revisión de algunos conceptos del Nuevo Urbanismo

Ahora bien, dentro de este marco ideológico y como herramientas para los profesionales de la planeación, el Nuevo Urbanismo identifica y propone una serie de principios y elementos invariantes sobre los que trabajar.

I.2.1 En primer lugar encontramos una serie de postulados básicos formulados en la *Carta del Nuevo Urbanismo*¹. Los principios de la Carta están

¹ La Carta del Nuevo Urbanismo recoge 27 principios del Nuevo Urbanismo enunciados por el Congreso del Nuevo Urbanismo; ha sido publicada en repetidas ocasiones: la formulación original, con autoría del mismo Congreso, fue publicada en 1999 por McGraw-Hill; para este artículo, hemos consultado la versión incluida en el texto de Urban Design Associates (2003), *The Urban design Handbook*, New

reunidos bajo tres rubros principales, cada uno de los cuales representa un nivel o ámbito “geo-económico y social”; a pesar de las diferentes escalas representadas por cada rubro, ellas están estrechamente interconectadas entre sí, con un vaivén de relaciones y dinámicas territoriales horizontales y verticales, diacrónicas y sincrónicas. Los tres rubros identificados en la Carta del Nuevo Urbanismo son:

a) La Región: metrópolis, ciudad y pueblo
La “región metropolitana” se define como una nueva entidad y unidad económica, con claros límites geográficos, integrada por múltiples centros, en relación económica y cultural con su propio hinterland, tanto antropizado, como agrario o natural.

Por sus características, la región metropolitana representa también la unidad de planeación del desarrollo; por esto la Carta indica las condiciones deseables del desarrollo, que debería estar orientado a la conservación de las peculiaridades culturales e históricas de la región, garantizando una economía equilibrada entre lo público y lo privado, una adecuada accesibilidad basada en una sólida infraestructura de transporte. En general, el desarrollo regional debe favorecer un crecimiento equilibrado y complementario de todas las ciudades, evitando competencias destructivas.

b) El vecindario, el distrito y el corredor
El vecindario, el distrito y el corredor constituyen los elementos esenciales del desarrollo regional, cada uno con sus respectivas peculiaridades, pero complementarios entre sí.

En primer lugar, son lugares con una forma claramente identificable, lo cual facilita la responsabilización y participación de los ciudadanos.

El vecindario es el conjunto de edificios habitados; es compacto y puede recorrerse caminando; es variado en cuanto a usos, ofertas de vivienda, grupos socio-económicos y de edad; concentra actividades cívicas, institucionales y comerciales.

Cork-London, Ed. W.W. Norton & Company, pp. 19-22

El distrito está destinado a un solo uso especial; mientras que el corredor es el elemento físico que garantiza la conexión entre los dos anteriores. El conjunto de corredores constituye la estructura metropolitana, que vivifica los centros urbanos.

c) La manzana, la calle y el edificio

Finalmente, la unidad mínima identificada por la Carta del Nuevo Urbanismo, se constituye del conjunto manzana-calle-edificio.

En cuanto a ellos, en primer lugar es importante la definición física de las calles y los espacios públicos como lugares de usos múltiples y compartidos. Otros aspectos importantes señalados por la Carta están relacionados con la vinculación entre el proyecto arquitectónico y su entorno, la garantía de seguridad sin menoscabo de la accesibilidad, el respeto por el peatón, la atracción que los lugares ejercen sobre éste, el vínculo con las características climáticas, históricas y culturales del sitio, el proporcionar un claro sentido de ubicación, el favorecer la preservación y la continuidad de lo preexistente, con el fin de reforzar la identidad comunitaria y la cultura democrática.

1.2.2 La visión del Nuevo urbanismo se integra además de aspectos que representan, al mismo tiempo, puntos de vista y acercamiento a la comprensión de la realidad urbana, enfoques de trabajo y herramientas propias del diseño urbano. Nos estamos refiriendo a los elementos definidos como patrones, participación, redes y códigos.

a) Patrones

Los patrones representan uno de los pilares del Nuevo Urbanismo, ya que constituyen los elementos que permite conservar y rescatar los aspectos físicos y formales de la tradición urbana, garantizando continuidad entre pasado y presente, tradición y modernidad.

Interpretando a C. Alexander, podríamos definir los patrones como un lenguaje compartido por una comunidad, esto es un conjunto de elementos físico-geométricos (análogos a lo que son las palabras en el lenguaje hablado) que pueden unirse entre sí, de acuerdo con determinadas reglas de relaciones geométricas y proporcionales (análogas a las reglas gramaticales o sintácticas), para producir edificios y espacios (análogos a las frases o enunciados) comprensibles por los integrantes de la comunidad, para los cuales tienen significado.

Ahora bien, los patrones tienen una procedencia cultural y se manifiestan tanto arquitectónica como urbanísticamente, es decir tanto en los edificios como en los espacios públicos y en las ciudades.

Son muy importantes no sólo las relaciones geométricas y proporcionales internas a los patrones, sino también las que ellos establezcan entre sí. Habrá entonces patrones arquitectónicos y patrones urbanos, pero también patrones relativos a la manera en que la arquitectura se pone en relación con la ciudad, los edificios con los espacios abiertos en su conjunto.

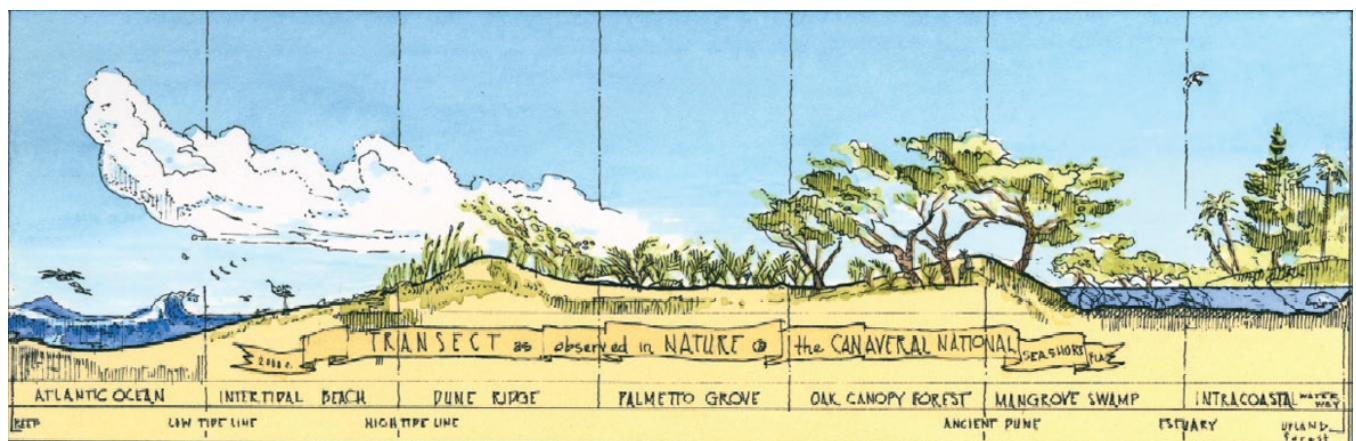


fig1. Esquema del transecto natural

Habrán patrones de morfología urbana, de tipologías arquitectónicas, de plantas, de fachadas, y además de decoraciones, de materiales, de técnicas constructivas.

Estos elementos físicos, con los cuales se ha constituido la ciudad tradicional a través del tiempo, son parte de la memoria colectiva de los habitantes, al mismo tiempo que son patrimonio de los profesionales de la arquitectura, y son los que garantizan la uniformidad y la armonía de los centros urbanos. Puede que se conserven y repitan, a lo largo del tiempo; es posible, también, que se modifiquen inclusive hasta desaparecer; sin embargo algo de ellos permanece, ya que de otra manera se habría perdido del todo la cultura de un grupo o pueblo.

Es aquí donde toma relevancia el concepto del “transecto” (fig.1), entendido como un corte transversal de la ciudad que permite comprobar cómo y cuáles, de los patrones originales presentes en el centro de la ciudad, se han mantenido, repetido, o bien transformado, en las sucesivas etapas de crecimiento de la ciudad misma.

El análisis de esta evolución permite tener una visión más clara de la vigencia de los patrones; no es infrecuente que en los estudios urbanos se comparen entre sí los centros históricos – con toda su carga de significado y toda su armoniosa belleza – con las periferias más recientes de las ciudades – con su respectiva carga de problemas y negatividad -, comparación por la cual, obviamente, las zonas más recientes de la ciudad salen juzgadas negativamente.

Esta comparación, pero, no es siempre procedente, ni arroja información significativa, si no se conoce adecuadamente el proceso de transformación espacial, a través del tiempo; sólo el estudio de esta evolución puede revelar la vigencia y actualidad de los patrones.

Cabe recordar que los patrones representan un conjunto complejo de elementos, al igual que las ciudades son sistemas complejos, de los cuales los “patrones arquitectónicos” representan sólo una

pieza - la que llega hasta los detalles de los edificios. Esta pieza debe de mirarse, a su vez, dentro de otras más generales.

Efectivamente, los libros de patrones² prevén tres secciones, que representan tres escalas de acercamiento; de la más general a la más particular, ellas se denominan:

- plan general
- patrones comunitarios
- patrones arquitectónicos

El “plan general” se enfoca al contexto general y los antecedentes, tratando de identificar las “cualidades esenciales y el carácter” del área de estudio.

Los “patrones comunitarios” son los más propiamente urbanos, ya que a partir de la investigación, pretende “describir la cualidad esencial de los espacios públicos” y las características de los lotes, su tamaño, subdivisión, agrupación, delimitación, etc.

Finalmente, los “patrones arquitectónicos” son los que definen el estilo de las construcciones, a partir de los volúmenes básicos de los edificios, hasta llegar a los detalles decorativos, pasando por la composición de los espacios internos, la disposición, forma y tamaño de puertas y ventanas, la presencia de otros elementos como porches o balcones, y finalmente los materiales y los colores.

b) Participación

El énfasis sobre el tema de la participación es el reflejo más directo de la importancia otorgada por el Nuevo Urbanismo a los protagonistas de todo proceso que atañe a la ciudad: los habitantes.

El valor otorgado a la participación procede del reconocimiento del papel fundamental que la comunidad ha tenido históricamente en la conformación del hábitat, papel usurpado por los especialistas desde hace algún tiempo. Tal reconocimiento representa una postura realmente novedosa, que implica cambios de actitud por parte de todos los actores involucrados en el proceso, esto

² Los seguidores del Nuevo urbanismo y, en particular, el grupo Urban Design Associates han elaborado varias publicaciones sobre patrones; los conceptos que aquí se mencionan son de carácter general y, por lo tanto, comunes a todas ellas.

es, tanto de los diseñadores, como de la comunidad y de las instituciones de gobierno.

Todos los habitantes de un lugar cargan con profundos conocimientos de su espacio, además de experiencias compartidas que integran esa memoria colectiva tan importante para la identidad comunitaria. Por lo anterior, el Nuevo Urbanismo pretende “restablecer la relación entre el arte de construir y el hacer una comunidad” (Charter of the New Urbanism, 1999:10), considerando que esta relación ya ha existido en tiempos anteriores.

A través del diseño participativo y, en particular, de la técnica de la “charrette”, el Nuevo Urbanismo propone la participación directa e institucionalizada de los habitantes en los procesos de diseño y planeación de los espacios urbanos, tanto públicos como privados.

c) Redes

Bajo el concepto de “redes” podemos reunir todos los aspectos relacionados con la conectividad de la región y de las ciudades.

Se trata de un término de múltiples significados; en estos tiempos definidos como “globalizados” se habla mucho de “ciudades conectadas en redes”; tal parece que las redes, físicas y virtuales, dominan nuestras vidas y la “simplifican”. Sin embargo, a nuestro juicio, estas formas de conexiones son efímeras y engañosas, ya que mientras nos conectan universal y potencialmente con todo el mundo, nos desconectan de nuestro entorno inmediato, tanto físico como afectivo, del que depende nuestra calidad de vida y la construcción de las experiencias cotidianas.

Es preciso, entonces, acotar la escala, para aplicar adecuadamente el concepto, y recordar que uno de los pilares teóricos del Nuevo Urbanismo es justamente la re-constitución de toda una red de lazos y relaciones, personales y espaciales, con el entorno inmediato: del habitante con el vecindario, de éste con la ciudad, de la ciudad con el territorio inmediato, su región, y así subiendo de escala, hasta el mundo “global”.

En lo inmediato, a la escala urbana, la accesibilidad y la conectividad son factores fundamentales para una vida sana de la ciudad y de sus habitantes; al mismo tiempo, la estructura urbana – que, a su vez, depende de y garantiza la accesibilidad y la conectividad - también representa un lenguaje, que puede ser compartido y entendible por la comunidad, o bien desconocido y difícil de descifrar.

Bajo estos principios, la ciudad es vista por el Nuevo Urbanismo como un tejido, una trama constituida de nodos (lugares de actividades humanas diferentes) interconectados entre sí; las interconexiones están organizadas de acuerdo con un orden jerárquico, a diferentes niveles de escalas.

Cuando se habla de conexiones, no se hace referencia sólo a los caminos que unen físicamente dos o más lugares, sino también a la conexión visual que favorece la orientación y la formación de una imagen urbana; sin embargo, ésta (la conexión visual) sin una adecuada conexión física, no es suficiente para asegurar una ciudad vivible.

Desde este punto de vista, el Nuevo Urbanismo enfatiza la necesidad de un alto grado de conectividad peatonal, de multiplicidad de alternativas de caminos breves, irregulares, curvilíneos y variados; de conexiones entre nodos complementarios, amalgamadas con conexiones entre nodos similares.

El tejido urbano es el resultado de la superposición de redes de conexiones, (Salingaros, 2005:15-38) tanto peatonales como vehiculares; otorgar primacía a las conexiones peatonales, no significa olvidar o descuidar las vehiculares; éstas, pero, se introducen sucesivamente, en su correspondiente nivel jerárquico, para complementar la red peatonal, sin interferir negativamente con ella.

d) Códigos

Para finalizar este recuento rápido de los elementos fundamentales del Nuevo Urbanismo, resta mencionar rápidamente el aspecto denominado “Códigos”.

Con este término se indica la instrumentación

operativa del Nuevo Urbanismo, esto es, el conjunto de normas para guiar el desarrollo urbano coherentemente con los principios del Nuevo Urbanismo. Tales normas incluyen todos los aspectos que los códigos urbanos han reglamentado tradicionalmente, añadiendo el elemento novedoso representado por la “tercera dimensión” de la planeación y por los patrones arquitectónicos.

De esta manera, los patrones se transforman en una herramienta de diseño vinculante para el diseñador y la comunidad, que pueden elegir - de entre una paleta de posibilidades y combinaciones adecuadas al contexto existente en la región – los elementos volumétricos y formales que más les satisfagan.

A través de los códigos, se pretende crear un ámbito espacial público controlando la forma física, además del uso del suelo.³

I.2.3 El “vecindario”

Ahora bien, aún partiendo de la definición de la escala regional como ámbito de aplicación de los principios del Nuevo Urbanismo, éste encuentra su escala ideal de trabajo en el “vecindario”, esa unidad mínima de organización urbana que representa la dimensión perfecta para el uso cotidiano del espacio urbano y para la construcción de las relaciones sociales.

Andres Duany y su equipo han identificado y definido una serie de 13 características (Steuteville, 2000: 2-3) que hacen un vecindario “auténtico”; no es indispensable que coexistan todas al mismo tiempo, pero un vecindario verdadero debe incluir varias de ellas.

Un vecindario está conformado por espacios públicos, calles y edificios públicos y privados, cuyas características podemos resumir de la siguiente manera.

Además, el vecindario debe contar con un centro claramente reconocible, delimitado por edificios – como un “cuarto urbano” – y con pequeñas y difusas áreas de juego.

Las calles deben constituir realmente una red conectada, que garantiza la accesibilidad peatonal a cualquier sitio, en un máximo de cinco minutos de camino; deben ser estrechas, arboladas y, al igual que el centro, claramente delimitadas por fachadas.

Los edificios, ya sea públicos o privados, deben ofrecer variedad tipológica y pluralidad de usos; los primeros, entre los que debe haber también una escuela primaria, deben estar estratégicamente ubicados para asegurar una fácil accesibilidad; para los segundos, cuyas fachadas contribuyen a la definición y delimitación de las calles, están permitidas cocheras y pequeñas construcciones adicionales en la parte posterior de la casa.

Último, pero no irrelevante aspecto, el vecindario debe poder contar con una forma de autogobierno; esto es, con una organización formal de los vecinos que se sientan involucrados en la responsabilidad de garantizar la seguridad y manutención del vecindario, así como de controlar los cambios físicos.

II. El urbanismo latinoamericano

II.1 Características históricas de la urbanización; cambios recientes

En la historia urbana de Latinoamérica podemos identificar tres grandes periodos, cada uno obviamente con diferentes etapas internas que, para nuestros fines, no consideraremos.

El primer periodo, anterior a la colonización, ha dejado un gran legado cultural aún vivo en los grupos indígenas rurales; pero, a nuestro juicio, poco significativo para la realidad urbana actual y, por lo mismo, imposible de recuperar.

Algunos aspectos de la cultura prehispánica se han filtrado, naturalmente, en los procesos de hibridación y mestizaje sucesivos a la conquista y a la colonización, y han llegado hasta nosotros a través de tales formas híbridas; éstas, tal vez, sean susceptibles de ser rescatadas a través del legado colonial. Un ejemplo es el uso de los trazados urbanos

³ Esta información, y otra adicional, sobre códigos se puede encontrar en el sitio del Form-Based Codes Institute, cuya dirección es: <http://www.formbasedcodes.org/>

regulares, ya frecuente antes de la colonización (Segre, 1996) y generalizado a raíz de ésta.

El segundo periodo, el de la colonia, ha representado el momento de urbanización difusa del territorio, como una estrategia de consolidación de la conquista y de la colonización. Desde el punto de vista de la historia urbana, este periodo representa, a nuestro parecer, el legado histórico y cultural más fuerte, significativo y fecundo para nuestro presente. Es ahí donde podemos y debemos abrevarnos para restablecer una continuidad con la tradición.

El tercer periodo es el de la explosión urbana consecuente a la discutida modernidad; periodo que podemos hacer coincidir – conscientes de los límites de toda generalización – con los años que van desde la independencia hasta nuestros días, cuando la posmodernidad ha exacerbado los aspectos negativos de la modernidad, envileciendo gran parte de su potencial positivo, sanamente progresista y emancipador.

El proceso de urbanización del periodo colonial responde a la conveniencia administrativa, comercial y de seguridad de los colonizadores, además que a un factor cultural (el que Jorge Hardoy define como “espíritu gregario de los españoles [Hardoy, 1996: 49]”). La fundación de centros poblados conforma una red territorial de ciudades que en parte se superpone a los preexistentes poblados indígenas,

en parte responde a consideraciones estratégicas ligadas a la explotación de los recursos del Nuevo Mundo.

Tal proceso de urbanización del territorio latinoamericano presenta una constante morfológica que unifica todas las ciudades del Nuevo Mundo: la cuadrícula, cuyo uso – como ya hemos recordado – era difundido aun antes de la colonización, y se generaliza en forma masiva a raíz de ésta. A la forma regular de la cuadrícula se someten la concepción y la realización de los espacios públicos, así como la distribución de los edificios públicos y representativos del poder.

Cabe mencionar que en este periodo, por difusa y extendida que fuese la red de ciudades, éstas siempre conservaron un equilibrio con el territorio circunstante, así como una relación armónica, simbiótica y complementaria con las áreas rurales.

El tercer periodo del proceso de urbanización, correspondiente a la época moderna, se caracteriza por el manifestarse de grandes contradicciones.

En primer lugar asistimos a las masivas e irrefrenables migraciones del campo hacia la ciudad, que han provocado la ruptura de los equilibrios tanto territoriales como internos a la ciudad.

Por un lado, el crecimiento macro-cefálico y desmesurado de las ciudades capitales



Fig2. San Pedrito Peñuelas en Querétaro, Qro.

- económicamente más fuertes, seguidas a considerable distancia por algunas ciudades menores, todas muy lejanas del resto de los poblados - ha marcado las diferencias y los desequilibrios territoriales.

Por otro lado se ha roto el equilibrio interno a las ciudades: se han perdido las características de regularidad y homogeneidad de la traza urbana que las caracterizaba; se ha fragmentado definitivamente el espacio urbano; se ha generado la contraposición centro-periferia, la privatización del espacio público y la guetización del privado, agudizando la segregación social y espacial.

II.2 Reseña de visiones y análisis; principales cuestiones abiertas

Varios son los analistas e historiadores que se han dedicado a la investigación para la comprensión del fenómeno urbano actual en Latinoamérica, proporcionando una variedad de puntos de vista, enfoques e interpretaciones, reflejados en una consistente literatura.

Inclusive para los legos, que hayan estudiado aunque sea superficialmente el problema, o simplemente hayan vivido en nuestros países, puede resultar fácil y elemental identificar los problemas que atañen nuestras ciudades, ya que actualmente son constantemente mencionados no sólo en las publicaciones especializadas, sino en periódicos y noticieros de todos los días. Sin embargo, a pesar de la banalización de algunos temas, no debemos ni podemos correr el riesgo de acostumbrarnos a ellos, de minimizarlos o bien aceptarlos resignadamente como el precio inevitable de un malogrado progreso, o de una malentendida modernización, o bien, en términos más recientes, de una ambigua idea de globalización.

Es importante, entonces, recordar algunos análisis y puntos de vista que identifican los problemas.

A nuestro juicio, podemos identificar un grupo de analistas que ha producido las que definiríamos visiones clásicas del proceso de urbanización, es decir análisis que hacen énfasis sobre causas

económicas y estructurales. Sin menospreciar en absoluto el valor de tales análisis, otros analistas, más recientemente, han elaborado nuevas visiones, a la luz de los llamados fenómenos globales.

Entre las primeras podemos recordar los análisis de Rafael López Rangel y Roberto Segre, quienes enfatizan los problemas económicos como un aspecto central de la cuestión urbana en Latinoamérica. El crecimiento descontrolado de las ciudades, dominado casi exclusivamente por la especulación, ha traído como consecuencia la segregación espacial, sin lograr solucionar el problema del déficit de la vivienda. Por lo tanto, los grupos sociales han intervenido en la producción espontánea del hábitat, agudizando el desorden y el malestar de la ciudad. Los intentos de planeación, basados en los principios del urbanismo moderno funcionalista, han fracasado, entre otras causas, por su visión ahistórica de la ciudad.

Por su lado, Jorge Hardoy (Hardoy, 1996) define el proceso de urbanización en América Latina como resultado de una reacción espontánea a problemas estructurales irresueltos; pone el acento sobre la generalidad del fenómeno en todo el continente, donde la "urbanización precede a la industrialización" y "tiene un profundo... impacto sobre el medio ambiente" (Hardoy, 1996: 58). Los países latinoamericanos se desarrollan en forma fragmentada y desigual, lo cual provoca las grandes migraciones del campo hacia la ciudad.

Las visiones más recientes no desconocen la importancia de los efectos de los fenómenos económicos sobre los procesos de urbanización y las características de las ciudades; sin embargo, introducen nuevos elementos de análisis y comprensión del fenómeno urbano, como efectos de las formas de planeación funcionalistas y de los procesos de globalización.

El mismo Roberto Segre introduce en sus recientes análisis aspectos novedosos como son la idea de una "urbe despedazada" y de la "dispersión del hábitat", que provoca la crisis de la unidad de la forma urbana compacta y tradicional. (Segre, 1996: 10)(fig.2)

A la crítica de la fragmentación y de la consecuente segregación socio-espacial de la ciudad contemporánea, se suman más autores (Sassen, Borja, Janoscka, Navia y Zimmermann, entre otros) que nos proporcionan un panorama verdaderamente desolador de la realidad urbana latinoamericana actual.

Sin establecer un orden de importancia y sin pretensiones de exhaustividad, entre los múltiples problemas identificados, podemos mencionar la exclusión, la segregación, la marginalización, la inequidad y desigualdad, la escasez y mala ubicación de los servicios, la falta de salubridad, la decadencia y la gentrificación de las áreas centrales, la dificultad de accesibilidad y transporte, la insuficiencia de infraestructura urbana, el déficit de vivienda (cualitativo y cuantitativo), los altos costos de las mismas y del suelo, la falta de políticas (urbanas y de vivienda), la falta de planeación y planificación, la escasez de suelo urbano, la falta o mala calidad del espacio público, la especulación, las difíciles condiciones medioambientales, la contaminación, los residuos, la excesiva centralización, el proceso de suburbanización, la inseguridad y la violencia.

En pocas palabras, la total y absoluta falta de calidad de vida para la mayoría de la población, aunada a una supuesta, pero mal entendida, calidad de vida de los grupos minoritarios más acomodados.

Efectivamente, a todo lo anterior, los estudios de la CEPAL (Jordan, R. y Simioni D., 2003) añaden una desoladora visión de la pobreza, en constante aumento a pesar de las variables macroeconómicas, y en constante concentración en las áreas urbanas y metropolitanas más degradadas e inseguras.

Un aspecto novedoso e interesante de las recientes visiones de los procesos de urbanización reside en la introducción del que podríamos definir como el “factor humano y cultural”, aspecto que arroja nuevos elementos tanto en el análisis como en la búsqueda de posibles soluciones. La consideración de los aspectos humanísticos, conlleva la valoración de la visión histórica de los fenómenos, pero no sólo

en el sentido positivista de la Historia, como una sucesión evolutiva de hechos concatenados, visión útil para comprender los fenómenos en sus causas y antecedentes; sino también como valoración del significado y vigencia de los legados que aún están presentes y vivos en la actualidad, así como del valor de las historias vividas, de las experiencias acumuladas, a través de las cuales, por un lado, la tradición se mantiene viva, y por otro la percepción de la realidad se aproxima más a su verdadera comprensión.

No es infrecuente encontrar en los textos de estudio y análisis de los fenómenos urbanos, referencias a las necesidades sociales, comunitarias, identitarias, emocionales, psicológicas, sumando así a los aspectos evaluables estadística y cuantitativamente, aspectos cualitativos más próximos a las verdaderas exigencias de los habitantes y ciudadanos.

Ya no se trata sólo de pensar, planear y producir espacios adecuados para cada actividad, de acuerdo a normas y estándares preestablecidos y supuestamente convenientes. El reto es producir espacios vivibles donde no haya restricciones y limitaciones a la libertad, variedad y riqueza de experiencias e intercambios. Se trata, con palabras de Roberto Segre, de “crear los espacios comunitarios del deseo, en esta época de utopías extinguidas” (Segre, 1996: 5); de “facilitar las expresiones multiculturales y los intercambios entre diferentes grupos sociales” (Nueva Carta de Atenas, 2003: 4); de ofrecer espacios de construcción de identidades locales y multiculturales.

Es en relación con estos aspectos que podemos apelar a la memoria colectiva como un elemento de cohesión del espacio social y físico, y establecer una conexión con el N.U., ya que estas nuevas exigencias y expectativas tienen una relación muy estrecha con las características del espacio físico, requieren de espacios apropiados que, tal vez, se puedan lograr aplicando algunos principios de diseño urbano propios del Nuevo Urbanismo.

III. Una visión conjunta: cuestiones abiertas

Ahora bien, cabe preguntarse ¿qué puede aportar el Nuevo Urbanismo a la solución de las cuestiones propias de las ciudades latinoamericanas?

La problemática urbana de América Latina, como hemos rápidamente recordado, es muy compleja, ya que está integrada por muchos y variados aspectos; podríamos pensar que representa un reto demasiado grande e inalcanzable para los arquitectos y técnicos en general, y que la búsqueda de soluciones requiere de voluntades y acciones conjuntas, que no está a nuestro alcance lograr.

Sin duda alguna, existen problemas procedentes de condiciones estructurales y que son, por lo tanto, de difícil solución a nivel local, ya que requieren de una sinergia de condiciones, voluntades y decisiones en diferentes niveles. Sin embargo, como trataremos de mostrar, la solución de algunos problemas está al alcance de las posibilidades ofrecidas por el Nuevo Urbanismo.

III.1 Puntos de contacto entre el Nuevo Urbanismo y el Urbanismo Latinoamericano

En primer lugar, cabe abrir una reflexión sobre qué puede aportar a la realidad urbana latinoamericana, un conjunto de teorías y metodologías elaboradas, aplicadas y probadas en otras realidades socioculturales, pertenecientes al “primer mundo”. Los principios del Nuevo Urbanismo serán seguramente eficaces mientras se intente solucionar problemas similares a los de las ciudades de Estados Unidos de América, donde esta nueva postura se originó, o de Europa, donde ya se ha aplicado con éxito.

Mientras que en otros aspectos, muy probablemente, los planteamientos del Nuevo Urbanismo habrán de ajustarse a las condiciones y necesidades de la realidad específica, para enfrentar adecuadamente los problemas propios de cada contexto urbano. Es preciso emprender un proceso de reflexión sobre

principios, postulados, teorías, métodos del Nuevo Urbanismo, para lograr una comprensión profunda de los conceptos en que se inspiran, y encontrar luego la manera de convertirlos en herramientas adecuadas a cada condición.

Para esto es muy importante definir los ámbitos y las escalas de intervención propios de cada realidad particular; preguntarse, por ejemplo, cuáles serán nuestros equivalentes de región y vecindario.

Sin embargo, en términos generales, podemos en primer lugar atesorar una actitud de apertura propia del nuevo Urbanismo, una manera diferente de pensar y actuar en nuestro quehacer técnico, alejándonos de aquellas posturas supuestamente científicas pero cerradas, que ya han mostrado su ineficiencia e ineficacia; recoger la invitación a investigar, a conocer mejor nuestra realidad actual y nuestro pasado.

En segundo lugar, podemos aprender a empezar actuando a la pequeña escala, la que está a nuestro directo alcance, mientras no maduren las condiciones para poder hacerlo a escalas más amplias; de esta manera estaríamos sembrando pequeñas semillas que, fructificando a nivel local, favorecerán la maduración de las condiciones generales.

Posteriormente, podremos empezar a encontrar aplicaciones técnicas más directas de las metodologías propias del Nuevo Urbanismo. Por lo pronto, de mi parte, pretendo proponer en forma abierta algunas oportunidades de reflexión e innovación, algunas perspectivas diferentes abiertas por el Nuevo Urbanismo.

III.2 Perspectivas abiertas por el Nuevo Urbanismo para las ciudades latinoamericanas

Tratemos ahora de enlistar y comentar brevemente aquellas cuestiones abiertas del urbanismo latinoamericano que podrían encontrar una solución novedosa a través de un enfoque propio del Nuevo Urbanismo, planteando por el momento más que soluciones, líneas de investigación que permitan llegar a una interpretación y adecuación de sus

teorías y metodologías.

La primera actitud es la de abrirse al aprendizaje que procede del conocimiento del propio territorio y de las tradiciones que en él se han generado y conservado, por ende debemos empezar a estudiar nuestra tradición espacial y urbana.

Postulados básicos: elementos territoriales y espaciales

a) Región metropolitana

Un primer paso fundamental es el conocimiento del territorio, de sus características geográficas, físicas y políticas, para determinar cuál será nuestro equivalente de la unidad regional indicada por el Nuevo Urbanismo. La región metropolitana, como unidad geo-económica de planeación, ¿coincide con el estado? ¿o bien, con el municipio? ¿o no será una delimitación intermedia o menor? ¿de acuerdo con qué criterios?

b) Vecindario

El “barrio” de la ciudad mexicana puede ser, tal vez, el equivalente del vecindario de los Estados Unidos de América. El barrio ha sido tradicionalmente la base de la organización física y social de la ciudad misma; sin embargo, es un aspecto todavía por estudiar y comprender a fondo para una efectiva aplicación, tanto en el diseño de nuevos fraccionamientos, como en la revitalización de la ciudad existente.

Dentro del “barrio” u otra delimitación sub-urbana, cualquiera que sea, será necesario identificar los elementos de cohesión social y su expresión física, sus forma de ocupación y uso del espacio, sus formas de expresión; lo cual implica el rescate no sólo del patrimonio físico, sino también del cultural.

c) Manzana – calle - edificio

Estos elementos son, tal vez, válidos también para nuestras ciudades; sin embargo, cabe definir y comprender las relaciones recíprocas entre los tres, que seguramente serán diferentes a las propias de las ciudades norteamericanas, ya que estas relaciones determinan finalmente la morfología urbana y las características del espacio público.

Es aquí donde se establece la relación con los demás principios del Nuevo Urbanismo, ya que el estudio de la forma urbana, de la geometría de los edificios y de las conexiones entre espacio público y espacio privado no es otra cosa que el estudio de los patrones arquitectónicos y urbanos de una ciudad.

d) Patrones urbanos - estructura urbana – redes – conectividad

Estudiar los patrones urbanos y arquitectónicos significa preguntarse qué lenguaje hablan nuestras ciudades, buscando la manera de comprenderlo y de saber cómo lo comprenden e interpretan sus habitantes.

El primer aspecto consistirá en el estudio de las características de la estructura urbana tradicional y actual, de la ciudad latinoamericana, de sus formas invariantes y de sus cambios, de las permanencias y mutabilidades que se manifiestan en la traza, de la jerarquía de calles y espacios públicos, de la localización de edificios públicos y privados, de las relaciones recíprocas entre estos elementos

En segundo lugar, será necesaria una reflexión sobre el papel y el valor de la cuadrícula. Ésta representa para el Nuevo Urbanismo el emblema de un sistema democrático; al mismo tiempo puede ser también organización morfológica que asegura una organización jerárquica del espacio urbano, en el que – al identificarse claramente un centro – el valor del terreno y el valor simbólico de la localización cambian a medida que su ubicación se aleja del centro y viceversa.

Cuál ha sido su verdadero valor en las ciudades latinoamericanas se podrá establecer sólo a través de profundas investigaciones históricas sobre la distribución y el uso de los espacios públicos y la distribución de los grupos sociales. De todos modos, la cuadrícula, con sus características de regularidad y orden, representa “un elemento esencial en la experiencia del ambiente construido” (Segre, 1996: 13) de los pueblos latinoamericanos, por lo tanto es un elemento digno de ser estudiado y recuperado.

e) Patrones arquitectónicos

La investigación acerca de los patrones arquitectónicos debe mirar a identificar aquellos elementos formales de las construcciones propios de la tradición endógena y que - a través de la repetición, de las relaciones recíprocas, de las relaciones con los espacios abiertos - han producido un espacio urbano con características de armonía y proporción, con una escala adecuada al uso humano, en equilibrio con el resto del espacio construido y natural, (con palabras de Heidegger, un espacio en el que cohabitan todos los elementos de la "cuaternidad", esto es el cielo y la tierra, lo humano y lo divino). (Heidegger, 1997: 127-143).

Más allá de los elementos formales y de su reproducción neo-historicista, el objetivo del estudio de patrones es comprender esa cualidad esencial de los centros históricos y tradicionales que hace de ellos el hábitat ideal del hombre, cualidad que reside obviamente en las características físicas del espacio, incluyendo la forma, pero sin agotarse en ella; más allá del "estilo" de una construcción, cuentan el volumen, la altura, la alineación, la contigüidad, la permeabilidad, los espacios de transición entre público y privado, las relaciones entre macizos y vanos, la techumbre, la decoración, los detalles.

Por lo tanto, junto con la trama urbana y los patrones arquitectónicos, es fundamental estudiar las tipologías tradicionales de edificios y de vivienda, y aprender de ellas.

f) Participación

En primer lugar será necesario identificar los actores sociales que tradicionalmente han contribuido a la conformación del hábitat urbano de las ciudades latinoamericanas; igualmente será importante conocer las formas actuales, espontáneas e institucionalizadas, de participación.

Al mismo tiempo, será menester comprender los fracasos de las formas institucionales de participación y sus causas; el porqué del desencanto y del alejamiento de los ciudadanos con respecto a su entorno habitado, inmediato y de más amplia escala.

Luego se podrá proceder ya sea a rescatar las experiencias participativas que se han mantenido vivas y efectivas; por otro lado, a fomentar y facilitar la participación de aquellos ciudadanos que ahora no se sienten involucrados ni responsables.

Ahora bien, el Nuevo Urbanismo propone una metodología particular de participación, la ya recordada "charrette"; sin embargo, en toda Latinoamérica existen ya desde hace tiempo experiencias de diseño participativo, a través de las cuales se han elaborado diferentes metodologías. Resultaría sin duda interesante y productivo comparar entre sí metodologías, técnicas y experiencias, con el fin de encontrar la herramienta más adecuada a cada situación particular, tanto cultural como de organización política y civil.

g) Códigos

Para poder proceder a elaborar códigos que sean realmente vinculantes para todos, es importante no sólo identificar los patrones urbanos y arquitectónicos propios de nuestras ciudades, si no también estudiar y comprender el proceso de planeación urbana existente, identificando sus fortalezas y debilidades, al igual que las áreas de oportunidad para mejorarlo.

Al mismo tiempo, será importante una reflexión sobre la legislación vigente en materia de planeación y reglamentación del desarrollo urbano. En este contexto se podrán definir el papel del diseño urbano, las escalas de intervención, los actores involucrados y las respectivas responsabilidades.

Conclusión

El Nuevo Urbanismo fundamenta sus teorías y metodologías en principios reconocidos y aceptados como esenciales para el crecimiento armónico y saludable de las ciudades, como son la Sustentabilidad, la relación entre espacios físicos y fenómenos sociales, la importancia de la tradición y la cultura, de las experiencias y la memoria colectivas.

Las teorías y metodologías del Nuevo Urbanismo se basan, además, en una serie de postulados y elementos que es preciso revisar, analizar y

comprender para, eventualmente, adaptarlos a realidades diferentes de las que han generado el Nuevo Urbanismo.

Por ende, hemos definido en primer lugar los conceptos de escala: la región, con ciudades y pueblos; el vecindario, con el distrito y el corredor; la manzana, con calles y edificios.

Luego, hemos tratado de precisar y comprender los términos básicos del Nuevo Urbanismo – patrones, redes, códigos y participación – que representan otras tantas herramientas y áreas de oportunidad para la aplicación del Nuevo Urbanismo.

El elemento de conexión entre los factores de escala y los principios del Nuevo Urbanismo está constituido por el vecindario, ya que este es el lugar de las relaciones sociales y del uso inmediato del espacio urbano, el lugar de la participación y del involucramiento del ciudadano en la construcción de la ciudadanía.

Por otro lado, una rápida revisión de la historia urbana de Latinoamérica muestra que nuestras ciudades, aún conservando en ocasiones las características y el encanto de las ciudades coloniales, por lo general han sufrido un proceso de degradación del espacio urbano, debido al crecimiento descontrolado y sin calificación de las áreas urbanas.

Lo anterior ha conllevado la crisis de todo equilibrio ya sea interno que con el territorio, produciendo ciudades conflictivas, contradictorias, fragmentadas en espacios segregados y excluyentes.

En otras palabras, las ciudades actuales latinoamericanas ofrecen una escasa calidad de vida a la mayoría de sus habitantes y dificultan extremadamente la formación de un sentido de ciudadanía.

Ahora bien, la pregunta que debemos ponernos es cómo el Nuevo Urbanismo puede contribuir, también en Latinoamérica, a la restauración o al diseño de ambientes urbanos más saludables. A pesar de los resultados positivos y el éxito alcanzados en otros

países, la respuesta no es obvia y las conclusiones a las que podemos llegar no son definitivas.

Lo que tenemos por cierto es que el Nuevo Urbanismo constituye un conjunto de pensamientos, teorías y metodologías que representan nuevas e importantes oportunidades para el análisis, el diseño y la planeación de ciudades mejores, lo cual abre un gran campo de estudio y de experimentación. Se vislumbran interesantes caminos por andar y estimulantes temas sobre los que reflexionar.

Este ensayo, así como los demás, escritos por alumnos de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, son algunos de los primeros resultados de la reflexión recién emprendida.

** Profesora del Departamento de Arquitectura del Tecnológico de Monterrey, Campus Querétaro.
Doctora en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México.*

Bibliografía

BALBO, M. JORDÁN, R. – SIMIONI, D. (compiladores) (2003). *La ciudad inclusiva*. CEPAL-ONU: Santiago de Chile.

HARDOY, J. (1996). *El proceso de urbanización en* SEGRE, R. (relator)(1996). *América Latina en su arquitectura*, Siglo XXI Editores – UNESCO: México.

HEIDEGGER, M. (1997) *Construir, habitar, pensar, en Conferencias y artículos* (pp. 127-142). Del Serbal: Barcelona, España.

JORDÁN, R. – SIMIONI, D. (compiladores) (2003). *Gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. CEPAL-ONU: Santiago de Chile

SALINGAROS, N. (2005), *Theory of the urban web* en SALINGAROS, N. (2005), *Principles of Urban Structure*. (pp. 15-38). Techne Press: Amsterdam, Holanda.

SEGRE, R. (1996), *Venceremos? La conciencia inquieta Reflexiones urbanas al fin del milenio*, conferencia pronunciada en el IV seminario “*Historia da Cidade e do Urbanismo*”, Río de Janeiro, noviembre 1996, en http://www.cubaconstruye.micons.cu/literat_tec/documentos/venceremos.htm

STEUTEVILLE, R. (2000), *The New Urbanism: an alternative to modern, automobile-oriented planning and development*, en <http://www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.html>

URBAN DESIGN ASSOCIATES (2003). *The Urban design Handbook*. Ed. W.W. Norton & Company: New Cork-London.

La presencia de los principios del Nuevo Urbanismo en la ciudad tradicional latinoamericana.

Arq. Cynthia Bañuelos*

Introducción

Hasta hace algunos meses, como lo comenté en un ensayo anterior, mi forma de pensar con respecto a la ciudad era que no tenía las suficientes avenidas, que sus conexiones a gran escala estaban muy limitadas y, por lo tanto, hacía falta construir nuevas y más grandes avenidas para que los automóviles pudieran circular con mayor facilidad. Sin embargo, a lo largo de este año – y principalmente estos últimos seis meses-, mi forma de pensar ha cambiado radicalmente.

Es cierto, la ciudad ha crecido de manera descontrolada en los últimos treinta años, pero ahora me doy cuenta que lo que falta en la ciudad no son grandes avenidas de cinco carriles, ni más autos que circulen por ella; lo que le hace falta a la ciudad es planeadores y diseñadores que se preocupen por retomar una serie de principios de carácter urbano que se veían en el Centro Histórico y que la nueva ciudad ha perdido.

Esos principios están basados en la calidad de vida de las personas; no en la cantidad de automóviles que pueden circular por una avenida o en la segmentación de actividades y clases sociales, como se ve en los grandes desarrollos urbanos del nuevo milenio. Son principios que plantea el Nuevo Urbanismo, un movimiento que surgió hace algunas décadas y que lleva años ayudando a diseñar desarrollos urbanos en Europa y Estados Unidos.

Como esta corriente apenas está llegando a México, no se tienen antecedentes de desarrollos de este tipo en ninguna ciudad del país o incluso de América Latina. Es objetivo de este ensayo hacer un análisis, de manera muy breve y general, de cómo se pueden aplicar los principios del Nuevo Urbanismo en las ciudades latinoamericanas, basándome específicamente en México.

Para esto, más adelante explicaré brevemente de

que se trata la corriente del Nuevo Urbanismo, pero antes haré un breve resumen de cómo es que las ciudades del mundo han llegado a la crisis urbana en la que se encuentran.

El siglo pasado fue un siglo decisivo en la conformación de las ciudades actuales, el mundo entró en crisis a partir de la Primera Guerra Mundial y hasta la caída del Muro de Berlín en 1989. La revolución cultural del 68, el ascenso económico del Japón, la crisis de la secularización de la sociedad, el colapso del mundo socialista y sobre todo la globalización de la economía capitalista y el mundo regido por los Estados Unidos de Norteamérica fueron cambios históricos determinantes en la evolución de la ciudad en su forma y disposición. (Segre, 1996: 15)

Después de la Segunda Guerra Mundial hubo un rápido crecimiento en la cantidad de gente que adquirió un carro (Brown, 2001: 202), lo que trajo como consecuencia ciudades dispersas, ciudades diseñadas para el automóvil; nunca más para las personas.

En las últimas décadas el automóvil se ha convertido en una pieza fundamental de la ciudad, lo que obviamente ha tenido consecuencias muy negativas. La ciudad debe ser contacto, intercambio y comunicación (Rueda, 1997), de esta manera se aumentan las probabilidades de que los ciudadanos interactúen, sin embargo, en el sistema urbano actual la interacción personal no se da correctamente.

Las ciudades de la actualidad requieren de una gran explotación de recursos para poder mantenerse; llevar agua, alimento, energía eléctrica y otros productos básicos, requiere de un gran esfuerzo. Y no sólo eso, estas ciudades crecen, ocupando áreas verdes cada vez más extensas.

Actualmente no existe una correcta mezcla de actividades sociales, lo que provoca que a lo largo de la ciudad encontremos áreas muy específicas de habitación, trabajo o comercio y, por lo tanto, es necesario atravesar grandes distancias para ir de una zona a otra, dejando zonas muertas durante

varias horas al día, lo que genera inseguridad y delincuencia.

Esta desvinculación del espacio y el hecho de saldarla con el uso del automóvil, genera la degradación del ambiente, provocando que la calidad de vida de los ciudadanos se reduzca. La ciudad se contamina, el tránsito vehicular se vuelve insoportable, las distancias cada vez parecen ser más largas y la salud se debilita.

Por todo lo anterior es que surgió el Nuevo Urbanismo, como una creencia de que regresar al vecindario tradicional es esencial para restaurar la funcionalidad y la sustentabilidad de las ciudades (Dunlop, 1997: 134).

En la década de los 70 un grupo de arquitectos, encabezados por Andres Duany y Elizabeth Plater Zyberk, preocupados por la forma en la que estaban diseñándose las ciudades, formaron una organización que empezó a trabajar en los conceptos del Nuevo Urbanismo.

Desde entonces, el Nuevo Urbanismo ha tenido influencia en el desarrollo de algunas ciudades convencionales, donde se ha logrado mantener el balance de la ciudad integrando recorridos a pie, vecindarios diseñados a escala humana, así como una conectividad de la red urbana que permite el intercambio de información entre los ciudadanos.

Para lograr esto, el Nuevo Urbanismo propone ciertos principios basándose en la ciudad tradicional que ha trascendido a lo largo del tiempo, demostrado ser lugar de gran urbanidad. En el análisis que haré posteriormente enlistaré estos principios.

Es importante hacer notar que el Nuevo Urbanismo no sólo se preocupa por los nuevos desarrollos, también manifiesta en su Carta del Nuevo Urbanismo (2003) su preocupación por la restauración de las ciudades y los centros urbanos existentes, la reconfiguración de los barrios periféricos de crecimiento descontrolado y la preservación del entorno natural, así como del legado arquitectónico.

Lo importante ahora que está llegando a México esta corriente, es retomar sus conceptos y analizar como poder aplicarlos a las ciudades latinoamericanas, cuyo bagaje cultural y social, así como la memoria colectiva de la gente, es muy diferente a la de Europa o Norteamérica.

En América Latina existe una tradición urbana que se remonta a las civilizaciones prehispánicas, fundadoras de asentamientos y centros ceremoniales. Existía una cuadrícula que albergaba una mezcla de actividades: plazas, mercados, cabildos, calles y palacios quedaban albergados en el centro (Segre, 1996: 18). Durante la conquista, esta retícula no solo se mantuvo, sino que se amplió generando lo que hasta nuestros días son los Centros Históricos de las ciudades.

Actualmente, sigue existiendo la traza de las ciudades coloniales, con sus plazas, templos y callejones, como muestra de que los espacios tradicionales de la ciudad no son destruibles ni intercambiables. Pero desgraciadamente, la fuerte influencia de las sociedades dueñas de los capitales, y me refiero específicamente a los Estados Unidos, ha sido determinante en la conformación de las ciudades de nuestros días; es por eso que encontramos ciudades con una periferia de crecimiento disperso, centros comerciales con cientos de metros cuadrados para estacionamiento y grandes avenidas llenas de automóviles, además de condominios a manera de '*clusters*', lo que tiene como consecuencia el aislamiento y la segregación de grupos sociales.

Esto ha tenido consecuencias negativas en todos los niveles de la sociedad; al existir ciudades dispersas, se generan sociedades más conflictivas y caóticas. Por esto, la aportación del Nuevo Urbanismo es muy importante al plantear una forma de retomar lo que hacía de nuestras ciudades tradicionales un lugar adecuado para la convivencia humana.

Como los ejemplos que tenemos de desarrollos de Nuevo Urbanismo se encuentran en Estados Unidos y Europa, no son el ejemplo ideal para poder aplicar en México. Pero los principios, en sí mismos, constituyen una útil herramienta para que

los diseñadores y urbanistas empiecen a generar espacios urbanos con mucha más conciencia de lo que el hombre realmente necesita.

Cómo aplicar esos conceptos en las ciudades latinoamericanas es la gran incógnita y seguramente pasará mucho tiempo antes de tener la respuesta, ya que se tiene que hacer un análisis muy profundo y plantear nuevos principios que apliquen específicamente para nuestras ciudades. En los siguientes párrafos haré un breve análisis de cómo considero, basándome en la experiencia de estos últimos seis meses, los principios existentes podrían o no aplicarse en México, para esto me basaré en los trece puntos desarrollados por Andres Duany y Elizabeth Plater Zyberk (Steuteville, 2000):

1. *“El vecindario debe tener un centro perceptible. Éste es a menudo un área verde o algunas veces una esquina de una calle memorable. Un alto al tránsito vehicular debe localizarse en éste centro”.*

Observando el Centro Histórico de las ciudades en México, vemos que existe un centro que suele ser una plaza o jardín donde se desarrollan las principales actividades de la zona.

Si observamos la periferia, encontramos que los vecindarios no tienen este centro, ninguna plaza o jardín que los ciudadanos puedan leer como centro de la zona y que dé identidad al lugar. Esto ha sucedido debido a que desde hace años los desarrolladores quieren aprovechar hasta el más mínimo espacio de terreno para construir y así poder vender la mayor cantidad de metros cuadrados.

Las plazas y jardines deberían retomarse y aplicarse en los nuevos desarrollos, ya que de esta manera, cada vecindario tendría un lugar que le diera identidad y que propiciara la convivencia de la gente.

2. *“La mayoría de las viviendas deben estar a no más de cinco minutos a pie de este centro”.*

Los reglamentos de construcción de las ciudades en México incluyen un apartado que dice que dentro de cada desarrollo urbano debe existir un área verde que se convierta en espacio público de la zona.

Lo importante entonces será: primero, que se respete el reglamento y realmente se construya un espacio público, y segundo, que las características del mismo realmente lo conviertan en un centro de recreación de los usuarios de la zona, pudiendo retomar la plaza como patrón espacial de desarrollo de estos centros de barrio.

3. *“Debe existir una variedad de tipos de vivienda, para que los jóvenes y ancianos, solteros y familias, los pobres y los ricos, puedan encontrar lugares para vivir”.*

Esto probablemente no sea tan sencillo; en culturas como la Norteamericana o la Europea las diferencias sociales no son tan marcadas, ya que económicamente la sociedad es mucho más homogénea. En México las diferencias sociales son abismales, por lo que sería difícil lograr que en un mismo edificio vivan ricos y pobres; la sociedad por si misma lo negaría.

Sin embargo, lo que si se puede hacer es lo que ya sucede en muchas de nuestras ciudades: tener colonias de diferentes niveles sociales en una misma zona, evitando la construcción de bardas perimetrales que hagan más marcada esa diferencia social.

Este es un problema que necesitará de muchísimo estudio, ya que en este aspecto nuestra sociedad es muy complicada, pero definitivamente es necesario que los planes de desarrollo urbano propicien la mezcla de diferentes clases sociales.

4. *“Debe haber tiendas y oficinas de diferentes tipos en los bordes de las colonias o vecindarios, para que puedan cubrir las necesidades diarias de los habitantes”.*

Esto se ha dado de manera espontánea en nuestras ciudades: la gente que habita las colonias construye tienditas y talleres que dan servicio a los habitantes de la zona. Lo importante será que las leyes urbanas no frenen esta mezcla de usos en los vecindarios, sino que por el contrario la promuevan.

Será necesario que los reglamentos de construcción

se modifiquen para permitir el uso mixto en los bordes de los vecindarios y que no se aliente el desarrollo de zonas exclusivas de habitación o comercio. Esto tendrá que estar perfectamente legislado para así evitar usos que puedan perjudicar la convivencia o la tranquilidad de los habitantes del vecindario.



Fig1. San Miguel de Allende

5. *“Un pequeño edificio complementario es permitido en el patio trasero de cada casa. Debe ser usado como una unidad de renta o lugar de trabajo”.*

En muchos de los pueblos de México es común ver en las casas que los habitantes han creado espacios que utilizan como talleres de trabajo o tiendas que dan servicio a la zona. Sin embargo, no debe ser algo que forzosamente exista, y mucho menos exclusivamente en el patio trasero. Este uso complementario debe darse según las necesidades de los habitantes de cada vivienda y de manera espontánea, como hasta ahora. Esta mezcla de usos no debe prohibirse a menos que perjudique al resto de los habitantes.

6. *“Una escuela de educación elemental debe estar lo suficientemente cerca, de manera que la mayoría de los niños puedan caminar desde su casa”.*

Por las características de las ciudades de la actualidad, donde la red urbana es muy grande y la cantidad de los habitantes es enorme, no podemos tener tantas escuelas como para que todos los niños puedan caminar hasta ellas, pero si podemos

promover que las escuelas que existan se encuentren en lugares estratégicos que faciliten a los habitantes la llegada hasta ellas.

7. *“Deben existir lugares de juego cerca de cada vivienda, a no más de 160 metros”.*

Tal vez esta distancia es muy corta y sería imposible generar tal cantidad de espacios públicos, ya que además se volvería muy caro para la ciudad. Se pueden aprovechar los centros públicos, de los que se habló anteriormente, como lugares de esparcimiento para los niños, como sucede en las plazas de los Centros Históricos, donde los niños corren y juegan con globos y burbujas.

8. *“Las calles de los vecindarios son una red conectada, que dispersa el tránsito vehicular por medio de una variedad de rutas peatonales y vehiculares hacia cualquier destino”.*

La importancia del automóvil ha aumentado y se está olvidando al peatón, muy a la manera Norteamericana. Es necesario retomar las características de la red urbana de los Centros Históricos, dotando de banquetas lo suficientemente amplias y de recorridos arbolados que hagan más agradable el camino a pie.

9. *“Las calles deben ser relativamente angostas y sombreadas por hileras de árboles. Esto disminuye el tránsito vehicular, creando un ambiente agradable para los peatones y las bicicletas”.*

Muchas de las calles de los vecindarios son angostas, pero les hace falta la vegetación que de sombra a los recorridos peatonales y banquetas lo suficientemente amplias para que la gente camine por ellas.

Es necesario que se tenga espacio para estacionar un coche, por lo que la calle no debe ser tan angosta que no permita el tránsito vehicular cuando está un coche estacionado. No podemos negar la existencia del automóvil y el hecho de que la gente que llega a su casa tendrá un coche para estacionar.

10. *“Los edificios en el centro del vecindario deben estar ubicados cerca de la calle, creando un bien definido espacio al aire libre”.*

Esto se puede interpretar como una plaza al aire libre, delimitada por edificios cercanos al paño de la banqueta. Precisamente eso es lo que sucede en los Centros Históricos del país, por lo que es un patrón espacial que debe retomarse en los centros de los vecindarios, de los que se habló anteriormente.



Fig2. San Miguel de Allende

11. *“Los estacionamientos y puertas de estacionamiento no deben estar al frente de la calle. Los estacionamientos deben estar relegados a la parte trasera de los edificios, accediendo a ellas por medio de callejones”.*

Definitivamente esto es algo que no coincide con las características urbanas de las ciudades en México. Aunque en un principio las viviendas no eran planeadas para el automóvil, poco a poco éste se ha integrado a la tipología existente reutilizando los patios como cocheras. Nunca han existido callejones de servicio en la parte trasera de la vivienda, este es un patrón absolutamente norteamericano.

El crear callejones de servicio no solo necesitaría de mucho más terreno, sino que provocaría inseguridad y falta de higiene. Al no ser éste un patrón de nuestras ciudades no tenemos que hacerlo nuestro, debemos encontrar nuestra propia solución, que hasta ahora ha sido utilizar el patio delantero como cochera.

12. *“Ciertos sitios al final de las calles del centro del vecindario deben existir como espacios cívicos que sirvan como remate visual. Esto provee sitios para que la comunidad se reúna”.*

Esto es algo que se puede adaptar fácilmente a la traza de nuestras ciudades, si observamos cualquier Centro Histórico, es común que una iglesia o plaza sea el remate visual de las calles o callejones. Al retomar las plazas como espacio público en los nuevos vecindarios, fácilmente se podrían proponer edificios que sirvan de remate visual, incluso la misma plaza podría hacer esta función.

Aunque en nuestra sociedad no es común que tengamos salones de reuniones para la comunidad, como en los Estados Unidos, un lugar de reunión social podrían ser las iglesias y plazas.

13. *“El vecindario debe organizarse para autogobernarse. Una asociación formal debe debatir y decidir los problemas de mantenimiento, seguridad y cambios físicos”.*

Es algo difícil de lograr ya que nuestra sociedad es muy complicada para el trabajo en equipo. En México existen sociedades de colonos, que no funcionan correctamente; es necesario que la comunidad empiece a generar una preocupación por los espacios que habita.

Económicamente tendrá que seguir siendo responsabilidad del municipio, pero siempre con la participación de la comunidad.

Conclusión.

En este breve recorrido por los trece principios fundamentales del Nuevo Urbanismo, nos hemos dado cuenta que las ciudades de México comulgan en gran medida con ellos y no sería difícil retomar las características urbanas de los Centros Históricos para poder hacer de los nuevos desarrollos lugares de gran urbanidad.

Obviamente no podemos retomar los ejemplos que actualmente existen de Nuevo Urbanismo y simplemente trasladarlos a México; se necesitará hacer un análisis muy profundo, como lo mencioné anteriormente, para poder llegar a una verdadera interpretación de lo que el Nuevo Urbanismo podría ser en las ciudades de México y Latinoamérica. Pero estamos en un muy buen momento de empezar a

generar esta conciencia urbana en los diseñadores y planeadores, que a su vez la transmitirán a la comunidad.

Como se reconoce en la Carta del Nuevo Urbanismo (2003), “*las soluciones físicas por sí solas no resolverán problemas sociales y económicos, pero tampoco puede sostenerse una economía saludable, una estabilidad comunitaria y un medio ambiente natural, sin el respaldo de un marco físico coherente*”.

Bibliografía.

BAÑUELOS, Cynthia (2005). *La ciudad: ¿Un lugar ideal para vivir?* Ensayo para la Maestría en Nuevo Urbanismo. ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

BROWN, Lester (2001). *Redesigning Cities for People en Eco-Economy: Building an Economy for the Earth* (Pp. 187-208). W.W. Norton & Co: New York.

Carta del Nuevo Urbanismo. 2003. (Traducción del Congreso para el Nuevo Urbanismo).

DUNLOP, Beth (1997). *The New Urbanists: The Second Generation*. Architectural Record. (pp. 132-136).

RUEDA, Salvador (1997). *La ciudad compacta-difusa: La esencia de la ciudad*. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.htm>

SEGRE, Roberto (1996). *¿Venceremos? La conciencia inquieta*. (pp 1-24) PROURB/FAU/UFRJ: Río de Janeiro, Brasil

STEUTEVILLE, Robert. (2000) *The New Urbanism: An alternative to modern, automobile-oriented planning and development*. <http://www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.htm>

* Alumna de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, en el ITESM Campus Querétaro

Aplicabilidad de los principios del Nuevo Urbanismo en México.

Arq. Emmanuel A. González Anaya *

Introducción.

Mucho se ha hablado acerca de los beneficios que el Nuevo Urbanismo aporta al diseño urbano y estos al bienestar de las personas que lo han aplicado en sus distintas comunidades. Desgraciadamente no existen aún ejemplos claros en nuestro país como para poder evaluar su aplicación de manera objetiva. El propósito de este ensayo es analizar las distintas variables que están involucradas en el movimiento para tratar de predecir algunos efectos que podría tener en nuestro contexto social y cultural.

Para efectos de comprensión de esta lectura, al referirse a la cultura y sociedad mexicana, el autor se basa en su propia experiencia de estudio en la ciudad de Santiago de Querétaro, generalizándola a todo el territorio debido a su poca experiencia urbana en otras ciudades.

Como arquitectos, el objetivo principal de nuestra profesión está enfocado al bienestar del ser humano, creando espacios en los que el individuo pueda convivir armónicamente con su medio ambiente natural y su entorno construido. Desgraciadamente, parece que conforme pasa el tiempo, este objetivo se aleja cada vez más de la conciencia de los profesionistas gracias a las exigencias del mercado. Por un lado, la segregación social ha causado la creación de fraccionamientos cerrados (*gettos*) que aceleran en gran medida el crecimiento horizontal de la ciudad y por el otro, la falta de programas y regulaciones hacia la imagen urbana ha permitido que ésta se vaya deteriorando poco a poco hasta mostrar un alarmante decaimiento de los niveles de calidad del hábitat construido.

Aunado a esto, los espacios públicos en la mayoría de las ciudades mexicanas han ido cambiando de lo urbano a lo formal, como se demuestra en un estudio realizado en la ciudad de Querétaro con la técnica de axialidad del *Space Syntax* (Bañuelos, 2005), lo cual hace que la ciudad se sienta desconectada

entre todas sus partes y genera, al mismo tiempo, un crecimiento *desparramado*¹ en la misma.

Todo esto conlleva un precio muy alto que va mermando la participación de la gente en los asuntos que atañen a toda la sociedad, ya que existe un sentimiento general de falta de programas que los inciten a tomar parte en distintos tópicos de manera organizada. (González, 2005). Si ponemos atención, cualquier elemento que se modifique dentro de alguno de los rubros que caracterizan a toda ciudad, modificará al resto, por lo que deben analizarse de manera holística para no perder el control de las demás.

El Congreso del Nuevo Urbanismo, encabezado por Andres Duany, propone algunas soluciones mediante trece principios (Stauteville, 2000) que se han utilizado ya en algunos proyectos en Estados Unidos y al parecer han dado buenos resultados tangibles. Para poder determinar si en México es posible aplicarlos y obtener los mismos resultados, es necesario analizarlos de manera objetiva tratando de contextualizarlos a nuestra realidad. A continuación se mencionan cada uno a manera de lista para poder esquematizarlos fácilmente.

Los principios del Nuevo Urbanismo:

1. El vecindario tiene un centro discernible.

Este debe funcionar como centro cívico y como detonador de la imagen urbana que reconozca el lugar con su propia identidad. De acuerdo a nuestros patrones urbanos, la existencia de un jardín o plaza central como centro de la ciudad ha sido uno de los ejemplos más claros de espacio articulador del espacio público que nos permite reconocer el carácter, en términos de legibilidad, de la ciudad.

Dado que corresponde a nuestra cultura y a nuestra memoria colectiva, este principio sería de gran ayuda para las nuevas comunidades que se crean alrededor de los centros históricos. En la ciudad

¹ El término "ciudad desparramada" proviene de la traducción de *sprawl city* que Ernesto Philibert hace en "Las redes como aproximación al fenómeno urbano" (Ernesto Philibert, "Las redes como aproximación al fenómeno urbano", p.5.).

de Querétaro se han tratado de establecer centros cívicos en cada delegación, pero se les ha olvidado el concepto de la plaza y sólo se han construido edificios rodeados por planchas de estacionamiento que desconectan al peatón de la construcción.

2. La vivienda está a cinco minutos del centro para todos los habitantes.

Este es uno de los conceptos principales. Al lograr esto, daríamos por hecho que la ciudad se ha redensificado, lo cual traería beneficios adicionales al frenar el crecimiento de la ciudad. Al hacer caminables las ciudades, los encuentros personales *vis-à-vis*² se vuelven más intensos, lo que permitiría una mayor identidad dentro de la comunidad y un sentido de unidad vecinal que se transformaría en un compromiso ciudadano de vigilar la seguridad de “todos”. Además, contribuiría de manera razonable a la conectividad de la gente, al bienestar social y a la salud de la población.

En México podemos observar como en los viejos barrios y en los pequeños pueblos, las personas aún confían es sus vecinos a quienes consideran siempre como parte de su familia. El hecho de que la gente pueda moverse caminando dentro de sus propias comunidades propicia esto, así que como precepto del Nuevo Urbanismo, podemos decir que sería válido y necesario retomarlo para inyectar vitalidad en las ciudades. El problema de la segregación social puede reducirse a gran escala con el uso de este precepto, ya que en la medida en que la gente camine y conozca a sus vecinos, las ideas de “estratos socioeconómicos” deberán ir desapareciendo.

3. Hay gran variedad en los tipos de vivienda.

Encontrar diferentes tipos de vivienda en un mismo vecindario acentúa la identidad del grupo gracias a la transmisión de cultura transgeneracional que se lograría. De la misma manera, nos permitiría frenar la segregación social que aumenta de forma alarmante al separar clases sociales y edades. En México tenemos una tendencia a copiar modelos americanos, esto ha sucedido a lo largo de la historia, por lo cual sería preocupante darnos cuenta

que para volver a mezclar diferentes grupos sociales tuviésemos que esperar a que nuestro país vecino modificara sus estándares homogeneizados. Al lograr esto, lo cual sería difícil, mas no imposible, los ciudadanos contribuirían al desarrollo y la mejora de su propia comunidad.

4. Hay tiendas y oficinas en los límites del vecindario.

Si analizamos algunos de los desarrollos que no pertenecen al Centro Histórico de la ciudad de Querétaro, podemos ver que este principio se cumple cabalmente. Un claro ejemplo sería la colonia Carretas, en donde el comercio y los lugares de trabajo están ubicados en las avenidas principales que la rodean –Av. Constituyentes, Av. Acueducto, Av. Ejército Republicano y Circunvalación-; aunque no se puede determinar que tan eficiente resulta esto, podemos decir que en el contexto mexicano esto no sería gran problema para adaptarse ya que existe actualmente.

En el municipio de Guadalajara sucede algo diferente ya que existe una mezcla de vivienda, comercio y oficinas a lo largo y ancho de toda la ciudad, permitiendo la interacción de las personas en un nivel local de manera más sencilla que en la ciudad de Querétaro. Christopher Alexander (1980) menciona la ciudad de Boston como un magnífico ejemplo de ciudad interconectada debido a la mezcla de funciones que existe dentro de ella.

5. Se permiten espacios en los patios traseros para oficinas, talleres o incluso para alquiler.

La configuración tradicional de las viviendas en México no incluyen un patio trasero como elemento indispensable. El hecho de permitir este tipo de espacios es posible en nuestro contexto al colocarlos al frente de las edificaciones, ya que colindan directamente con la calle y funcionarían como umbral entre el espacio público y el privado. En ninguna ciudad del territorio nacional contamos con vecindarios formados con la estructura básica de los norteamericanos en donde se incluye un callejón en la parte posterior, lo que limitaría el uso de ese espacio. Con este punto, las tasas de criminalidad

² *Vis-à-vis* es una expresión francesa que significa “cara a cara” tomada de: Paul Virilio, “La ciudad sobre expuesta”, p. 381.

deberían bajar considerablemente, ya que la zona se volvería más segura por el hecho de tener personas del mismo vecindario en horas de trabajo dentro de él.

6. Hay una escuela primaria elemental cerca del vecindario para que la mayoría de los niños puedan ir y venir caminando a ella.

7. Debe haber áreas de juego cerca de los núcleos de vivienda.

El hecho de contar con equipamiento urbano que permita a los habitantes vivir adentro de su comunidad sin la necesidad de salir de ella es un punto remarcable dentro de los principios del Nuevo Urbanismo. Afortunadamente, en México contamos con escuelas primarias federales bien localizadas en las zonas urbanas. Debemos entender este precepto como una opción que se les da a los padres de familia para la educación de sus hijos, no como una imposición educativa a la que deben aceptar tal cual.

Los principios seis y siete (6 y 7) se explican de la misma manera, ya que algo similar sucede con otro tipo de espacios: centros de salud, áreas de juego, plazas, jardines, centros cívicos y de gobierno, iglesias, etc., los cuales deben existir cerca de los núcleos de vivienda para ofrecer un servicio que vaya de acuerdo a las necesidades implícitas del vecindario, las cuales deberán detectarse por medio del consenso ciudadano involucrado.

Para lograr esto en México, es necesario que se promuevan programas de participación ciudadana en los que el compromiso que adquieren las personas ayude también al desarrollo económico autónomo de cada región.

8. Las calles son una red interconectada de rutas peatonales y vehiculares.

El ejemplo más claro que tenemos es el Centro Histórico de la ciudad de Querétaro, en el cual los vehículos comparten el espacio con los peatones sin mayor problema. Debemos lograr esta convivencia para permitir caminar a las personas dentro de

su comunidad y para no negar la existencia del automóvil que a final de cuentas nos permite movernos en distancias más largas, entendiéndolo como un artefacto que sólo servirá para “visitar” otras áreas ajenas a la propia ya que el principio número dos (2) nos pide volver los núcleos de vivienda en zonas fácilmente caminables.

Actualmente en México, gracias a las grandes avenidas de alta velocidad, la interconexión peatonal se ve reducida al mínimo. Se supone que los puentes peatonales deberían contribuir a esta red, pero lo único que logran es desconectar al transeúnte al cambiar de plano. Para lograr este principio sería necesario modificar la estructura actual con la que cuenta la red de vialidades, incrementando el gasto público. Pero si tomamos en cuenta los beneficios que nos traería, el costo del proyecto debería auto sustentarse al integrar a esta nueva red servicios y comercios por los cuales el peatón podría caminar y reactivar de cierta manera la economía local.

Además, a esta red peatonal – vehicular se le debe agregar una red de transporte público eficiente que además de conectar a los usuarios con distintos espacios, sea amable con el entorno construido y con el medio ambiente natural que rodea a la ciudad.

Al llevar a cabo todo esto, los beneficios económicos, bioclimáticos, sociales y de imagen urbana aumentarían de manera considerable.

9. Las calles son estrechas y protegidas del sol por filas de árboles.

Al igual que el principio número ocho (8), el hecho de hacer calles angostas permite que sea más fácil peatonalizarlas al no permitir altas velocidades en las zonas habitacionales. Se deberían de jerarquizar de acuerdo a la zona en la que están ubicadas y al servicio que deben dar. En México además de los árboles que protegen al peatón del sol, también contamos con las arcadas y los portales que aparte de proteger, también son un umbral de muy buena calidad para separar el espacio público del privado. Las formas tradicionales de hacer ciudad nos enseñan varios “trucos” para resolver problemas

de manera muy sencilla. El uso de este principio sería de gran utilidad para nuestras ciudades, ya que no sólo formaríamos espacios caminables, sino que retomaríamos nuestros patrones urbanos y lograríamos, tal vez, darle de nuevo armonía a nuestras calles.



Fig1. Calle Luis Pasteur Sur en Querétaro, Qro.

10. Los edificios en el centro urbano están cerca de las calles formando espacios exteriores definidos.

Este principio es un patrón urbano bien definido en nuestra cultura. El problema ha sido tratar de copiar los patrones urbanos de los Estados Unidos y hacer fraccionamientos con grandes lotes que aíslan la construcción al centro del terreno para rodearla con áreas ajardinadas o planchas de concreto para utilizarlas como estacionamiento. Si revalorizamos el alineamiento de las fachadas con la calle, no estamos tratando de copiar o entender nuevas técnicas, sino que estamos rescatando las nuestras para crear espacios exteriores definidos de acuerdo a la escala humana que poco a poco hemos ido olvidando.

Aunque este principio define en realidad patrones norteamericanos, en México lo podemos “adoptar” muy fácilmente; todo depende de las reglamentaciones de la Secretaría de Obras Públicas con respecto a este tema. Al usarlo, nos permitirá también conservar la traza urbana tradicional con la que las ciudades mexicanas –e incluso latinoamericanas- se habían desarrollado.

11. Los estacionamientos y puertas de garaje rara vez se encuentran al frente.

Parece ser que para mejorar la imagen urbana, este sería un buen método que permitiría ocultar los automóviles de las fachadas. En Estados Unidos, con su sistema de notificación tradicional esto es posible gracias a los espacios que tienen alrededor de las casas, pero en México las fachadas deben estar alineadas con la calle y colindando una con la otra, así que no es posible ocultar las cocheras tan fácilmente. El patrón arquitectónico a lo largo de los años ha sido el de mantener la puerta principal contenida en el portón de acceso vehicular –el cual era para carretas y caballos anteriormente-. Con el paso del tiempo, y la carrera del automóvil por ganarle terreno al peatón la puerta principal se ha convertido en una pequeña entrada en algún costado de la construcción, y la cochera abarca la mayor parte de la fachada por las dimensiones necesarias para su uso.

En nuestro contexto socio cultural, debemos tratar de darle mayor importancia a este nuevo patrón de organización de la fachada tratando de minimizar el impacto que los automóviles tienen, es decir, mantener la cochera como parte de la fachada cuando no es posible ocultarla, y realzar la entrada peatonal mediante la escala y la proporción adecuada al ser humano.

En una escala mayor, los estacionamientos públicos de centros comerciales deberían estar al interior de la plaza, para utilizar un esquema de organización parecido al de los Centros Históricos, en donde la parte construida mantendrá la traza urbana reticular de las ciudades.

12. Las esquinas importantes y los remates visuales están reservados para edificios cívicos.

De acuerdo a una observación hecha en algunos de los lugares más representativos de Querétaro, las esquinas de los vecindarios se vuelven nodos de atracción en los cuales se desarrollan diversas actividades. Por lo tanto, en México las esquinas no deberían ser sólo edificios cívicos –los cuales deberían estar ubicados alrededor de las plazas

públicas- sino cualquier tipo de comercio, oficinas o servicios que permitan la interacción de los seres humanos. Estos edificios deben ser agradables para los usuarios, que respeten la imagen urbana y cumplan con requisitos de conectividad, legibilidad, identidad y escala adecuada.



Fig2. Casa de la Corregidora en Querétaro, Qro.

13. El sistema de organización del vecindario debe ser auto gobernable en cuestiones de mantenimiento, seguridad y cambios físicos.

Desgraciadamente no podemos cambiar la política pública de manera fácil, pero si podemos sembrar la semilla para que cada barrio pueda ser autónomo en algunos asuntos de gobernabilidad. Con esto, de igual manera que en el principio número ocho (8), los individuos se integrarán a una red auto sustentable que les permita alimentar su sentido de pertenencia al sitio. Todo esto ya se ha logrado en algunos fraccionamientos cerrados que regulan de cierta manera las técnicas y formas constructivas pero no se ha llegado a ningún ejemplo digno de mostrarse ya que los tangibles cumplen con dos o tres principios, pero adolecen de la mayoría de ellos.

Conclusión.

Al observar todos estos comentarios nos podemos dar cuenta que de cierta manera los preceptos del Nuevo Urbanismo –con algunas adaptaciones- nos dicen como las ciudades mexicanas podrían mejorar su aspecto y resolver ciertos problemas sociales, no sólo urbanos, que se han venido arrastrando por años.

En general, trabajar bajo estos principios no es tan utópico como podría pensarse en un principio. Desmenuzando cada uno, vemos como la mayoría responde a los patrones urbanos observados a lo largo de la historia de nuestro país, por lo que traerlos de vuelta es una muy buena idea que nos permitiría retomar valores del pasado que han demostrado ser positivos y que por alguna u otra razón los habíamos olvidado o tratado de negar por ser parte de la modernidad en la que la mayor parte del mundo trató de sumergirse, sintiéndose orgulloso de formar parte de un movimiento internacional.

Ya se había mencionado el hecho de que en México tenemos facilidad para copiar modelos extranjeros, sobre todo norteamericanos, para todas las áreas de desarrollo del país, pero al analizar los principios del Nuevo Urbanismo de Andres Duany, observamos cierta relación con nuestra memoria colectiva urbana, lo cual no debería hacernos sentir orgullosos, sino preocupados al darnos cuenta que otras culturas se han dado cuenta de la bondad que nuestros ya mencionados patrones comunitarios reflejan y no nos habíamos percatado.

Con los resultados obtenidos al final de este ensayo, el autor afirma que el uso del Nuevo Urbanismo contextualizado a nuestro país podría obtener efectos positivos sobre la imagen de la ciudad, la relación de la misma con los habitantes, la economía y la ecología de la región y la conectividad entre los distintos espacios que la conforman.

** Alumno de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, en el ITESM Campus Querétaro*

Bibliografía.

ALEXANDER, Christopher (1980). *La estructura del medio ambiente*, cuadernos ínfimos 3: Tusquets Editores: Madrid, España.

BAÑUELOS, Cynthia, RAMÍREZ, Alexis, GONZÁLEZ, Emmanuel. (2005). *Transformación del espacio público en Querétaro*. ensayo presentado en la materia “La Ciudad Sustentable” de la Maestría en Nuevo Urbanismo, ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

Congreso para el Nuevo Urbanismo, *La Carta del Nuevo Urbanismo*, www.cnu.org/pdf/Carta_espanol.pdf, 1993.

GONZÁLEZ, Emmanuel (2005). *La participación social en asuntos de gobernabilidad: urbanismo*. Ensayo presentado en la materia “Teorías y metodologías del Nuevo Urbanismo” de la Maestría en Nuevo Urbanismo, ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

HOLANDA, Frederico (2005). *Introduction to Space Syntax*. Presentación ITESM: MNU: Querétaro.

PHILIBERT, Ernesto. *Las redes como aproximación al fenómeno urbano*. ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

STEUTEVILLE, Robert, “*The New Urbanism: an alternative to modern, automobile-oriented planning and development*”, www.newurbannews.com/AboutNewUrbanism.html, Junio, 2000.

VIRILIO, Paul (2005). *La ciudad sobre expuesta*. Notas del curso “La Ciudad Sustentable de la Maestría en Nuevo Urbanismo, ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

Aprender a leer la ciudad a través de sus habitantes.

Arq. Nuria F. Hernández Amador *

Introducción.

El Nuevo Urbanismo es una nueva forma de vivir y diseñar. Jane Jacobs, una muy confiable teórica de esta corriente, ha aseverado que si concebimos a las ciudades como parte de la naturaleza, y las diseñamos como tal, éstas conseguirán nobleza y pureza y tendrán las capacidades naturales maravillosas para entender, comunicarse, idear e inventar qué se requiere para combatir sus dificultades (Jacobs, 1967). Este enunciado es un principio universal que puede aplicarse a cualquier contexto en el mundo ya que lleva implícito en su significado el hecho de que cada ciudad es única por estar rodeada de distintas circunstancias que la llevan a desarrollarse en todos los aspectos – social, económico, político, climatológico, cultural, etc. – como un ente irrepetible.

Esta será la postura del presente ensayo. Se pretenden contextualizar, desde el punto de vista del autor, la postura, los principios y postulados del Nuevo Urbanismo para una cultura hispanoamericana. Cabe resaltar que el término Hispanoamérica se referirá a una idiosincrasia y experiencia personal, con opiniones de quien pertenece, ha vivido y experimentado sólo la cultura mexicana, y tratará de generalizar los posibles efectos de esta corriente de actitud, ciencia, filosofía y pensamiento con la mayor objetividad posible.

La problemática.

Hoy en día en nuestras ciudades, existen problemas universales derivados de una corriente de diseño y pensamiento global. El desarrollo urbano del último medio siglo ha dado como resultado ciudades con grandes problemas de toda índole: contaminación, escasez de recursos naturales, polución del aire, del agua, crecimiento urbano desmedido, pérdida de tiempo en el tráfico, violencia, delincuencia, inseguridad, desintegración social, segregación

de clases y razas, falta de contacto interpersonal, pérdida de confianza en los vecinos, obesidad, entre muchos otros.

Actualmente las ciudades no son competitivas, no son capaces de medir el grado de explotación de recursos, de producir la energía para subsistir, o de mantener la complejidad – densidad de información, cantidad de portadores de la misma – necesaria para la vitalidad del ambiente urbano.

Todos estos factores nos guían a la fácil conclusión de que en muy poco tiempo, si las ciudades siguen creciendo como hasta ahora, éstas serán insostenibles en todos sentidos. “La ciudad difusa se asienta en unos pilares falsos... insostenibles... a base de un creciente coste de recursos y de tiempo...” (Larrea y Capella, 1996)

Teoría, principios y postulados del Nuevo Urbanismo.

El Nuevo Urbanismo es un movimiento de pensamiento, filosófico, científico y urbano mundial que tiene como objetivo responder con soluciones y acciones a los problemas más preocupantes e identificables de las ciudades modernas. En una de sus vertientes principales, el Nuevo Urbanismo retoma las enseñanzas tradicionales para “hacer ciudad” que pueden aprenderse de cualquier corazón urbano alrededor del mundo.

Es un movimiento que revalora la memoria colectiva de la gente y “trabaja con, en lugar de en contra, de los demás” (Dunlop, 1997: 134), y tiene como principios la restauración de ciudades y centros urbanos existentes; la reconfiguración de las periferias en verdaderos vecindarios; la conservación del legado arquitectónico; la preservación de los entornos naturales; la reestructuración de la política pública para la diversidad en uso de suelo y población, el reacomodo del peatón, el transporte público y el automóvil; la identificación y respeto por los elementos locales de cada sitio; y la multidisciplinariedad¹. El Nuevo Urbanismo se

¹ Congreso para el Nuevo Urbanismo. La Carta del Nuevo Urbanismo. www.cnu.org/pdf/Carta_espanol.pdf, p.1

compromete a “reestablecer la relación entre el arte de construir y el hacer de la comunidad a través de la planificación, el diseño participativo y con base en los ciudadanos”.²



Fig1. San Miguel de Allende.

Los actores del cambio.

De tal manera que el Nuevo Urbanismo propone un escenario con tres actores principales: 1) una sociedad activa; 2) un sistema político realmente representativo y 3) un equipo técnico multidisciplinario. El catalizador necesario para que estos tres elementos funcionen en conjunto es una metodología de trabajo de diseño que dé resultados concretos, realizables, sustentables y económicamente viables. Así, trabajando en conjunto, logran propiciar un ambiente de diseño participativo en el que la sociedad, el gobierno y los diseñadores urbanos forman un equipo comprometido y co-responsable, con un objetivo común: mejorar la calidad de vida de una comunidad con el mayor aprovechamiento de recursos, una calidad de diseño local y el establecimiento de las condiciones propicias para desarrollar una sociedad sanamente emergente.

Para que los actores antes mencionados puedan funcionar como un agente de cambio trabajando en conjunto deben, cada uno de ellos, romper el paradigma que les impone su definición y actuar con nuevas formas.

La gente debe tener la opción de elegir cómo quiere vivir. Para lograr esto, la sociedad debe participar activamente con propuestas, corresponsabilidad y en el entendido de no buscar el bien individual, Sino el bien común. La comunidad debe ser consciente de que es la única que conoce a profundidad sus problemas y necesidades y con esa conciencia debe ser propositiva y estar dispuesta a actuar.

La sociedad hispanoamericana está ávida de oportunidades para expresar sus puntos de vista en espacios de participación adecuados, pero en la mayoría de los casos, no los tiene. Es esta gente la que es dueña de la valiosa memoria colectiva que, al no tener espacios de expresión, se queda en historias y peticiones incumplidas. Dicha sociedad está subestimada pues se cree que el bajo nivel de preparación inherente a los países tercermundistas no le da la capacidad suficiente para hacer peticiones inteligentes, sin embargo, para esta cuestión de hacer ciudad, es la sociedad la que tiene más noción del concepto de comunidad. Es el grueso de la población la que tiene verdaderas posibilidades de lograr un cambio de raíz.

En cuanto a los actores políticos se refiere, estos deben funcionar como verdaderos representantes de la sociedad que los ha elegido democráticamente. Son personas que también forman parte de la comunidad pero que tienen el poder suficiente para lograr que las propuestas se vuelvan realidades.

En una sociedad como la nuestra, la mayoría de los actores políticos han malentendido su papel como representantes del pueblo. Se vuelven obstaculizadores en vez de auxiliares para proyectos de cambio y mejoramiento social pues estos procesos requieren madurez social, política y tiempo para poderse realizar y ellos, preocupados más por entregar resultados tangibles y visibles, no son capaces de mantener una visión a largo

2 *Idem.*

plazo que ayude al impulso de los mismos. Este, como ya se dijo, es un simple problema de actitud que puede corregirse con el involucramiento y la corresponsabilidad de los actores políticos con la sociedad.

Los diseñadores urbanos son los intérpretes que, entendiendo las necesidades de la gente, dan forma a una solución espacial consensuada con la comunidad. El equipo multidisciplinario que funciona como guía en el proceso de diseño debe estar conformado por profesionales y técnicos de disciplinas variadas, desde ecónomos, arquitectos, urbanistas, hasta ecologistas y políticos. Los diseñadores hacen preguntas, no dan respuestas y entienden que el diseño participativo es “un proceso [que genera conocimiento entre los participantes] a partir de la experiencia personal y colectiva...” (Biondi, 2005: 1)

El problema con los diseñadores, no solo hispanoamericanos, es que han sido educados bajo un paradigma deductivo. La inducción en el proceso de diseño puede ser de utilidad para lograr hacer de los diseñadores los intérpretes que deben llegar a ser, entendiendo que el diseño urbano es un factor de impacto para el desarrollo de la sociedad en espacio y tiempo, no sólo una actividad omnipotente en la que todo se resuelve con una mente, un lápiz y un pedazo de papel.

Contextualización de los postulados y principios del Nuevo Urbanismo.

Existe un sinnúmero de ejemplos de ciudades tradicionales a lo largo y ancho de Hispanoamérica que, a pesar de ser distintas, proporcionan una sensación de bienestar en cada persona que las vive. Estas ciudades comparten una característica primordial: crecieron a la par de la sociedad y fueron satisfaciendo gradualmente las necesidades crecientes de quienes las habitaban. Estos sitios propician una conexión directa con los sentidos perceptivos de los usuarios gracias a su diseño, arquitectura y calidad del espacio urbano. Gracias a esto provocan una respuesta visceral en las

personas, que sólo puede entenderse cuando se experimenta. “Es difícil imaginar el impacto emocional que causan estos sitios si no se ha estado en ellos, si no se han experimentado como espacios vividos” (Hernández, 2005: 2)

El Nuevo Urbanismo cuenta en su base teórica con una serie de postulados y principios que pueden parecer universales y que son fácilmente aplicables a cualquier ciudad hispanoamericana bajo la premisa de que cada ente urbano es único e irrepetible. “La forma urbana... no puede ser exportada más allá de las fronteras culturales... Las formas urbanas que admiramos de otras culturas no son nuestras, de igual manera las nuestras no son suyas” (Batchelor y Lewis, 1985)

Para una persona que pertenece a la cultura hispanoamericana, estos principios y postulados parecen lógicos. Pueden convertirse en una lista de aseveraciones lógicas por el simple hecho de tener ejemplos tangibles y vivibles en el lugar donde se habita. Es aquí donde puede concluirse que la universalidad de la teoría del Nuevo Urbanismo puede tener cabida en la cultura hispanoamericana, sin olvidar que las circunstancias de cada ciudad pueden modificar las generalidades de los estatutos para adaptarse a la cultura de una sociedad específica.

Los principios del Nuevo Urbanismo enuncian características que pueden identificarse fácilmente en Hispanoamérica como: variedad de regiones, cada una con su centro y bordes identificables; equilibrio propio de cada centro; un corazón de barrio perceptible; distancias caminables y adaptadas para el peatón; variedad de construcciones para propiciar la mezcla de gente y actividades; usos mixtos dentro de los barrios para poder satisfacer las necesidades básicas diarias; equipamiento urbano a distancias razonables para ir en bicicleta o a pie como escuelas y mercados; áreas de esparcimiento para todas las edades; calles que forman una red propiciando una variedad de rutas para cualquier dirección y destino; calles estrechas y sombreadas; paramentos alineados y cercanos a la calle formando espacios exteriores bien definidos; edificios cívicos

en sitios representativos de la ciudad; asociaciones de colonos para propiciar la auto-gobernabilidad de cada vecindario en cuanto a seguridad, mantenimiento e imagen urbana; los proyectos arquitectónicos se vinculan con el entorno más que a un estilo; no se logra la seguridad a expensas de la accesibilidad; existen conceptos esenciales como vecindario, barrio, comunidad, corredor.³



Fig2. San Miguel de Allende.

Estas ciudades tradicionales que cuentan con tantas características que ahora retoma el Nuevo Urbanismo “se han convertido simplemente en los corazones intocables de las urbes caóticas actuales. Son el último lazo que nos queda con nuestra identidad local” (Hernández, 2005: 2).

Pero en las otras zonas urbanas, la situación es muy distinta. Éstas se han desarrollado como ciudades modernistas, hechas para el automóvil, olvidando completamente al peatón y a la escala que lo acoge. Lester R. Brown encuentra hábilmente una forma de describirlas como “la forma urbana degenerada que está demasiado congestionada para ser eficiente, demasiado caótica para ser hermosa y demasiado dispersa para poseer la diversidad y vitalidad de una buena ciudad” (Brown, 2001: 192)

Esto dirige a la conclusión de que la cultura hispanoamericana tiene la oportunidad de observar y aprender de sus centros urbanos tradicionales de forma directa para arreglar lo que en las periferias se ha hecho mal en los últimos tiempos, bajo el principio de que los ambientes urbanos de calidad no son un

lujo, son un derecho para cualquier miembro de la sociedad.

Estos ambientes urbanos de calidad utilizan un lenguaje espacial, que así como el lenguaje hablado, necesita ser aprendido, comprendido, interpretado y mezclado correctamente para transmitir un mensaje. La ciudad se comunica a través de patrones espaciales y de forma. Lo que se debe hacer para entenderlas es aprender las palabras con las que ésta se comunica, identificarlas y utilizarlas como herramientas para el diseño de nuevas piezas de ciudad.

En EUA se han desarrollado libros de patrones que ayudan a los diseñadores a tomar decisiones en el momento de planear. Se trata de catálogos que expresan el lenguaje local de un sitio y como tal, ofrecen la posibilidad de realizar infinitas combinaciones para expresar un mismo sentido de comunidad de diversas formas.

Un diseñador puede mostrarse escéptico en el uso de este tipo de materiales, pero debe entenderse que un libro de patrones no obstruye la creatividad del diseñador, es una herramienta de diseño que ayuda a entender el contexto de una localidad particular y a diseñar de acuerdo a las características fundamentales del sitio.

El uso de un libro de patrones no implica hacer réplicas de los elementos tradicionales existentes, sino el uso de los mismos para llegar a un “resultado de conjunto en el que el espacio urbano se convierte en la expresión individual de cada elemento, que a su vez, dialoga con los demás elementos bajo las mismas reglas del lenguaje”. (Hernández, 2005: 3)

Para nosotros, diseñadores hispanoamericanos, el uso de estas herramientas de diseño se vuelve sencillo por el simple hecho de haber experimentado en vivencias propias una o varias ciudades que hablan con este tipo de lenguajes. No podemos negar que cada pieza de diseño que utilizamos viene de nuestra propia memoria colectiva, de nuestra riqueza cultural como ciudadanos comunes, de nuestras raíces culturales.

3 *Idem.*

Conclusiones.

Las ciudades son entes vivos que se desarrollan con el paso del tiempo según las circunstancias que las rodean. Si logramos entender que cada una es distinta y tiene sus propios patrones de comportamiento, como cualquier ser vivo, llegaremos a recrearlas de tal forma que vuelvan a ser parte del mundo natural, dejen de atacarlo y se vuelvan sustentables.

Este es un proceso que requiere tiempo, saneamiento y un alto grado de madurez, compromiso y corresponsabilidad social. En una sociedad como la hispanoamericana, tenemos todas las herramientas tangibles para lograrlo, sólo debemos entender el lenguaje de la ciudad para poder trabajar en ella, debemos “dejar hablar a las personas y a los edificios y debemos entender que las ciudades le pertenecen a toda la gente”⁴, sin importar raza, edad, clase o condición social.

“Las ciudades son nuestra forma de arte más intrincada, nuestra auto expresión más rica. El arte de “hacer ciudad” es el único arte en el cual cada ciudadano puede tomar parte, y es, además, el único arte en el que nunca se llega a una conclusión” (Batchelor y Lewis, 1985)

Bibliografía.

- BATCHELOR, Peter y LEWIS, David (1985). *Urban Design in action: The Student Publication of the School of Design, Volume 29*. North Carolina State University: Raleigh, N.C.
- BIONDI, Stefania (2005). *Nuevo Urbanismo y Participación*. Ensayo introductorio a la clase de Teorías y Metodologías del Nuevo Urbanismo. ITESM, Campus Querétaro: Querétaro.
- BROWN, Lester R. (2001). *Redisigning Cities for People. Eco-Economy: Building an Economy for the Earth*. W.W. Norton & Co: Nueva York.
- CONGRESO para el Nuevo Urbanismo. La Carta del Nuevo Urbanismo. www.cnu.org/pdf/Carta_espanol.pdf.
- DUNLOP, Beth. (1997). *The new urbanists. The second generation*. Architectural Record.
- HERNÁNDEZ, Nuria. (2005). *¿Nuevo Urbanismo o Urbanismo Tradicional?* ITESM, Campus Querétaro: Querétaro.
- HERNÁNDEZ, Nuria. (2005). *Patrones. Palabras del lenguaje urbano*. ITESM, Campus Querétaro: Querétaro.
- JACOBS, Jane. (1967). *The kind of problem a city is*, en PHILIBERT, Ernesto (2005). *Lecturas de análisis para la clase de Teorías y Metodologías del Nuevo Urbanismo*. ITESM, Campus Querétaro: Querétaro.
- LARREA, Q. y CAPELLA, J. (1996). *La ciudad compacta-difusa” ¿Cómo serán los objetos del futuro?* El País: México. Dirección Electrónica: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- LEWIS, David. (Octubre 2005) Entrevista personal.

* Alumna de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, en el ITESM Campus Querétaro

⁴ Entrevista personal con David Lewis, llevada a cabo en Octubre del 2005.

Una aplicación práctica de soluciones extranjeras a problemas urbanos latinoamericanos.

Arq. Miriam Martínez Rosillo *

Introducción.

La ciudad, y por consiguiente su morfología urbana, es el resultado de complejos procesos políticos, culturales, sociales y económicos que la crean. Cada uno de estos procesos va conformando sus espacios a razón de sus necesidades, resultando en una ciudad que representa la mezcla creativa de todas las actividades que en ella se llevan a cabo.

“La ciudad actual vive y sobrevive con una enfermedad latente. Las soluciones que se han buscado para poder contrarrestar esta enfermedad, han sido utópicas e insuficientes y sólo han logrado postergar un malestar que se agrava cada día más en un círculo vicioso. Sus vicios han derivado en consecuencias que se manifiestan como síntomas de una enfermedad fatal. Esta manifestación está llena de signos evidentes que se pueden generalizar en las ciudades más grandes y más pobladas del todo el planeta: contaminación atmosférica y natural, demanda e insuficiencia de servicios, explotación y malgasto de recursos naturales no renovables, una calidad de vida precaria y una imagen urbana indefinida”. (Martínez, 2005: 1)

Esta enfermedad necesita de soluciones óptimas y apropiadas sobre la manera de proyectar e intervenir el espacio urbano.

En los Estados Unidos se han propuesto soluciones basadas en diferentes postulados e instrumentos que dicten la dirección de las ciudades contemporáneas y que reparen los problemas de las mismas. El urbanista Peter Calthorpe y el despacho DPZ han creado una lista de instrumentos de regulación que se aplican a cada proyecto urbano basados en la creación de una ciudad sustentable con la meta fundamental de crear espacios basados en la escala de un vecindario tradicional. Estos instrumentos son conocidos como TND (Tradicional Neighborhood Development) y TOD (Transit Oriented Development) los cuales comparten preceptos similares y

encaminados hacia el mismo objetivo que es el de crear nuevas urbanizaciones con la estructura tradicional de la ciudad tradicional.

El propósito de este ensayo se basa en analizar los once instrumentos de regulación que abarcan el TND y TOD (Capital Region Council of Governments, 2002) tratándolos de aplicar a la ciudad de Querétaro. Se examina desde la perspectiva del autor, basada en la experiencia de algunas ciudades mexicanas y por lo tanto pertenecientes a Latinoamérica.

Instrumentos de regulación del TND y TOD:

1. Desarrollo Compacto de Usos Mixtos

El TND promueve el desarrollo de usos mixtos en una zona compacta que genere los beneficios que trae consigo esta expansión compacta.

El desarrollo de usos mixtos se crea para poder satisfacer las necesidades inmediatas y básicas de sus usuarios, y el existir cada uno dentro de un radio de recorridos razonablemente cortos y distancias caminables forjan el éxito de un área determinada. Si se proyectan de manera dispersa conjuntos de un solo uso, los recorridos que se crean entre ellos se extienden y con esto se genera un gasto en tiempo, dinero, contaminación del medio ambiente, etc. Aunque en las ciudades mexicanas aún existe esta zonificación de usos, pueden implementarse fácilmente soluciones como el cambio de uso de suelo para generar una combinación de actividades que beneficien a sus habitantes.

2. Densidad Mínima Residencial

En el TND la densidad mínima residencial depende de los objetivos que se establezcan para determinar el carácter que se le quiera dar a la comunidad y no existe una densidad máxima tampoco. Para el TOD la densidad se determina por consideraciones basadas en el movimiento vehicular.

En México, el proceso es muy parecido, ya que las densidades residenciales se establecen en los



Fig1. Residencial en Querétaro, Qro.

Planes Parciales de Desarrollo Urbano, basados primordialmente en un diseño del *zoning*¹ urbano elaborado a consideración de un despacho urbano, seleccionado de un concurso por invitación, el cual debe ser revisado y aprobado por la Secretaría de Obras Públicas y posteriormente por el Cabildo. Este proceso representa, al igual que en los Estados Unidos de Norteamérica, la libertad de diseño que existe en nuestro país en cuanto a determinar las densidades habitacionales apropiadas para cada área. Su estipulación puede crear ventajas para la densificación de nuevas áreas y la redensificación de áreas desaprovechadas o vacíos urbanos.

Esta facilidad de diseño, aunque supone una ventaja para el desarrollo habitacional de la ciudad es también objeto de abusos al poderse quebrantar fácilmente por un factor que abunda en nuestras ciudades y que es protagónico y determinante en la conformación de las mismas, es decir, la inversión privada, la cual abre paso a la especulación inmobiliaria, ya que su participación se ha vuelto muy activa pues su dinámica económica ha modificado los valores del suelo y su rentabilidad. Este factor ha promovido la variación de las densidades habitacionales al significar un beneficio económico para los promotores inmobiliarios que buscan obtener provecho de la misma al adquirir terrenos de bajo costo y fraccionarlos hasta las dimensiones mínimas permitidas establecidas en las normas oficiales de desarrollo urbano de la ciudad. Lo mismo sucede cuando los promotores compran y

lotifican terrenos que no están considerados para uso habitacional en los planes parciales y ya que de esta manera alteran la densidad habitacional de una región.

3. Límites Frontales Angostos

El TND y TOD promueven el acercamiento de los accesos de las casas y establecimientos comerciales al lindero del lote para crear un ambiente amigable con el peatón. Se sugiere también para este propósito establecer un máximo de distancia entre los edificios y el frente del predio en áreas residenciales y comerciales.

En lo que se refiere a las áreas residenciales, en México el tipo de vivienda que existe desde los estratos bajos, como las casas de interés social, hasta los medios altos se edifica desde el lindero de los lotes en donde se bardean ambos flancos y el posterior hacia el interior de los predios. La característica de unir las construcciones al parecer surge de reproducir la tipología de las casas antiguas, en donde se construían lado con lado ya que al poseer un patio interior no requerían de un espacio que bordeara la casa, pero en las viviendas actuales, en donde se ha eliminado por completo el uso de un patio interior, se sigue usando esta tipología que ya no cumple con las características que antes justificaban su uso. En la actualidad este patio ha sido transformado a un patio de servicio posterior y un patio frontal que sirve como cochera y que representa el lindero del lote. Esta concentración de viviendas cumple con

1 *Zoning entendido como Zonificación del espacio urbano.*

la característica de edificar lo más cercano posible al espacio público que menciona el TND, pero a diferencia de la tipología de las casas en Estados Unidos, en donde existe una separación implícita entre el espacio público y el privado representada por un jardín o patio frontal, aquí no es aplicable para poder lograr un ambiente agradable al peatón pues no se camina junto a jardines y espacios abiertos en donde puedes apreciar las entradas de las casas, sino sólo a un lado de bardas o protecciones habitacionales.

Los espacios comerciales que existen en México que son imitación de los malls estadounidenses, que se basan en una tipología de una plancha de estacionamiento y una bodega comercial en el medio, eliminan por completo el ambiente agradable peatonal buscado pues se impone el movimiento vehicular al peatonal. En estos espacios, la sugerencia de acercarse a los andadores peatonales los comercios, equivaldría a una mejora de la imagen urbana y un beneficio a los compradores.

4. Frente de los Garajes

El TND y TOD establecen que los garajes deben posicionarse lejos del frente de las casas para disminuir su función y visibilidad y así realzar la entrada peatonal dentro de todo el conjunto.

Como se dijo con anterioridad, en México al usar una tipología en la que se ubica la cochera al frente del predio, se eliminan las jerarquías entre accesos peatonales y vehiculares. Se podría decir también que, el acceso del automóvil supera en dimensión al utilizado para acceder peatonalmente, lo que podría significar el predominio del primero sobre el segundo. En fachada, esta característica se aprecia muy fácilmente. La propuesta de ubicar la cochera lejos de la entrada de la casa se vuelve difícil de aplicar pues en un terreno estándar en el que el frente es más angosto que el largo, no se pueden separar demasiado los dos accesos. Esto no quiere decir que no se pueda lograr en lotes nuevos de mayor dimensión, pero en el entorno construido real no se puede modificar tal característica.

5. Diseño de los Edificios “A Escala”

El TND asienta que los edificios que están contruidos fuera de la escala del peatón se imponen a él y lo excluyen. Esto no quiere decir que se debe evitar construir edificios altos, sino sólo que su fachada y su proporción deben de estar en escala con sus alrededores, lo que generará una invitación espacial al peatón.

Diseñar “a escala” se refiere a proyectar los espacios en función de la gente y en función de su entorno. En función de la gente se diseña creando espacios peatonales, con andadores, plazas y banquetas amplias, recorridos que se adapten a las distancias máximas caminadas por la gente, etc.; y en función a su entorno acatando los estándares de diseño de los edificios vecinos o adecuándose a ellos. En la ciudad de Querétaro, en particular, existen edificios excluyentes como lo es la Plaza Boulevares, la cual por su monumentalidad y sus fachadas ciegas apartan a sus visitantes y rompen con el esquema de la zona. Como este ejemplo hay varios, pero es posible modificarlos, ya no en su escala, pero sí en el ambiente exterior que crean al colocar mobiliario urbano, espacios arbolados, alumbrado público, etc. para lograr un ambiente más agradable.

6. Orientación de los Edificios hacia la Calle

Para lograr ambientes más atractivos el TND y TOD proponen que los locales comerciales tengan grandes vitrinas hacia los andadores peatonales y sus accesos por los mismos; que los grandes centros comerciales se peguen a la calle hacia donde tengan grandes ventanas en su fachada y mantengan un acceso peatonal; y las casas, que cuenten con porches al frente, amplios accesos y garajes que no sean prominentes dentro de la fachada.

En los centros de las ciudades, esta morfología urbana se distingue fácilmente pues fue la manera en que se daba el comercio antiguamente, ya que los locales comerciales generalmente formaban parte de la fachada de las viviendas lo que generaba flancos comerciales muy transitados. En la actualidad esta misma tendencia se genera en

las zonas en las que no existe comercio de menor escala y los mismos propietarios van adaptando sus viviendas para generar comercios conforme se van necesitando, creando también así espacios comerciales activos, muy frecuentados y vividos por los ciudadanos.

En lo que se refiere a la propuesta en la que se sugieren amplios accesos y garajes que no se destaquen en la fachada podemos incluir el análisis hacia los planteamientos del instrumento cuatro en el que se define una tipología de vivienda diferente a la estadounidense aplicada en México y su dificultad para lograr los ambientes atractivos buscados con esta propuesta.

7. Patrones de Calles Caminables

El TND Y TOD advierten la presencia de modelos de calles y recorridos variados que no siguen una estructura coherente, así como las calles sin salida, el *cul-de-sac*² y calles curvilíneas, estas combinadas con una baja densidad habitacional provocan que el peatón extienda sus destinos y se vea tentado o forzado a usar su vehículo. También se identifica a la retícula como el esquema que permite una mejor circulación por tener un gran número de intersecciones y conexiones.

En los esquemas actuales de desarrollos de fraccionamientos y de pequeñas plazas comerciales, estos modelos de calles, al no existir un tráfico vehicular constante, se usan con frecuencia generando que los recorridos, ya sean a pie o en carro se vuelvan monótonos y más extensos. Es necesario restringir el uso de estos modelos y regular también el número de conexiones permitidas en las calles existentes. También es preciso establecer rutas como parte de un plan local y establecer las subdivisiones que puedan ser requeridas para cumplir con el mismo.

8. Diseño de Vialidades al Estilo Tradicional

El TOD identifica que es común que en los nuevos conjuntos residenciales se hagan calles anchas que sólo favorecen la velocidad de los automóviles

y hacen menos caminables sus vecindarios. Los caminos son sujetos de expansión conforme el desarrollo y el tráfico van en aumento. Para evitar este crecimiento vial es necesario promover la reducción del ancho de las calles y el aumento de recorridos peatonales, cruces, medidas de control del tráfico, uso del paisajismo y lo necesario para desacelerar los coches y alentar la actividad peatonal.

En las ciudades mexicanas, es frecuente que se utilicen calles amplias como vialidad principal de un fraccionamiento en donde se unen todas las calles secundarias, esto genera que su tráfico sea continuo y veloz por no contar con elementos que lo impidan, así se dificulta que estos fraccionamientos sean peatonales y seguros para sus habitantes. De la misma manera las calles que se encuentran fuera de conjuntos residenciales y que son generadas para unir calles de viviendas son detonadoras de desarrollos inmobiliarios pues al existir infraestructura vial se empiezan a desarrollar a lo largo núcleos habitacionales, los cuales van extendiendo las vialidades saturándolas cada vez más de tráfico vehicular. Un caso particular en la ciudad de Querétaro es la Avenida Pie de la Cuesta que una vez creada, con solo dos carriles en ambos sentidos, detonó un desarrollo inmobiliario acelerado y la saturación de esta vialidad. Para poder evitar este desarrollo es necesario establecer en los planes parciales de desarrollo las vialidades que sean capaces de albergar el tráfico de un desarrollo tan grande y limitar igualmente el desarrollo inmobiliario.

9. Adecuación Peatonal

El TND se refiere a la creación de espacios caminables agradables que contengan todos los elementos necesarios para que el peatón sienta seguridad al ir caminando a un lado del tráfico vehicular y que posea un sentimiento de seguridad hacia su espacio. Es fundamental establecer elementos urbanos a distancias cortas para que los recorridos se acorten y se tenga también una referencia urbana que permita leer y entender fácilmente la ciudad. Esta ambientación se complementa también con el mobiliario urbano que es indispensable para crear a escala del peatón los espacios urbanos.

² *Cul-de-sac se entiende como el final de una calle que posee un circuito en donde los automóviles giran 360 grados para volver por el mismo camino.*

10. Diseño y Paisajismo en Lotes de Estacionamiento

El TOD y TND establecen que los estacionamientos rompen con la armonía urbana. Es necesario localizar los estacionamientos a un lado o atrás de los comercios para poder hacer más caminables las calles. Así se reducen también los conflictos entre autos y peatones al consolidar los estacionamientos y reducir los quiebres en las aceras a lo largo del frente de la calle. Estos instrumentos sugieren que se diseñen los estacionamientos en conjunto con el paisaje, andadores, elementos que adecuen la peatonalización para poder romper con la línea asfáltica que generan.

Estas propuestas son esenciales para eliminar la imagen gris y solitaria que generan la mayoría de los estacionamientos que envuelven a todos los edificios que albergan a una gran cantidad de personas. Este fenómeno ha ido apoderándose de la imagen urbana de nuestras ciudades al ir saturando de bloques de asfalto que carecen de todo equipamiento. El diseño conjunto de los estacionamientos con elementos que los vuelvan igualmente peatonales que vehiculares, así como equiparlos de energía eléctrica, servicios sanitarios, etc. puede resultar en el aprovechamiento de estas grandes planchas para ser usadas en eventos, presentaciones, conciertos, etc., ya que el uso exclusivo de guardar cientos de automóviles los vuelve espacios inservibles.

11. Parques Públicos, Áreas Verdes y Plazas Vecinales

Estos elementos significan los componentes críticos del TND, por lo cual se estipula que deben ser espacios atractivos que fomenten dentro de ellos la

diversidad de actividades y generen puntos visuales que rompan de una manera agradable con el entorno construido.

Los parques, jardines y plazas conforman los espacios públicos en una estructura urbana, lo cual los convierte en articuladores de las actividades en la ciudad y los espacios más visitados para el esparcimiento y la cohesión social. No hay mejor ejemplo que el Centro Histórico de la ciudad de Querétaro, en el que se generan la mayoría de las actividades de una ciudad en un espacio agradable, seguro, armónico, peatonal y que facilita el tránsito vehicular. Los espacios de esparcimiento de la ciudad de Querétaro son pocos fuera del Centro, se limitan principalmente a pequeños parques, áreas de donación dentro de los fraccionamientos o a espacios que han adoptado el concepto de articuladores de actividades sociales, como lo son ahora las plazas comerciales.

Esta desvirtuación de lo que es un espacio público abierto nos dicta que tenemos que reincorporar a nuestra vida cotidiana centros de barrio en donde se generen actividades que agrupen e involucren a los habitantes de un número pequeño de fraccionamientos y comunidades cercanas para que se pueda lograr una identidad colectiva definida.

Conclusión.

Estos once puntos sólo pueden tener éxito si se identifican las áreas que tengan un potencial para su aplicación. También se debe considerar el grado de utilidad de estos puntos en lo ya construido, pues no sirve para el objetivo de mejorar nuestras

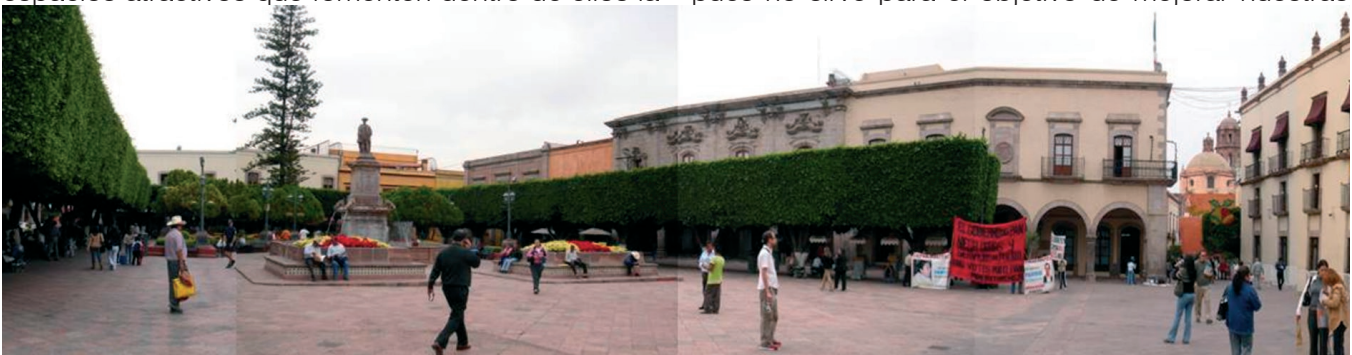


Fig2. Plaza de Armas en Querétaro, Qro.

ciudades proyectar sólo nuevas urbanizaciones, sino tratar de solucionar lo que ya existe. Es de vital importancia también crear una conciencia común en todos los actores de desarrollo de la ciudad y de los ciudadanos para lograr un objetivo en común y para que la sociedad entienda los cambios que se generarán si la ciudad sigue creciendo sin una regulación apropiada y los problemas que traerá consigo este crecimiento. Debemos entender que la ciudad es el resultado de nuestras propias acciones y que no vale sólo copiar las soluciones de otra cultura, que en un porcentaje son aplicables a nuestros problemas por que la raíz de los mismos se ha generado también por imitación de otros modelos urbanos. No podemos culpar de la disgregación de nuestras ciudades a los urbanistas, ya que nosotros también somos cómplices de permitir a unos cuantos solucionar los problemas de miles.

Bibliografía.

Capital Region Council of Governments (2002): *CRCOG Best Practices Manual. Chapter 6: Facts Sheet*. Abeles Phillips Preiss & Shapiro, Inc. Página Electrónica: http://www.crcog.org/publications/CommDevDocs/TCSP/Ch06_FactSheet_TND.pdf

CONGRESO para el Nuevo Urbanismo. La Carta del Nuevo Urbanismo. www.cnu.org/pdf/Carta_espanol.pdf.

LARREA, Q. y CAPELLA, J. *La ciudad compacta-difusa* ¿Cómo serán los objetos del futuro? El País, México, 1996. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>

MARTÍNEZ, Miriam. (2005). *El “desparrame” de la consciencia*. ITESM, Campus Querétaro: Querétaro. Ensayo presentado en la materia “Teorías y metodologías del Nuevo Urbanismo” de la Maestría en Nuevo Urbanismo, ITESM Campus Querétaro: Querétaro.

* Alumna de la Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo, en el ITESM Campus Querétaro

Vecindarios defensivos latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalización.

Eloy Méndez *

Introducción

La ciudad actual es fragmentaria. Franjas de espacio urbano de distintos tamaños se suceden en sorpresivas arritmias disonantes. Se trata de porciones con uso diferenciado y desarticuladas entre sí tanto en su funcionamiento como en su percepción visual. Cada vez es más frecuente que fracciones sociales homogéneas ocupen fracciones de suelo aisladas entre sí, recordando sin intención las antiguas empalizadas o núcleos pertrechados de construcciones laberínticas.

Los fraccionamientos residenciales cerrados, o vecindarios defensivos¹, no son una fórmula novedosa. Sí lo es la tendencia a predominar en cuanto forma planeada de construir la ciudad, en la misma medida que se convierte en un urbanismo naturalizado, el modo “natural” de hacer y percibir el entorno construido, de establecerlos en proyecto de ciudad alternativo a la preexistente. Los vecindarios defensivos son una experiencia amparada en la demanda social de la seguridad, justificada mediante

un discurso emergente que le atribuye las cualidades de lo apropiado y le inviste de las ventajas de lo prohibido. En el México de las ciudades medias y de las zonas metropolitanas de las décadas recientes es cada vez más relevante el fenómeno del cierre de los conjuntos habitacionales.

Arquitecturas autónomas y franjas urbanas confluyen en el aprovechamiento de las ventajas de aglomeración. Ambas configuran vecindarios defensivos que evitan el libre acceso, consagrando la exclusividad de un espacio así convertido en fragmento de ciudad, evidenciando una fractura social incorporada sin más a la vida cotidiana, naturalizada. Cabe pensar, pues, en la existencia de una morfología y fundamentos de la práctica del espacio prohibitorio con ciertas regularidades y relevancia en el estilo de vida excluyente, ya que “en una sociedad como la nuestra son bien conocidos los procedimientos de exclusión”, para lo cual se vale con frecuencia de “lo prohibido”. No existe sólo la actitud de refugio en la seguridad grupal que multiplica la epidermis de la casa cancelando el acceso de otros, “sino de una separación y un rechazo” (Foucault, 1982, p. 4 y 5) del entorno urbano, del orden precedente.

El reforzamiento de las barreras que pretenden evitar el acceso a quienes no pertenecen al grupo social así establecido suele asociarse con la imagen de las fortalezas europeas de la Edad Media (Geraiges et al, 2002; Lacarrieu, 1998). Para Gastón Bachelard (1983), la clausura medieval no se reduce a la línea envolvente del conjunto -mecanismo de autoprotección similar a la concha del caracol-, es la simultaneidad de la casa-fuerte y la ciudad-fuerte. La fachada se cierra lo mismo para la perspectiva externa al núcleo como a la vista de la calle y el recinto. El molusco y sus dispositivos defensivos naturales se petrifican en la fortaleza. La metáfora es perfecta. La envoltura calcárea es inseparable de la delicada fibra del animal, casi tanto como la muralla extiende la vestimenta protectora del guerrero. Ambos marcan con nitidez la dicotomía fuera-dentro, interior-exterior del espacio².

1 Cabrales, F. y E. Canosa (2001), en el estudio del caso de Guadalajara, México, hablan de “fraccionamientos cerrados” o “urbanizaciones cerradas” para referirse a las agrupaciones sociales emplazadas en conjuntos residenciales acordonados por vallas y una serie de dispositivos de seguridad cuyo propósito es controlar el acceso de bienes y personas, aunque la denominación se limita desde luego al caso mexicano. Hay otros términos según el país en que se ubica la experiencia, Maristella Svampa (2001) les llama “countries” o “barrios privados” en Buenos Aires. Lo mismo sucede con “ciudad blindada” (Costa, J., 2003), o “condominios horizontales fechados” (Lima, J.C. y B. Ribeiro, 2002). En la bibliografía anglosajona de mediados de los noventa (sirvan de ejemplo S. Zukin, 1996; G. D. Squires, 1996 y Nan Ellin, 1996) usan con frecuencia el término “gated community” o “barrer community” para referirse al mismo fenómeno. El breve alegato de Gottdiener, M. y R. Hutchison (2000, pág. 202 y ss.) acerca de la amplia tipología comprendida por la noción “comunidad”, cuya dispersión en el espacio no es obstáculo para estar integrada, invita a descartar “comunidad cercada”, de concentración necesaria; estos autores retoman de Suttles, G. (1972, *The Social Construction of Communities*, University of Chicago Press, Chicago), Susser, L. (1982, *Norman Street: Poverty and Politics in an Urban Neighborhood*, Oxford University Press, Oxford) y Manuel Castells (1983, *The City and the Grass Roots*, University of California Press, Berkeley y Los Ángeles) el término “defended neighborhood”, entendiéndolo como una agrupación que adquiere sentido de identidad a partir del hostigamiento externo, que se cierra a sí misma ante desafíos externos y además llega a tener ligas e influencias importantes con el gobierno local. Por ello adopto “vecindario defensivo”, si bien su significado adquiere matices.

2 Gaston Bachelard (1983: pág. 164) brinda la más sugerente descripción de los feudos medievales amurallados, donde la estrategia militar de autodefensa recurre al refugio en las disposiciones intrincadas

Guardadas las distancias espacio temporales que echan por tierra toda similitud, residencias individuales y vecindarios defensivos cifran en la exclusividad la adquisición y disfrute de bienes escasos como la seguridad³, infraestructura, servicios y aún espacios públicos reservados. A su vez, los hogares, última coraza del ámbito familiar, son ambientes encapsulados.

Interrupciones abruptas del tejido urbano por vallas privadas y muros continuos formados por la espalda de las casas son un fenómeno anómalo más o menos tolerada por las autoridades locales, al tiempo que es aceptada y aún impulsada por la sociedad civil, sugiriendo no pocas interrogantes que rebasan los alcances de estas notas interesadas en puntos básicos: ¿en qué consisten los vecindarios defensivos? ¿Cómo se fundamentan para la práctica de la arquitectura y el urbanismo? Si bien son un instrumento de “marketing” urbano, ¿responden a una demanda real y una forma de ver y vivir la ciudad?

Ahora bien, en el declive de las metrópolis norteamericanas proliferan intervenciones urbanísticas alternativas, donde coexisten con las “gates communities” los “malls”, los parques temáticos, o las ciudades del entretenimiento, lugares que escenifican actividades colectivas de un modo de vida característico de la modernidad tardía ante la ago-

del recinto fortificado análogo al laberinto de la concha del caracol: en el centro mismo de la ciudad fortaleza habrá una plaza cuadrada donde se construirá la casa del gobernador. Partiendo de esta plaza sale una calle única que le dará la vuelta cuatro veces, primero en dos circuitos que siguen la forma del cuadrado, después en otros dos de forma octogonal. En esa calle, cuatro veces enrollada, todas las puertas y ventanas dan al interior de la fortaleza, de suerte que la parte de atrás de las casas forme una muralla continua. La última muralla de casas se apoya en el muro de la ciudad que forma así un caracol gigantesco (...) Aunque el enemigo se apodera de una parte de ella, el núcleo central quedaría siempre disponible. Ese movimiento de retirada espiral ha proporcionado la línea general de la imagen. El cañón del adversario no sabrá tampoco seguir la retirada y tomar en enfilada las calles de la ciudad enroscada. El recinto central o plaza de maniobras, el palacete o casa fuerte, o alcázar, es en este esquema el punto último de resistencia de un espacio en disputa, con éste se encumbraba la toma o resistencia simbólica, sin este paso decisivo el atacante no legitima su hazaña.

3 Hans Magnus Enzensberger, en “Memorias de la abundancia” (El Malpensante, lecturas paradójicas, No. 5, 1997, pp. 20 y 21, cit. por Wonne Icx, 2002: pág. 135) considera que la seguridad es el bien de lujo más precario de los seis más cotizados, aunque en éstos incluye otros bienes redundantes de la seguridad en los vecindarios defensivos, como el medio ambiente, atención, espacio y tranquilidad.

rafobia, o abandono de los espacios públicos tradicionales, la plaza y la calle. Las políticas urbanas de las últimas tres décadas en Latinoamérica (Svampa, 2001; Cabrales, 2002; Rodríguez, 2002) hacen eco de este modelo globalizado. Operaciones recientes introducidas en las ciudades mexicanas lo confirman: megaproyectos, revalorización y reuso de centros históricos, gigantescos centros comerciales y vecindarios defensivos que intentan adoptar imagen y función norteamericanas.

Con el propósito de evaluar los vecindarios defensivos en tanto oportunidad de diseño ensayado para resolver el desafío de la inseguridad, las siguientes reflexiones tocan cuestiones particulares de la experiencia latinoamericana, cimentando bases para formular hipótesis y nuevas interrogantes e identificar elementos comunes a las experiencias citadas.

En una región que muestra nítidos los rasgos del simulacro y la apariencia en la arquitectura (Méndez, 2002), donde la identidad de los espacios locales se basa en la confluencia de imaginarios forjados en territorios diversos es interesante estudiar las paradojas de la profusión de fronteras interiores en las ciudades⁴, propiciatorias del espacio del ostracismo.

Espacio - Sociedad

El cierre del espacio habitacional de grupos sociales homogéneos en franjas de suelo urbano cualificado para integrarse a la ciudad a la vez que para separarse de ella, es el anticipo del vecindario defensivo. Son franjas sociales –compuestas en su mayoría por las clases medias y alta- con la expectativa de obtener de los promotores de bienes raíces la forma espacial que les garantice en unidades colectivas la seguridad del lugar, la libertad y el marco del estilo de vida verde requeridos en lo individual. Los agentes sociales de apoyo –arquitectos, diseñadores, planificadores urbanos-, se ajustan a las condiciones del gusto, solvencia económica e inclinaciones ideológicas circunstanciales.

4 “Las identidades ‘comunales’ ostensiblemente compartidas son los efectos secundarios o subproductos de un trazado de fronteras inacabables” (Zygmunt Bauman, 2003: pp. 23-4).

Los vecindarios constituidos no son agrupaciones preexistentes al conjunto habitacional⁵, estas más bien se dan en el cruce del interés social general por obtener y producir un ambiente con determinada forma, con las funciones desplegadas por los agentes que participan en el diseño urbano detentando la respuesta a la demanda del mercado, lo que supone la disposición a adquirir un bien inmueble a la manera de llave que franquea la puerta de una casa a la vez que viene a materializar un espacio social⁶ determinado. Con la propiedad de la casa se cristaliza la pertenencia de tal cantidad de signos distintivos que garantizan la diferenciación del poseedor respecto a quienes no los poseen (la mayoría de la población urbana), así como su integración al grupo de los afortunados⁷. De ahí el efecto de unión y separación de este estilo de vida. La preeminencia del espacio social está definida “por la exclusión mutua (o de la distinción) de las posiciones que lo constituyen, es decir, como estructura de yuxtaposición de posiciones sociales” (Bourdieu, 2000: 120). El espacio social se forma por la relación de posiciones o agentes sociales afines que para relacionarse se integran y al asumirse se excluyen; se establece una trama cambiante de ubicaciones y distancias. Por tanto, el espacio social se evidencia gracias a las distancias establecidas por la exterioridad de las posiciones tanto en el interior de los grupos homogéneos como entre éstos y los grupos diferentes.

Siguiendo a P. Bourdieu, el espacio social es una representación de la noción de clase social. Si bien

5 Sin embargo, en tanto comunidades ensayadas, el entendimiento sobre el que éstas se basan “precede a todos los acuerdos y desacuerdos. Semejante entendimiento no es una línea de meta, sino el punto de partida de toda convivencia” (Z. Bauman, op. cit.: pág. 16).

6 Retorno el empleo que de “espacio social” hace Pierre Bourdieu (1997: pág. 30), quien lo define como el conjunto de disposiciones distintas y coexistentes, exteriores las unas de las otras, definidas las unas en relación con las otras, por relaciones de proximidad, de vecindad, o de alejamiento y también por relaciones de orden como debajo, encima y entre. En este estudio se tocan grupos sociales detentadores del capital económico necesario para conseguir un bien escaso, el cual se prefiere en la presentación mencionada debido a la satisfacción de las necesidades que tal adquisición implica. En particular incorporo la relación que el mismo autor establece en seguida del espacio social con el espacio físico.

7 La identificación elitista de estos vecindarios es tan clara en Argentina, que Maristella Svampa les llama “los que ganaron” (2001) y Zygmunt Bauman les denomina “los triunfadores” en Europa y Estados Unidos (Zygmunt Bauman, 2003).

es imposible obtener una representación gráfica –visible– del complejo tejido social, es razonable aceptar que se objetiva en el espacio físico. Las yuxtaposiciones, distancias y jerarquías sociales serían ilegibles sin su representación simbólica en un determinado orden en el que privan también las exterioridades de cuerpos, de cosas. Más todavía, la estructura del espacio tiende a adquirir carta de naturalización⁸, aparece como extensión inevitable y necesaria de la acción social. Capacidades adquisitivas y capital cultural ordenan de alguna manera el tejido urbano, bordan en él las partes de ciudad, montan escenarios acordes a sus disposiciones, al grado que “el consumo más o menos ostentoso de espacio es una de las formas por excelencia de la ostentación del poder” y en contraparte, “aquél a quien se caracteriza como “sin casa ni hogar” o “sin domicilio fijo” no tiene –prácticamente– existencia social” (Ibid).

Mediante la arquitectura se procede a fijar, a anclar en el lugar los referentes físicos de relaciones, agentes y diferencias. Simboliza la ubicación social del sujeto, retiene sus amarres locales, vecinales y extra locales. Destaca sobre el entorno del mismo modo que la economía de su propietario destaca sobre el vecindario y la ciudad. La volumetría edificatoria no es el único recurso para lograrlo, también cuenta la ubicación estratégica y la orientación del gusto ahora influido, entre otras cosas, por el respeto al medio natural y el disfrute de sus bondades. De manera que esto contribuye a definir las categorías de percepción y valoración del medio edificado, cuya estética ha de corresponder desde luego al “buen gusto” predominante. La tipología arquitectónica es en consonancia más o menos homogénea y a tal grado apropiada, que eventuales diseños extravagantes son absorbidos por las reglas establecidas y aún por el juicio crítico de los vecinos (no así la introducción de una vivienda de bajo precio en un entorno residencial alto). Lo bueno y

8 Para P. Bourdieu (2000: pág. 200), la estructura social se manifiesta, en los contextos más diversos, en la forma de oposiciones espaciales, en las que el espacio habitado (o apropiado) funciona como una especie de simbolización espontánea del espacio social. En una sociedad jerárquica, no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales, de un modo (más o menos) deformado y sobre todo enmascarado por el efecto de naturalización que entraña la inscripción duradera de las realidades sociales en el mundo natural (Ibidem.).

lo malo, lo feo y lo bonito, tanto como la disposición para obtenerlos y juzgarlos, son parte del patrimonio cultural del espacio social, que establece también los linderos del campo de producción arquitectónica, sujetando de esta manera desde el espacio social las regulaciones del espacio físico, que ha de repetir yuxtaposiciones, distancias y jerarquías.

Aquellos grupos sociales distinguidos mediante su emplazamiento en la ciudad potencian su inversión inicial incorporando valores sociales y simbólicos mediante “el efecto de club resultante de la reunión duradera (en los barrios elegantes o las residencias de lujo) de personas y cosas que, diferentes de la mayoría, tienen en común no ser comunes” (Ibid, 124). Por si no fuera suficiente, reglamentos y consensos internos terminan de mostrar la exclusividad del grupo social acotado de la misma manera que el conjunto arquitectónico correspondiente. No es lo uno sin lo otro. Se establecen y naturalizan fronteras. Se fija la relación excluyente dentro-fuera. Queda marcada la distancia para los indeseables⁹. La privacidad antes expuesta a los dispositivos de vigilancia y control públicos queda en manos del vecindario, ahora enfrentado a una paradoja: “en todo este proceso descentralizador de la vigilancia, el aumento de las capacidades está íntimamente vinculado al incremento de la vulnerabilidad” (Whitaker, 1999, p. 149).

Los vecindarios defensivos materializan una forma espacial en principio ingenjada para ser ocupada

⁹ Esta actitud hacia el otro se ha exacerbado en el ambiente de la migración masiva. La invasión de metrópolis ordenadas de acuerdo a los cánones de la racionalidad moderna por los pobres –criminales en potencia- del Sur es rechazada, es la aversión hacia los desconocidos, los impredecibles, es la que Zygmunt Bauman llama “criminalización de la pobreza”. Z. Bauman llama la atención al desprendimiento o evasión del anclaje en el territorio por parte de la elite económica como rasgo de su estatus en el mundo globalizado. La escala que ocupan “los de arriba” y “los de abajo” en la sociedad de consumo es la del grado de movilidad, de libertad para elegir el lugar que ocupan. Una diferencia entre “los de arriba” y “los de abajo” es que los primeros pueden alejarse de los segundos, pero no a la inversa. En las ciudades contemporáneas se produce un apartheid á rebours: los que tienen medios suficientes abandonan los distritos sucios y sórdidos a los que están atados, a aquellos que carecen de esos medios (1999: pág. 114). La paradoja es clara, el “grado de movilidad” mayor de quienes detentan el capital económico propicia el aislamiento en estructuras ambientales fijas, así sea para ocupación eventual en el permanente tránsito global. A su vez, la “movilidad” de los carentes de recursos consiste en ser echados “una y otra vez del lugar que quisieran ocupar”.

por grupos sociales desarraigados de la ciudad¹⁰. El estudio morfológico no se agota en el registro –o descubrimiento- de las regularidades de la forma física de los asentamientos, cuyo propósito es obtener la tipología del fenómeno, más bien se refiere a la correspondencia causal de la forma del espacio con la sociedad que lo ocupa. La forma de los actuales aislamientos autoprotegidos no proviene, pues, del remoto feudo amurallado, ni es una súbita invención de los urbanistas contemporáneos, es sobre todo una figura de arraigo profundo en la tradición anglosajona con raíces indudables en la estructura económica, en las nuevas preferencias de las clases medias y la influencia del movimiento postmoderno de la arquitectura y el urbanismo. Esta puesta en valor por las sociedades latinoamericanas se refuerza con las innovaciones recientes de sus similares norteamericanas.



Fig. 1. Un barrio tradicional norteamericano

La forma cerrada materializa un orden social determinado. “La modernidad es esencialmente un orden post-tradicional”, sostiene Anthony Giddens (1991), un orden representado en la construcción y el dinamismo de las urbes anglosajonas de la segunda posguerra y en fragmentos de las grandes ciudades latinoamericanas, formando parte de los mecanismos de “liberación” de las instituciones sociales. Tales mecanismos, dice A.

¹⁰ De acuerdo con Zygmunt Bauman (2003: pág. 66), “la nueva elite no está definida por localidad alguna: es extraterritorial en un sentido auténtico y cabal. Sólo la extraterritorialidad garantiza una zona despejada de comunidad y la nueva ‘elite global’, que ... es la única población que la habita, desea que esa zona sea exactamente así.”

Giddens, invaden los ámbitos sociales plasmando la modernidad en la vida cotidiana incluyendo, desde luego, el espacio habitable, que contribuye a obtener la seguridad de individuos y colectividades. El vecindario cerrado es una muestra de la búsqueda exacerbada de la seguridad derivada del incremento de la incertidumbre; es la sofisticación de formas protectoras ensayadas a lo largo de la historia, desembocando con frecuencia en vericuetos urbanísticos de morfología premoderna remitida al escondrijo del laberinto. Se constituye así un orden que responde a la cuestión existencial enunciada por Giddens (Giddens, 1991, p. 14) "¿Cómo debo vivir?" que a la larga define la identidad propia.

Primero el miedo, luego la forma

De la revisión¹¹ de la experiencia arquitectónica y urbanística norteamericana, desde la segunda posguerra, se obtienen elementos para la comprensión del origen de los vecindarios defensivos como continuación y alternativa de la experiencia suburbana¹². Durante los lustros inmediatos a 1945, la

11 *La forma del espacio cerrado de las "comunidades cercadas", o "urbanismo defensivo", en respuesta a la inseguridad del entorno es planteado por Nan Ellin (1996: pp. 145 y ss.) parodiando la máxima funcionalista "la forma sigue a la función", en "la forma sigue al miedo", reconoce además que tal medida contribuye a su vez a acentuar la paranoia y la desconfianza. Esto le lleva a reconocer la "arquitectura del miedo" (Nan Ellin, 1995) en la tradicional inseguridad provocada por los cambios incesantes de la época moderna, reforzada en años recientes por el miedo hacia "el otro", acompañado por "la proliferación del racismo, los crímenes por odio, el neo-nazismo y otras xenofobias" (pág. 36). Para Zygmunt Bauman (1999: pág. 65), el miedo que orilló antaño a la aglomeración en las ciudades, es una característica de las ciudades contemporáneas, donde el miedo ya no provoca la protección de la ciudad toda, sino del hogar individual en el interior de aquélla.*

12 *Para estas notas es muy útil la acepción de suburbio empleada por Robert Fishman (1987: pág. 6), sobre todo por el reconocimiento que hace de la integración de la arquitectura. Define al suburbio primero por lo que incluye –residencias de la clase media- y segundo (quizá más importante) por lo que excluye: todas las industrias, todo comercio, excepto las empresas que sirven específicamente al área residencial, y los residentes de la clase más baja (excepto a los sirvientes). Estas características sociales y económicas son expresadas en el diseño a través de la tradición suburbana de la arquitectura residencial y del paisaje. Derivada del concepto inglés del pintoresquismo, esta tradición distingue al suburbio de la ciudad y del campo circundante y crea esa estética del "matrimonio de la ciudad y el campo" que es la marca del verdadero suburbio. Sarah Hernández (1995: pág. 1) coincide y complementa con su tesis: el desarrollo de la ciudad americana es producto de una constante pugna entre el desarrollo del capitalismo y la industrialización; y entre un movimiento progresista que aboga por una búsqueda de la identidad americana, de una ciudad fundada en la tradición y en la relación del hombre con la naturaleza,*

suburbanización registra un auge inusitado respecto a los doscientos años de su trayectoria precedente, convirtiéndose en la forma urbana predominante de los Estados Unidos que genera un nuevo tipo de ciudad. La creación cultural del suburbio proviene tanto la ocupación de grandes áreas rurales en torno a las ciudades interiores de las metrópolis, como la producción masiva de vivienda, son propiciadas por el fantasma de la repetición de Hiroshima en suelo estadounidense, así como por la intensa producción automotriz y el correlato en el tendido de carreteras asfaltadas¹³. La ideología que abraza la vida campirana, la promoción de la familia como pilar social, la elevación de los índices de confort de la vivienda y el apoyo recibido de las campañas televisivas favorecen no sólo la descentralización urbana, también el origen de la nueva forma reforzada por la descentralización simultánea de las funciones de gestión e instalaciones industriales. Esto es, la dispersión urbana brinda las certidumbres de repente abandonadas por la riesgosa aglomeración deteriorada por la creciente segregación y deterioro de las ciudades interiores, sujetas a la reocupación por las minorías étnicas de población hispana y negra.

La declinación de la fe en la ciudad moderna entendida como la unidad espacial poseedora de los atributos necesarios para la realización humana del individuo y la sociedad, es expresada en el medio norteamericano en pleno auge urbanístico de la segunda posguerra¹⁴, ante la demolición recurrente de los viejos centros urbanos para la redensificación en el más ortodoxo esquema del

que busca la vida en comunidad y la mejoría del individuo.

13 *Según R. Fishman (1987: pp. 8 y ss.), si bien el suburbio es la compleja materialización de una opción consciente basada en la estructura económica y los valores culturales de la burguesía angloamericana. La suburbanización no fue el destino automático de la clase media en la 'ciudad industrial madura' o una respuesta inevitable de la Revolución Industrial o de la así llamada revolución del transporte. Para Fishman el suburbio significa la realización de una utopía de la burguesía y para ello aclara lo que entiende por "burguesía": la porción de la clase media que a través de su capital o estatus profesional ha obtenido un nivel de ingresos igual al de los señores terratenientes, pero cuyo trabajo diario en las oficinas urbanas le ata al estilo de vida de la clase media (pág. 12).*

14 *R. Fishman (Ibid., págs. 192 y 193) ilustra el fenómeno con cifras. Del año 1950 al de 1970 se erigió un promedio de 1.2 millones de casas cada año, predominando la vivienda unifamiliar suburbana. En los años 1970's, la tendencia se reforzó con la producción de 20 millones más en la década.*

suizo-francés Le Corbusier, dedicado a erigir torres de apartamentos y oficinas en planicies generosas abiertas en los corazones urbanos. La crítica de Jane Jacobs en *Death and Life of Great American Cities* (1973) reclama el desconocimiento de la ciudad real por parte de los urbanistas, pues “desde Howard y Burnham hasta las más recientes enmiendas a las leyes de reordenación urbana, toda la trama de la tragedia no tiene nada que ver con la manera de ser y funcionar las ciudades en la vida real” (J. Jacobs, 1973: 30). Este diagnóstico temprano se desprende sin duda de una interpretación crítica de las metrópolis norteamericanas formadas con los inmigrantes que provienen de los “company towns”, así como de “las plantaciones, de las granjas-factorías, de las tierras de subsistencia y pan llevar, de las aldeas mineras y de los suburbios-para-una-sola-clase” (Ibid., 464), cuyo desconocimiento lleva a la simplificación de los “complejos organizados” que son las ciudades¹⁵. Jacobs proclama la diversidad de la sociedad urbana¹⁶ y cuestiona la nociva segregación¹⁷ de la apropiación excluyente del espacio de la ciudad al preguntarse “¿Supone por fortuna alguien que en la vida real las respuestas y soluciones a las grandes cuestiones que nos preocupan puedan venir de aglomeraciones o asentamientos homogéneos?” (Ibid., 468). Los razonamientos de la autora pueden interpretarse desde la preocupación por el desfase entre la “ciudad real”, la constituida por la sociedad prevaleciente de perfil multicultural cambiante, y la

15 A la vez, la reflexión parte del cuestionamiento a la tradición del modelo de la ciudad jardín del inglés Ebenezer Howard, quien inspirado en el socialismo utópico y en el anarquismo propone ciudades jardinadas en *To-Morrow* (1898) y se dedica a construirlas, intentando conciliar los mundos convertidos en antagónicos por la revolución industrial, el campo y la ciudad, influyendo en adelante en el urbanismo anglosajón. Daniel Hudson Burnham revalora la experiencia en la propuesta clasicista de la Ciudad Bella puesta en espectáculo en la Exposición de 1893 en Chicago, donde construye varios edificios con ese estilo desde los años de 1880.

16 En consecuencia, propone la conservación de los vecindarios y algunas manzanas viejas en la ciudad interior, así como la mezcla de funciones en el uso del suelo, compatibles con la ocupación residencial densa. David Harvey (2003: pág. 194) advierte en Jacobs el control de la diversidad para que pudiese funcionar en la forma por ella propuesta, precediendo así la “comunidad cercada” que luego codifica el nuevo urbanismo.

17 Robert E. Park, fundador de la escuela de sociología de Chicago y alumno de Georg Simmel en Berlín, había introducido en Estados Unidos la preocupación por la auto segregación desde principios de siglo, derivado del desarrollo industrial que promovía la individualización y la disolución de los vecindarios en las grandes ciudades (ver Peter Hall, *Cities of Tomorrow*, 1990: pp. 368 y 369).

tradición del urbanismo de la primera mitad del siglo. La debilidad señalada del entramado urbano es la especialización funcional de las zonas residenciales, a través de los suburbios sólo destinados al uso habitacional según los ingresos económicos de los residentes. Del mismo modo aparece un elemento que ha de ser constante en autores de entonces y posteriores, las falacias del pensamiento, la visión errónea de la realidad que desemboca en acciones inadecuadas en la práctica del urbanismo. Más aun, la autora llama la atención desde entonces sobre la inseguridad y el miedo¹⁸.

Contemporáneo de Jacobs, Lewis Mumford (1989) amplifica el drama de la metrópoli. Los suburbios consolidados proliferan, donde la cima del éxito social y económico es coronado con los mejores ejemplos de la innovada tipología de residencias soleadas, aireadas, arboladas e higiénicas, diseñadas y construidas en los suburbios por figuras como los arquitectos Henry Hobson Richardson y Frank Lloyd Wright. Amplios ventanales de vidrio, audaces volados de concreto y el lucimiento de materiales a la vista dan cuerpo a la estética moderna de la casa solariega del individuo triunfador, quien da la espalda a los barrios convencionales de la asfixiante metrópoli para aventurarse en el medio rústico, silvestre y saludable para la familia incontaminada¹⁹. La búsqueda de la libertad en el campo sin muros ni burocracias, o rígidos controles que obstaculizan la vida comunitaria, recibe un nuevo impulso con la producción masiva del automóvil y el fortalecimiento del sistema carretero. Para Mumford, el suburbio es la forma urbana difundida por la consolidación de un modo de vida. Se funda en el rechazo a la ciudad de masas que evita el contacto humano, abrazando el valor primario de conservación del núcleo social básico, la familia. Y por tanto, la dinámica del vecindario suburbano termina girando

18 “si las calles de una ciudad son seguras de la barbarie y el miedo es de ese modo tolerablemente segura de la barbarie y el miedo. Cuando la gente dice que la ciudad, o una parte de ella, es peligrosa o es una jungla, lo que primeramente quiere decir es que no se siente segura en las banquetas” (J. Jacobs, op. cit., citada por M. Leccese y K. McCormick en *Charter of the New Urbanism*, pág. 135).

19 En este punto Mumford muestra la influencia de Georg Simmel, analista de la psicología del urbanita moderno en cuya alma “todas las exteriorizaciones más triviales están finalmente ligadas por medio de líneas direccionales con las últimas decisiones sobre el sentido y el estilo de la vida” (G. Simmel, 2003: pág. 133).

en torno al club campestre. El mecanismo para alcanzar el espíritu comunitario se revela selectivo sobre el rasero económico y cultural. En el diseño del suburbio se deposita la confianza de que la cohesión social habría de darse en consecuencia de la contigüidad física. La valoración de comunidad se adquiere gracias al efecto de club.

Pero –descubre Mumford-, el crecimiento desmesurado de los suburbios ha revertido la idea original, la dispersión de la expansión urbana no sustituye la ciudad previa, tampoco rivaliza con su equipamiento cultural, ni se ha constituido el vecindario, se ha creado, más bien una no-ciudad, la anti-ciudad. No se ha creado una forma urbana alternativa. La masificación de los suburbios, pues, disolvió el vecindario y el avecindado solitario ingresó a la vida encapsulada del automóvil y el televisor²⁰. Ahora el juego da sentido a la frivolidad de la vida cotidiana en la alberca, el campo de golf y el salón de fiestas cocteleras; el trabajo compulsivo de la vida en la gran ciudad es sustituido por el juego compulsivo, en un espacio que igualmente se ha expandido y sobre-especializado. El suburbio, insiste Mumford, se asocia con la innovación de la forma urbana, pero ha adquirido imagen y dimensiones inhumanas. La autosegregación “en la práctica significa la asociación compulsiva, o al menos la cohabitación; si hay alguna opción preexistente, se instala fuera de la comunidad inmediata” (Mumford, 1989, p. 493).

20 Mumford contrapone con frecuencia la ciudad medieval, orgánica, a la ciudad moderna tecnificada: los organizadores de la ciudad antigua tenían algo que aprender de las nuevas reglas de nuestra sociedad. La primera concentró sus súbditos en recintos amurallados, bajo la vigilancia de guardias armados en el interior de la ciudadela, lo mejor para mantenerlos bajo control. Ese método es ahora obsoleto. Con la actual comunicación de masas a larga distancia, el aislamiento disperso ha probado ser un método aun más efectivo para conservar la población bajo control. Con toda la inhibición posible del contacto directo y la asociación cara a cara, toda información y orientación puede monopolizarse por agentes centrales y transmitirse a través de canales protegidos, demasiado costosos para ser utilizados por grupos pequeños o individuos privados (1989: pág. 512) Por supuesto, a la larga Mumford se equivoca en sus predicciones, ya que el antiguo mecanismo de control es retomado tras el abaratamiento de los dispositivos electrónicos que lo actualizan. El modelo urbano promovido por los empresarios del petróleo y del automóvil, fincado en el temor a las aglomeraciones, el rechazo a la deshumanización de la vida anónima de las masas y la reconciliación con la naturaleza, muestra sus limitaciones exactamente donde se había detectado el fallo de las grandes ciudades.

Mumford propuso un modelo de ciudad alternativa en *The Culture of Cities* (1976), publicado en 1938, previo al giro acentuado en la posguerra por el movimiento moderno. La ciudad ideal obedecería a principios básicos: 1) debe expresar el espíritu comunitario a través de sus dimensiones peatonales y la humanización de los espacios públicos; 2) la forma, imagen y funcionamiento ha de fundir los rasgos más rescatables del modelo medieval y la ciudad jardín; 3) el centro de la ciudad ha de integrarse con los equipamientos simbólicos de integradores de la comunidad (iglesia y escuela) en torno a un amplio espacio abierto, y 4) el equilibrio natural de la concentración urbana radica en la integración al entorno regional. Los criterios de diseño son de lo más variado: introduce la supermanzana, obviamente de dimensiones mucho mayores a la manzana convencional; los accesos viales son con frecuencia diseñados de acuerdo al cul-de-sac y otras formas que facilitan el retorno y evitan los cruceros, induciendo de esta manera la afluencia en áreas comunes con amplias zonas verdes, a la vez que separa flujos peatonales y vehiculares; la imagen sería de unidad y orden; la arquitectura eludiría la estética maquinista promovida en las urbes europeas de la época y se alimentaría de la tradición nacional, en los antecedentes históricos negados por el movimiento moderno. La arquitectura de Lloyd Wright es el epítome de la tradición revalorada en el contexto moderno y en la fusión campo-ciudad. Inspirada en los principios de la democracia estipulada por Jefferson, se promueve la pequeña comunidad participativa y autogestiva, de tamaño no mayor a los 5.000 habitantes propuestos por Platón para la ciudad ideal. El vecindario sería la célula fundamental de la sociedad y en consecuencia el módulo territorial para la expansión celular de la ciudad.

Christopher Alexander (1971) establece la disyuntiva de la época en función de las ciudades “naturales” -o de formación espontánea- y las ciudades “artificiales” -o planificadas-. Lamenta la pérdida del sentido humano de las segundas, basadas en el modelo de ciudad ingeniado para producir eficientemente. Sus críticas parten del análisis comparativo de dos ciudades disímbolas, la primera

asociada con experiencias más o menos antiguas -donde el modelo medieval es referencia obligada- erigidas sin plan previo, y la segunda toma ejemplos más bien recientes basados en la planeación. Cuestiona el comportamiento errático de la ciudad funcional del siglo XX y en particular las propuestas del racionalismo abstracto y maquinista de Le Corbusier.

Los contactos, el roce visual y táctil, componentes indisolubles de la relación humana, son posibles en disposiciones espaciales apropiadas a la materialización de infinita variedad de encuentros. Viviendas, plazas, talleres, templos, mercados y toda clase de adecuación del espacio físico se presentan en lugares mezclados de tal manera que las personas viven en un entorno material propicio para obtener un marco social de relaciones satisfactorias, dice C. Alexander.

Por el contrario, la zonificación ha servido en la planeación moderna de la ciudad para agrupar de manera artificiosa espacios, y para agrupar también a las personas de acuerdo a sus similitudes económicas. En esta lógica, el orden absoluto y deseable estriba en la doble operación de separar lo diferente y ensamblar los iguales para la adecuada marcha de la maquinaria urbana. Alexander considera que la agrupación forzada de personas y espacios, a la manera de “ramas” de un “tronco” o área central de la ciudad, provoca la falta de relaciones horizontales entre las áreas habitadas, y la consecuente evasión de los contactos cotidianos entre personas. De ahí su tesis antifuncionalista, “la ciudad no es un árbol”²¹.

Según se ve, el eje de la cuestión así planteada es el conflicto suscitado por la correspondencia ausente del espacio físico con el espacio social. Alexander Tzonis (1977) lo reitera aun con mayor nitidez, retomando la oposición entre las versiones

21 C. Alexander *hilvana su propuesta en torno al eje de la metodología del diseño, esto es, del cómo proceder para obtener en la región, la ciudad, el vecindario y la casa el espacio con cualidades in-nombrables* (1963, 1978, 1979, 1980). Este motivo central se bifurca en el interés por instrumentar la participación de los usuarios en el diseño de sus edificios con el fin de lograr la relación de pertenencia comunitaria en equilibrio con la privacidad; al mismo tiempo compendia el universo de respuestas tradicionales posibles a los problemas emergentes del diseño apoyado en la tecnología de punta, como la cibernética.

natural y artificial de la ciudad. Dicha oposición es mediada por la metodología del diseño, primero no opresiva y acorde a la mentalidad pre-racional desde los antiguos hasta la revolución industrial, y ahora opresiva²² e identificada con la mentalidad racional del movimiento moderno.

En el tránsito al modernismo, asegura A. Tzonis, la arquitectura ha pasado de ser objeto de comunicación social a mero instrumento del poder opresor. El ambiente construido queda a tal grado maniatado por las determinaciones sociales que le engendran, que “resulta de todo punto imposible para un diseñador que vive en una sociedad opresiva captar y proyectar la organización física de un ambiente no opresivo”. Se pretende desbordar la sujeción ejercida por el capital económico a la arquitectura y la ciudad mediante los mecanismos de mercado propulsores del consumismo arquitectónico. La ciudad se constituye entonces en un stock de objetos que aparentan orden mediante artificios puramente visuales.

La lógica del mundo formal emerge entonces divorciado del contenido para realizar el capital económico. El determinismo ejercido por el mundo material condena todo trabajo alternativo, cuyo destino es el naufragio de las utopías. Esta versión de la crítica coincide en la confianza que el movimiento moderno de la arquitectura profesa al ensamble perfecto de las formas materiales edificadas con la sociedad. Tzonis coincide en el cuestionamiento de sus antecesores, pero no le basta el replanteamiento disciplinar asociado con las medianías utopistas, pues para eliminar el entorno opresivo ha de revolucionarse la sociedad.

Con realismo similar, Peter Hall (1990) obtiene el balance de la práctica urbanística del siglo comprendido entre 1880 y 1980, evidenciando la ausencia de la planeación de las ciudades en el mundo occidental, en particular el anglosajón y más aun en los Estados Unidos. La persistencia de

22 A. Tzonis define el ambiente no opresivo como aquel ambiente humano en que no existe opresión del hombre por el hombre y dentro del cual los hombres son libres de comunicarse con los demás (...) Pero un sistema de representación simbólica como éste no puede crearse con anterioridad a la organización social que lo utilizará (1977, pág. 134).

la pobreza, los guetos de base racial y los errores cometidos por las políticas de renovación urbana demuestran las mal llevadas tesis de la magnánima utopía anarquista decimonónica, y más aun las aberraciones del urbanismo Corbusiano, que para P. Hall encarna la planeación autoritaria, al “Rasputín” del urbanismo cuyos efectos demoníacos aun se resienten en las ciudades afectadas por sus intervenciones y las de sus seguidores. Con ello se cerraría el ciclo de la arquitectura y el urbanismo moderno y se ventila el ambiente para dar paso al nuevo urbanismo.

La tradición recuperada

Tras la reunión de especialistas y estudiantes de la arquitectura y el urbanismo, así como profesionales relacionados con la construcción y planeación de las ciudades norteamericanas, en 1993, en Alejandría, Virginia, Estados Unidos, se realiza en 1996 el Congreso para el Nuevo Urbanismo en Bolonia, Italia, integrado ahora por especialistas de Asia, Europa y América para dotar de espíritu universal a la iniciativa. Éste tiene un carácter fundacional, pues estipula los postulados de la “Ciudad del Nuevo Renacimiento” en la Carta del Nuevo Urbanismo (Lejeune, 1996; Leccese y McCormick, 2000), emulación de la Carta de Atenas respecto al urbanismo moderno.

La nueva Carta intenta ser sin duda el punto de partida para la conformación de comunidades en el territorio, deja atrás ciudades centrales sin inversión, la difusión de no-lugares dispersos, el incremento de la separación por motivos raciales e ingresos, deterioro medioambiental, pérdida de tierras agrícolas y naturales, y la erosión del patrimonio edificado (Leccese y McCormick, 2000, s/n). También es punto de llegada de la práctica reciente²³ de congresistas como Peter Calthorpe, Andrés Duany,

Elizabeth Plater-Zyberk, Elizabeth Moule, o Stefanos Polyzoides ante todo en suelo estadounidense, así como de la experiencia urbanística acumulada antes de la Segunda Guerra Mundial (considerado el parteaguas de la arquitectura y el urbanismo más importante desde el neolítico), y el testimonio de las viejas ciudades. Es clara la influencia del regionalismo de L. Mumford, los usos del suelo mezclados de J. Jacobs y la metodología del diseño de C. Alexander, del mismo modo que conceptos y lenguaje familiarizados con la percepción cotidiana de la ciudad a través de referencias físicas tales como las empleadas por Kevin Lynch en *La imagen de la ciudad* (1976). Además incorpora aportaciones destacadas de la “ciudad verde”, del movimiento historicista por la “ciudad bella” y del bagaje vernáculo.

No es entonces casual que el diagnóstico de los nuevos urbanistas coincida la crítica de sus predecesores. Encuentran a la región metropolitana dispersa e inconexa; la distribución de la vivienda, el equipamiento y los servicios en el territorio es irracional. Los centros urbanos viejos adolecen de abandono y la naturaleza ha sido expulsada a las orillas, salpicada con nuevos desarrollos; vialidades y centros comerciales se intercalan desordenados y repetitivos en los suburbios, en medio de una segregación social acentuada por la zonificación. Ante esto proclaman la ciudad conformada por amigables vecindarios pequeños, de ocupación compacta, peatonal, sostenible y servida por transporte público. Las comunidades deben basarse en la mezcla de gente de distintas edades, con diferencias económicas y raciales, combinando viviendas de diferentes precios, así como tipos arquitectónicos diversos.

Si la región metropolitana es la unidad económica territorial macro, el vecindario²⁴ es el corazón del mundo contemporáneo, casi extinto por el embate de la renovación urbana, sometido a la norma de la especialización, carente de empleos, equipamientos y redes de transporte, abrumado por supermanzanas con torres de apartamentos “disfuncionales, inhumanas e inseguras” erigidas

23 En *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, de Peter Katz (s/d. de ed., ca. 2000) hay descripciones prolifas de los proyectos emblemáticos de la tendencia, cristalizada por la pareja formada por A. Duany y E. Plater-Zyberk (*West Sacramento, California*, “Seaside” en *Walton County, Florida*, “Rosa Vista”, en *Mesa, Arizona*, “Wellington”, en *Palm Beach, Florida*), P. Calthorpe y Asociados (“*Laguna West*”, en *Sacramento, California*, “*Río Vista West*”, en *San Diego, California*), P. Calthorpe y Skidmore Owings & Merrill (“*Atlantic Center*”, en *Brooklyn, Nueva York*), Elizabeth Moule Stefanos Polyzoides (“*Highland District*”, en *Tucson, Arizona*) y otros, todos ellos realizados en las décadas de los '80 y '90.

24 Los términos “vecindario” y “comunidad” son con frecuencia empleados sin distinción en el texto editado por M. Leccese y K. McCormick, op. cit.

en paradójicos páramos verdes. Los corredores, antes de ser conectores eficientes de núcleos de población, atraen comercios desordenados y dispersos, distraendo inversiones necesarias a los centros viejos. El distrito, “área urbanizada con funciones especiales, tales como un distrito del teatro, área del capitolio, o ‘campus’ del colegio” (p. 81; a menos que se especifique en contrario, las citas siguientes de este apartado se refiere al texto editado por M. Leccese y K. McCormick), se ha diluido en el suburbio especializado y sin identidad comunitaria. Luego, el vecindario sería una figura a reconstituirse en unidades territoriales “completas”, de diseño identificable tanto en el suburbio como en la ciudad central, con áreas abiertas y jardines propios; distritos, vecindarios, pueblos y ciudades han de ser densos, intercomunicados con eficiencia y con servicio de transporte público (no excluye automóviles, ni vías separadas para bicicletas y peatones). Las manzanas serán pequeñas, agrupadas en torno a centros cívicos contenedores de escuelas y otros edificios cívicos.

Delimitadas por calles inhóspitas al peatón, manzanas de dimensiones no caminables se ocupan por arquitecturas individualizadas y autoreferenciadas que provocan “confusión, monotonía y fragilidad”. Es arquitectura indiferente al lugar, es efímera como respuesta a las condiciones circunstanciales del tiempo (p. 127). Es frecuente el edificio diseñado a la manera de “caja” sin ventanas, aislando y desubicando al usuario respecto al entorno. Esta arquitectura elude la seguridad urbana²⁵, redundando en que sea “quizás el problema más fundamental que todas las ciudades encaran” y las “comunidades cercadas” no resuelven, pues mientras contienen el control en su interior, “a menudo logran que el espacio del entorno sea más peligroso” (p. 133).

25 *Esta percepción no es diferente a la realizada en “Hacia un manifiesto del diseño urbano” (1987), publicado en Journal of the American Planning Association, 53(1), de A. Jacobs y D. Appleyard sobre la arquitectura y el urbanismo de la ciudad norteamericana parcialmente privatizada debido al énfasis de la sociedad de consumo en el sector individual y privado, ... El crimen en las calles es causa y consecuencia de esta tendencia que ha resultado en una nueva forma de ciudad: islas defendidas, cerradas, con fachadas blancas sin ventanas rodeadas de páramos de estacionamientos y tráfico rápido... El ambiente público de muchas ciudades americanas se ha convertido en un desierto vacío... El miedo ha inducido a unos grupos sociales a huir de otros en enclaves sociales homogéneos... (ver N. Ellin, 1999: pág. 172). Zygmunt Bauman (1999: 62 y ss.) denomina “agorafobia” a este fenómeno.*

Para revertir esta situación, se estipula: “toda arquitectura y diseño del paisaje es la definición física de las calles y espacios públicos como lugares de uso compartido” (p. 123). Para lograr una arquitectura congruente con el lugar ha de diseñarse considerando los tipos tradicionales e incorporar la tecnología de modo flexible para adecuarse a las condiciones locales. El diseño de los espacios seguros demandados por la población no ha de sacrificar abertura y accesibilidad a los mismos, buscando siete cualidades: presencia humana, congenialidad, protección humana, visibilidad-luz-apertura, orden, conexión, legibilidad²⁶. Del mismo modo, “una clave para la seguridad de los vecindarios es la vigilancia natural, un término de prevención del crimen que describe el fenómeno en que el mal comportamiento disminuye cuando parece que alguien observa” (p. 149). Más aun, se confía en que mediante el diseño puede reforzarse la “identidad comunitaria y la cultura de la democracia”²⁷.

Así pues, contra la ausencia de identidad provocada por la disolución física y visual, han de definirse con nitidez las orillas –o linderos- y el centro de cada ciudad, poblado y vecindario, donde los usos del suelo deben mezclarse. Ante la morfología vaga, la delimitación sin ambages; frente al centro único, el policentrismo, y para contrarrestar la especialización de franjas urbanas completas, han de confluir funciones múltiples. El tamaño de cada elemento ha de controlarse para conseguir el funcionamiento apropiado²⁸.

26 *Si bien los neo urbanistas arremeten contra la clausura de las “comunidades cercadas”, abogan por el control y cierre discretos: “Artículos mecánicos tales como cámaras y cercas serían invisibles. Donde sea posible, la presencia de la policía sería personal, a pie o bicicleta, así los oficiales de policía pueden interactuar con otros” (ver pág. 135).*

27 *Público denota aquellos edificios y lugares que toda la comunidad mantiene en propiedad común. A éstos pertenecen por lo general los de gobierno, educación pública, recreación y transporte. Cívico es una categoría más comprensiva, agrega a los administrados por instituciones públicas los administrados por organizaciones privadas que proveen beneficio comunal. Éstos son por lo general instituciones religiosas, culturales y educativas, así como algunas deportivas (ver pág. 166).*

28 *Por ejemplo, cada ciudad contendría de seis a ocho vecindarios. El área del vecindario ideal es alrededor de 65 hectáreas, la distancia de la orilla al centro sería de un cuarto de milla, equivalente a un radio de cinco minutos, ocupado por 10 000 habitantes, la población necesaria para soportar una escuela de educación básica. Cada lado de una manzana no ha de tener más de 65 metros. La distancia a recorrer para tomar el autobús no será mayor al cuarto de milla,*

En suma, puede observarse que las propuestas de pretensiones innovadoras en realidad retoman iniciativas y experiencias precedentes, tanto como la concepción holística de la continuidad de las “escalas” del espacio que van de la región al edificio. La crítica radical contra la hegemonía del movimiento moderno en la posguerra, en particular contra la “tabla rasa” de Le Corbusier, es también eco de los exorcismos de la crítica norteamericana sostenida durante décadas.

¿Qué es entonces lo nuevo del nuevo urbanismo? Lo nuevo es la actitud enciclopédica que le lleva a incorporar multitud de componentes de origen diverso y, en consonancia con esto, el predominio de la disposición ecléctica, conciliatoria de elementos erigidos como contradictorios en la construcción de la ciudad moderna: público y privado, tradición y modernidad, parte y todo, individuo y sociedad, estructura y forma, funcionalidad y ornato, natural y artificial, producción y consumo, metrópoli y vecindario, control y libertad, campo y ciudad, objetividad y simulación (en la ambigüedad ante las “comunidades cercadas”); muy en particular busca hacer coincidir en el espacio estratos sociales de altos y bajos ingresos. Dicotomías que derivan en otras más instrumentales: vialidades vehiculares y peatonales, casa unifamiliar y edificio de apartamentos, lote individual y alta densidad, privacidad y transparencia.

Todo, por lograr una amalgama feliz: comunidad y diversidad. Más aun, se “concilia” las venas anarquista, utópica, anticapitalista y socializante con las arterias autoritaria, pragmática y capitalista que riegan la tradición crítica del urbanismo anglosajón. Con esta fusión se exhibe el reto de recuperar lo que alguna vez hizo feliz a la gente y era producto autóctono, el pueblo estable, denso, sostenible, cajón de tradiciones creativas, auto vigilado y con identidad galvanizada ante el desafío de la globalización²⁹. El

²⁹ Para Nan Ellin (1995) la “arquitectura del miedo” es la forma de construir la ciudad globalizada: falta de vitalidad, actitud defensiva, exhibición del temor hacia el entorno, apoyada en artilugios para obtener la certidumbre de la seguridad. El miedo en la vida urbana se asocia con la incursión en la modernidad de la sociedad industrial, cimentada en la premisa del cambio permanente, mismo que propicia inseguridad. La globalización ha encogido el espacio público, incre-

“neotradicionalismo” es una respuesta tentativa a las críticas iniciadas en los sesentas (la forma sigue a la función en la fórmula funcionalista, ahora la forma cerrada sigue al miedo y, más aún, el miedo sigue a dicha forma), es el recurso revalorado para apuntalar la barrera de protección.³⁰

Pero sobre todo lo nuevo del Nuevo Urbanismo es la disposición a interpretar de otra manera el diagnóstico de la realidad urbana e innovar las aspiraciones por la forma espacial utópica adecuada a quienes pueden pagarla³¹. Los nuevos urbanistas se sobreponen al pragmatismo complaciente de celebración del suburbio feliz como la gran aportación norteamericana en madurez plena, cuyo discurso y práctica también subyacen al modelo de adopción reciente en América Latina. Esta tendencia reclama la vigencia del suburbio, la forma de hacer la auténtica ciudad norteamericana, las “edge cities” que Joel Garreau (1991, p. 4) describe conectadas por una red de vías rápidas, carreteras y platos satelitales, con el centro ocupado por oficinas matrices, casas de acondicionamiento físico y, no pueden faltar, las “shopping plazas” o “malls”. No se reconoce en el paisaje urbano la disparidad de ricos y pobres, sino

menta la distancia entre ricos y pobres, abate los lugares de coexistencia. La “retribalización” de la sociedad, el agrupamiento de acuerdo al interés de “preservar (o inventar) diferencias”, es un fenómeno paralelo a la inseguridad por los cambios acelerados del cosmopolitismo en expansión. Asimismo, el enclaustramiento en el espacio proviene de la nostalgia manifiesta desde los años setenta por el modo de vida de las pequeñas comunidades provincianas del pasado, lo que aparece como alternativa providencial frente al agotamiento del suburbio. Pero la seguridad sugerida por las comunidades cerradas actúa sólo a la manera de simulación de modelos que exacerban las experiencias originales, a tal grado que las convierten en “hiperreales”. Son subterfugios que la experiencia demuestra no disminuyen el riesgo y el delito, “también contribuyen a acentuar de manera más general la sensación de miedo incrementado por la paranoia y la desconfianza” (Ibid.: pág. 42).

³⁰ Según Anthony Giddens (1991: pág. 40), la confianza es una figura emocional básica para la estabilidad social, la sensación de ‘invulnerabilidad’ que bloque las posibilidades negativas a favor de una actitud generalizada de esperanza deriva de la forma básica de la confianza. El capullo protector es esencialmente una sensación de ‘irrealidad’ más que una firme convicción de seguridad: es un soporte práctico ante los posibles eventos que podrían desafiar la integridad psicológica o corpórea del agente. La barrera protectora que ofrece podría ser traspasada, temporal o permanentemente, por eventos que demuestran como reales las contingencias negativas construidas en todo riesgo.

³¹ Al momento de su realización, el nuevo urbanismo construye una imagen de comunidad y una retórica de orgullo y conciencia cívicos basados en el lugar para aquellos que no la necesitan, al tiempo que abandona a quienes sí la necesitan a su destino de ‘clase marginada’. La mayoría de los proyectos que han materializado son urbanizaciones ‘verdes’ para los ricos(...). (Ver D. Harvey, 2003: pág. 198).

casas unifamiliares, “el hogar suburbano rodeado de prado que hizo de América la civilización con las mejores casas que el mundo haya conocido”³².

Las “edge cities”, “comunidades cercadas” y el nuevo urbanismo son incluidos por Ellin (1999) en el paquete del urbanismo postmoderno de manufactura estadounidense, marca de origen para su difusión en América Latina.

“El lugar ideal para vivir”

Con este slogan y otros parecidos trabaja en Latinoamérica el marketing urbano promotor de los nuevos vecindarios. Esto es, la nueva utopía puesta al alcance, donde las imágenes y valores del “sueño americano” se han globalizado expresándose a través de las versiones locales³³. Estudios de la región registran su emergencia en los años setenta y su masificación en la década de los noventa, si bien citan experiencias previas interesantes como la colonia Chapalita de los años cuarenta, en Guadalajara (Felipe Cabrales y Elia Canosa, 2001: pág. 228), o el Tortugas Country Club de los años treinta, en Buenos Aires (Svampa, 2001, p. 54; Clichevsky, 2002, p. 512). En el extremo, Axel Borsdorf (2003) detecta antecedentes coloniales

32 Sin el protocolo de los especialistas, el periodista J. Garreau enuncia las características de la ciudad “americana” ideal de la globalización: a) al menos cinco millones de pies cuadrados para oficinas, “el lugar de trabajo de la era de la información”; b) por lo menos 600 000 pies cuadrados para comercios en pequeño, que bien equivalen a un “mall”; c) “más empleos que recámaras”; d) uso mixto del suelo, principio compartido con el nuevo urbanismo; e) polifuncional y fluida, un lugar con “las mejores opciones para vivir, trabajar y jugar”, un “hogar” (ver Garreau, op. cit.: pp. 6 y 7). A. Duany (1997, “Urban or suburban?”, en: *Harvard Design Magazine*, pp. 47-63, cit. por Harvey, op. cit., pp. 199 y 200), uno de los neo urbanistas pioneros dice que “el crecimiento suburbano (...) es ‘el estilo americano’ enterrado profundamente en nuestra cultura y en nuestra tradición”, mostrando las raíces comunes con los argumentos de Garreau.

33 La intolerancia y la diversificación de la ciudad de masas emergen al unisono en el mundo de la globalización, la cual divide en la misma medida que une: las causas de la división son las mismas que promueven la uniformidad del globo. Juntamente con las dimensiones planetarias emergentes de los negocios, las finanzas, el comercio y el flujo de información, se pone en marcha un proceso “localizador”, de fijación del espacio. Estos dos procesos estrechamente interconectados introducen una tajante línea divisoria entre las condiciones de existencia de poblaciones enteras, por un lado, y de los diversos segmentos de cada una de ellas, por otro (Z. Bauman, 1999: pág. 8). Puede entonces interpretarse el encierro arquitectónico y urbano como un mecanismo elusivo de la vecindad a que sujeta la localidad.

en Arequipa, Tepetzotlán, o Guadalajara y ejemplos decimonónicos en Chile, Perú, o México. Puede así argumentarse el largo proceso de naturalización de las distancias en el espacio social. Con todo, es una práctica que ha tomado por sorpresa a los gobiernos locales, cuyos marcos jurídicos han iniciado con atraso las modificaciones necesarias ante situaciones de hecho y el pragmatismo ha eludido la aceptación explícita de la forma cerrada, aumentando los vacíos que dificultan el ordenamiento planeado del territorio. Por lo mismo, las peculiaridades en el manejo de la dicotomía público/privado³⁴ se han generalizado, tanto en la planeación urbana de los vecindarios que recae sin duda en manos privadas, como en calles y plazas, si bien de uso colectivo, son exclusivas del vecindario.

El engarce de las economías locales en la globalización ha requerido de la desregulación y supresión de políticas distributivas, provocando la liberalización del mercado y uso del suelo urbano y suburbano, generando esta forma de asentamiento en las ciudades grandes y medianas que así reclaman su pertenencia al dinamismo de la globalidad³⁵. En ellas el espacio físico se ha modificado por la implantación de nuevas funciones ligadas a la economía mundializada, y por las expectativas de atracción de capitales a escenarios solventes. Ello induce y acompaña la polarización extrema, favoreciendo en la estructura de las ciudades la suburbanización, el fortalecimiento del nuevo estilo de vida y la delimitación fastuosa de lo que Sergio Tamayo (Tamayo, 2002, p. 43 y ss.) califica “archipiélagos de la modernidad urbana” en la ciudad de México, que Guillermo Tella y Max Welch señalan en el “Macrocentro” bonaerense

34 De acuerdo con Norberto Bobbio (2001: pág. 12), “los dos términos de una dicotomía pueden ser definidos independientemente uno del otro, o bien uno solo de ellos es definido mientras el otro es definido negativamente”, cosa que sucede con derecho público y derecho privado, de los cuales “el más fuerte es el primero, en cuanto frecuentemente sucede que ‘privado’ sea definido como ‘no público’ (...) raramente sucede lo contrario”. Así ha sucedido en el estudio de espacio público/espacio privado, donde calles y plazas se consideran privatizadas, no tanto por el uso que de ellas se hace, que es colectivo, ni por el carácter excluyente de las mismas, con antecedentes remotos en la historia de las ciudades, sino por su carácter de exclusividad, esto es, por su accesibilidad no pública.

35 Axel Borsdorf (2002: pág. 582), considera que en América del Sur, el fenómeno se presenta en las ciudades mayores a los 100 000 habitantes.

(Tella-Welch, 2002, p. 325), o Amalia Geraiges et al. en Sao Paulo (Geraiges, 2002, p. 227), verdaderas islas de edificios ostentosos a veces “inteligentes”, otras sólo de lujo, contraponen mares de pobreza en los que no se integran. También éstas son sólo algunas de las ciudades en las que la ciudadanía ha decidido participar en la elección democrática de sus autoridades, sugiriendo la existencia de proyectos de ciudad diversos que concurren, se confrontan y retroalimentan.

Ante gran cantidad de particularidades locales, definiciones inacabadas de procesos incipientes y empleo de criterios distintos, las tipificaciones del fenómeno son desde luego variadas, ofreciendo una gran riqueza de categorizaciones y matices³⁶, a la vez que dificultan la concentración de datos homogéneos. No sólo las elites se protegen y exhiben en espacios autosegregados, también las clases medias y pobres se agrupan al amparo de verjas y controles. Con la diferencia de que las villas miserias argentinas, por ejemplo, no se resguardan de manera voluntaria, como hacen sus coterráneas de altos ingresos, sino forzada (Borsdorf, 2003; Janoschka, 2002, p. 301). Las soluciones arquitectónicas incluyen la segregación vertical de apartamentos lo mismo que viviendas adosadas y unifamiliares en conjuntos horizontales³⁷.

El fenómeno no se ha cuantificado lo suficiente para precisar el área que ocupan, ni la población total asentada. Esta dificultad subsistirá al menos a corto plazo, ya que se han detectado vecindarios que cierran y controlan su perímetro años después de ser ocupados. No obstante se cuenta con cifras que indican la importancia relativa del poblamiento excluyente. Felipe Cabrales y Elia Canosa (Cabrales-Canosa, 2002, p. 98 – 99 y 2001, p. 242), por ejemplo,

³⁶ *Fortress America. Gated Communities in the United States* (Edward Blakely y Mary Gail Znyder, 1999), en base a la experiencia norteamericana propone una tipología (de acuerdo a la prioridad del estilo de vida, o la seguridad, o el prestigio) que ha sido muy útil a la interpretación de los casos latinoamericanos estudiados por Maristella Svampa en *Los que ganaron...*, op. cit. y Axel Borsdorf (2002, op. cit.). Isabel Rodríguez y Manuel Mollá (2002), Michael Janoschka (2002), Guillermo Tella (2000), Rodrigo Hidalgo et al. (2003), Adriano Rovira (2002) y Nora Clichevsky (2002), ofrecen otras tipologías interesantes. Todas ellas se acoplan a las particularidades locales.

³⁷ Ver: Isabel Rodríguez (2002), I. Rodríguez y Manuel Mollá (2002), Guillermo Tella (2002 y 2000), M. Svampa, op. cit., Michael Janoschka (2002), Axel Borsdorf (2002 y 2003) y Adriano Rovira (2002).

lanzan la cantidad de 60 mil personas ocupantes de tres mil hectáreas sólo de las urbanizaciones cerradas de lujo de Guadalajara, en 1996, cantidad irrisoria ante los 3'702,544 habitantes y 40 mil hectáreas que la ciudad tenía en el año 2000, pero sintomática al incluir en el monto a personal de empresas transnacionales y otras provenientes del Distrito Federal. Según los datos oficiales citados por Svampa (Scampa, 2001, p. 57), los emprendimientos privados del Gran Buenos Aires ocuparían en el año 2000 la asombrosa superficie de 323 kilómetros cuadrados, “un territorio 1.6 veces mayor que la superficie de la Capital Federal.”



Fig. 1. Fraccionamiento cerrado, en Querétaro, Querétaro.

La flexibilización del mercado y uso del suelo favorece el emplazamiento de los vecindarios en casi cualquier sitio, aún introduciéndose en los estrechos predios de las áreas centrales a través de las “torres jardín”³⁸ ocupadas por sectores sociales de ingresos medios altos y altos, reconocidos por G. Tella y M. Welch en Buenos Aires (Tella-Welch, 2002, p. 335 y ss.), pues las dimensiones varían en rangos muy amplios. No

³⁸ La torre jardín es para los autores una torre exclusivamente habitacional rodeada por un jardín y con estacionamiento para vehículos, por lo general subterráneo, protegido por un enrejado y un sistema de vigilancia que la permiten definir como una urbanización cerrada; con un equipamiento variado que suele incluir piscina, parrilla, sauna, solarium, gimnasio, sala de reunión o de fiestas, a veces también jaula de golf, juegos infantiles, cancha de tenis, confitería y lavandería, construida con perímetro libre, con bajo factor de ocupación del suelo y un alto factor de ocupación de superficie, cuya base se retira de la calle, sin adherir a la línea de construcción preexistente (Tella y Welch, op. cit.: pág. 338).

obstante es una forma y mecanismo que estructura la periurbanización, favorecida por el banco de suelo que a los promotores se antoja interminable en el horizonte abierto a las orillas del tejido urbano, de ahí la afinidad oportunista de “marketing” con las “edge cities”³⁹. Alphaville, condominio residencial fechado en los suburbios de Sao Paulo, protegido por una “parafernalia tecnológica” y gran cantidad de guardias (Geraiges et al, 2002), con 12 mil lotes de mil metros cuadrados para residencias y 16 edificios de apartamentos, está programado para contener 30 mil habitantes; Nordelta, la ciudad privada más grande de Argentina, ubicada en el Partido de Tigre del área metropolitana de Buenos Aires, tiene 1 600 hectáreas en las que asentará más de 20 mil familias, cerca de 100 mil habitantes (Clichevsky, 2002, p. 518; Janoschka, 2003). En cambio, Rodríguez y Mollá (2002) incluyen en su estudio de Puebla y Toluca el fraccionamiento residencial Lomas Club de Golf, con sólo 2.7 hectáreas y 41 lotes, mientras Borsdorf (2002) se refiere al condominio ideológico de la comunidad El Aromo, en Santiago de Chile, de 6 723 metros cuadrados, integrado por siete familias. A su vez, estos datos nos sugieren las notorias diferencias en el tamaño de los lotes individuales que van de un área alrededor de los cien a otra que circunda los 5 mil metros cuadrados

Ya se han mencionado varios de los tipos latinoamericanos estudiados según las denominaciones que los autores han considerado propias, ejemplos que sería ocioso ampliar pues son aproximaciones útiles a historias y circunstancias locales (Rodríguez, 2002; Borsdorf, 2002.; Clichevsky, 2002; Svampa, 2001). Sin embargo, hay elementos comunes que autorizan la generalización, tal es la búsqueda –más o menos explícita- de la seguridad y la vida comunitaria y, de manera más o menos implícita, la identidad⁴⁰. Por tanto la toponimia es

39 Ver: A. Geraiges et al, *op. cit.*

40 Por identidad se comparte aquí la acepción ofrecida por Manuel Castells (2000: pp. 28 y ss.), “el proceso de construcción del sentido atendiendo a un atributo cultural, o un conjunto relacionado de atributos culturales, al que se da prioridad sobre el resto de las fuentes de sentido”, entendiendo por sentido “la identificación simbólica que realiza un actor social del objetivo de su acción”, misma que en la sociedad red, agrega “para la mayoría de los actores sociales, el sentido se organiza en torno a una identidad primaria (...), que se sostiene por sí misma a lo largo del tiempo y el espacio.” Enseguida M. Castells acepta que “lo esencial es cómo, desde qué, por quién y para qué” son

recurrente a la naturaleza, a la historia regional, a la vida campirana y, por supuesto, a la seguridad (“Puerta de hierro” parece ser el nombre más frecuente en calles y vecindarios). Son elementos coincidentes con el modelo norteamericano del nuevo urbanismo, con el cual también coinciden los vecindarios de altos ingresos al enfatizar la calidad del medio ambiente, tanto como la disponibilidad de equipamiento de distinción que promueven el estilo de vida del “american way of life”⁴¹.

Las motivaciones generales apuntadas son de sobra conocidas. La primera duda razonable es sobre la efectividad de los vecindarios defensivos para obtenerlas; la segunda es acerca de la pertinencia del modelo norteamericano en las diversas realidades latinoamericanas⁴². Los diferentes estudios consultados observan que el objetivo de la interacción comunitaria suele diluirse al tiempo de ocupar el nuevo espacio, donde la agorafobia se reproduce. Asimismo, el delito no se interrumpe por las bardas, a pesar del refuerzo que algunos logran con vigilancia perpetua de guardias apoyados en reglamentos internos y equipos de control remoto centralizado. El delito es, en el mejor de los casos, reubicado al exterior de las murallas, no así el objeto. Los recursos para dotar de identidad parecen hasta ahora inagotables, sobre todo en los “cotos cerrados” (Safa, 2002) de mayores ingresos, donde el retorno a la tradición abarca desde la reformulación nostálgica e idílica de la comunidad pueblerina hasta el diseño y construcción escenográficos⁴³.

construidas identidades que diferencia entre legitimadora, de resistencia y de proyecto.

41 El equipamiento varía en cantidad y calidad de acuerdo con el estatus socioeconómico y las dimensiones del vecindario. Su emplazamiento es también cambiante, ya que puede estar ubicado en el interior del recinto cercado, adyacente, o disponible a distancia de automóvil sobre vías primarias, de acuerdo al patrón suburbano. Los vecindarios de viviendas económicas llegan a contar en ocasiones con un espacio abierto a manera de plaza. Así, por ejemplo, en el caso del “country club”, moldeados por la experiencia del suburbio norteamericano de mediados del siglo XX, tienen una centralidad destacada el campo de golf y la casa club.

42 Nan Ellin (1996) señala la inseguridad real de las “comunidades cercadas” en los Estados Unidos; Geraiges et al lo reconocen en Brasil.

43 Según A. Giddens (1991: pp. 1 y 5, cit. por Castells en *op. cit.*: pág. 33), a esto subyace el hecho de que “cuanto más pierden su dominio las tradiciones y la vida diaria se reconstituye en virtud de la interacción dialéctica de lo local y lo global, más se ven forzados los individuos a negociar su elección de tipo de vida entre una diversidad de opciones”, opciones que, agrega Castells (*Ibidem.*), sólo son

El referente es creado por los promotores según las imágenes difundidas con la propaganda revisada por los especialistas y que he corroborado en ciudades mexicanas. Pero está sobre todo anclado en el manejo simbólico del lenguaje del diseño urbano y arquitectónico, generando tipologías funcionales y formales de concepción historicista cuya sola asociación con la experiencia estadounidense le da un plus comercial.

La tipología formal puede construirse con los criterios y lenguajes empleados para las soluciones de las edificaciones individuales y de los conjuntos, donde el ingrediente universal es el eclecticismo. Según el diseño urbano de casos observados en la bibliografía consultada y recorridos de campo en ciudades mexicanas (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Mérida, Mazatlán, Culiacán, Hermosillo, Tijuana, Chihuahua, Nogales y Ciudad Juárez), existen tres tipos básicos de traza y diseño del paisaje que luego sufren combinatorias variadas entre sí: a) el tipo de traza más asociado con el nuevo urbanismo es el de ciudad jardín; b) en contradicción con el anterior, otro tipo es la parrilla funcionalista que se supone interesa evitar, y c) el diseño cosmopolita, que puede tomar criterios de los anteriores, pero subordinados a elementos prestigiosos reconocibles en metrópolis con pátina histórica.

Los tipos arquitectónicos suelen ser más o menos congruentes con los urbanísticos (aunque el ideal es la reconciliación premoderna del tipo arquitectónico y la morfología urbana): a) la arquitectura más relacionada con el modelo norteamericano es la californiana del segundo cuarto del siglo XX, basada en las misiones novohispanas; b) la anterior es combinada o sustituida con el amplio abanico de opciones regionalistas y cosmopolitas, y c) el persistente tipo moderno, aunque deconstruido, alejado de la ortodoxia funcionalista y permeado por la impronta kitsch o vernácula. Puede observarse que esta arquitectura se afirma por la dicotomía que establece mediante la exclusión de la que Charles

Jencks (2002) denomina el nuevo paradigma, la arquitectura compleja y la arquitectura fractal.

Conclusión

Visto así, el urbanismo anglosajón es la historia de la persistencia por lograr la utopía de la vida comunitaria. En la práctica es también el proceso de desmantelamiento de las comunidades barriales. Además es el intento reiterativo de empatar el espacio físico con el espacio social; en otras palabras, es la narrativa de la materialización de formas espaciales ideales frustradas por realidades concretas.

Asimismo es el proceso de conformación de un proyecto de ciudad a la larga realizado como respuesta a las aspiraciones de comunidad, como intento de reproducción de formas de vida pueblerinas al tiempo que la fisonomía de los pueblos mismos, de relación respetuosa con la naturaleza, del interés de controlar y vigilar patrones de comportamiento a través del espacio hecho transparente. De esta secuencia, la propuesta más fresca es la del nuevo urbanismo, que carga sin proponérselo con su contraparte de las "edge cities", a manera de inercia de prácticas y fundamentos establecidos.

Por ello vale la pena preguntarse si el modelo de vecindario defensivo difundido en las ciudades latinoamericanas responde a las expectativas de los usuarios, en congruencia con los postulados del nuevo urbanismo, o si responde a la reproducción tardía de la ocupación extensiva del suelo por suburbios insostenibles, una forma urbana que ha mostrado severas limitaciones en las metrópolis estadounidenses. Dada la adopción popular de los perímetros amurallados, es importante también averiguar si este diseño del espacio es apropiado para el fortalecimiento de lazos sociales de solidaridad, ya que las clases sociales de bajos ingresos, más disuadidas por los efectos de localización, requieren de proyectos alternativos flexibles a condiciones particulares del lugar. Más aún, habría de enterarse de cómo perciben y se apropian el espacio, cómo a partir del sitio de habitación se interrelacionan como vecindario y éste con la ciudad.

accesibles a "la elite que habita el espacio atemporal de los flujos de las redes globales y sus localidades subordinadas." Por ende, "la búsqueda de sentido tiene lugar en la reconstrucción de identidades defensivas en torno a los principios comunales." (Ibidem.).

Un fenómeno que adopta las más diversas dimensiones y tipos morfológicos, emplazado en distintos puntos de zonas metropolitanas y ciudades medias, con causalidades variables según las clases sociales que lo configuran, invita a trabajar a largo plazo hacia propuestas de formas espaciales apropiadas a procesos sociales locales; una realidad atendida desde la óptica de la geografía, la antropología y la sociología, plantea retos peculiares a la arquitectura y el urbanismo. El estudio de interrogantes apenas esbozadas podría ser tarea de próximas investigaciones de campo en México, en ciudades que se atraviesan como receptáculos de los flujos migratorios generando la imagen de los otros desconocidos que buscan empleo, servicios, vivienda, convertidas en franjas de segregación involuntaria en los resquicios del tejido urbano y en las crecientes periferias.

Bibliografía

ALEXANDER, Christopher y ISHIKAWA, S., SILVERSTEIN, M. et al (1980). *A language/Un lenguaje de patrones*. Gustavo Gili: Barcelona

ALEXANDER, Christopher (1979). *The Timeless Way of Building*. Oxford University Press: Nueva York.

ALEXANDER, Christopher (1978) *Urbanismo y participación*. Gustavo Gili: Barcelona.

ALEXANDER, Christopher (1971) "La ciudad no es un árbol" [1965], en *La estructura del medio ambiente*. (pp. 17-56.) Tusquets: Barcelona

BACHELARD, Gaston (1983) *La poética del espacio* [1957]. FCE: México.

BAUMAN, Zygmunt (2003). *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. Siglo XXI: Madrid

BAUMAN, Zygmunt (1999) *La globalización. Consecuencias humanas*. Fondo de Cultura Económica: México.

BLAKELY, Edward y ZNYDER, Mary Gail (1997) *Fortress America. Gated Communities in the United States*. Brooking Institution Press/Lincoln Intitute of Land Policy: Washington y Cambridge.

BOBBIO, Norberto (2001) *Estado, gobierno y sociedad. Por una teoría general de la política* [1985]. FCE: México.

BORSODORF, Axel (2002) "Barrios cerrados en Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas", en CABRALES, Luis Felipe (coord.): *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. (pp. 581-610). Universidad de Guadalajara-Unesco: Guadalajara.

BORSODORF, Axel: (2003) "Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana", en: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol.

* Profesor investigador de el Colegio de Sonora. Hermosillo (México)
emendez@colson.edu.mx

- VII, núm. 146, Universidad de Barcelona: Barcelona
- BOURDIEU, Pierre (1997) *Capital cultural, escuela y espacio social*. Siglo XXI: México.
- BOURDIEU, Pierre (2000) "Efectos de lugar", en BOURDIEU, Pierre (dir): *La miseria del mundo*. (pp. 119-124). Fondo de Cultura Económica: México.
- CABRALES, Luis Felipe (coord.) (2002) *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. Universidad de Guadalajara-Unesco: Guadalajara.
- CABRALES, Luis Felipe y CANOSA, Elia (2002): "Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo en Guadalajara", en: *Latinoamérica...*, op. cit. (pp. 93-116).
- CABRALES, Luis Felipe y CANOSA, Elia (2002) "Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara", en: *Espiral*, vol. VII, núm. 20, enero-abril de 2001, pp. 223-253.
- CASTELLS, Manuel (2000) *La era de la información. Vol. II. El poder de la identidad*. Siglo XXI: México.
- CLICHEVSKY, Nora: (2002) «Urbanizaciones exclusivas» en Buenos Aires", en: *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. XXXIV, N°. 133-134, pp. 503-527.
- CHERMAYEFF, S. Y ALEXANDER, C (1963) *Comunidad y privacidad* Nueva Visión: Buenos Aires.
- COSTA, José (2003) "Visiones de la ciudad funcional europea y la ciudad blindada norteamericana en el imaginario del celuloide", en: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VII, núm. 146, Universidad de Barcelona: Barcelona
- ELLIN, Nan (1995) "Shelter from the Store or Form Follows Fear and Vice Versa", en ELLIN Nan: *Architecture of Fear* (pp. 13-45). Princeton Architectural Press: Nueva York.
- ELLIN, Nan (1999) *Postmodern Urbanism*, edición revisada [1996], Princeton Architectural Press: Nueva York
- ELLIN, Nan (1996) *Postmodern Urbanism*. Princeton Architectural Press: Nueva York.
- FISHMAN, Robert (1987) *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books: Nueva York.
- FOUCAULT, Michael (1982) "El orden del discurso", en *Archivo de filosofía*. No. 4, Ediciones populares UNAM: México.
- GARREAU, J. (1991). *Edge City. Life on the New Frontier*. Doubleday: Nueva York.
- GERAIGES, Amalia Ines et al (2002). "O retorno à cidade medieval: os condomínios fechados da metrópoli paulistana", en *Latinoamérica:...*, op. Cit. (pp. 217-235).
- GIDDENS, Anthony (1991). *Modernity and Self-Identity*. Universidad de Stanford: Cambridge.
- GOTTDIENER, M. Y HUTCHISON, R (2000). *The New Urban Sociology. (1994)*. McGraw Hill: Estados Unidos.
- HALL, Peter (1990) *Cities of Tomorrow*. Basil Blackwell: Oxford y Cambridge
- HARVEY, David (2003) *Espacios de esperanza*. Akal: Madrid.
- HERNÁNDEZ, Sarah (1995) "La Ideología Americana y el CIAM", en *Periferia, Internet Resources for Architecture and Urban Design in the Caribbean*.
- HIDALGO, Rodrigo et al (2003) "Los condomínios y urbanizaciones cerradas como nuevo modelo de construcción del espacio residencial en Santiago de Chile (1992-2000)", en: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VII, núm. 146, Universidad de Barcelona: Barcelona

- ICX, Wonne (2002). "Los fraccionamientos cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara", en: *Latinoamérica:...*, op. cit. (pp. 117-141).
- JACOBS, J. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades [1961]*. Península: Madrid.
- JANOSCHKA, Michael (2003) "Nordelta-ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el Gran Buenos Aires", en: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VII, núm. 146, Universidad de Barcelona: Barcelona
- JANOSCHKA, Michael (2002) "Urbanizaciones privadas en Buenos Aires: ¿hacia un nuevo modelo de ciudad latinoamericana?", en: *Latinoamérica:...*, op. cit. (pp. 287-318).
- JENCKS, C. (2002) *The New Paradigm in Architecture. Italia*, Yale University Press: New Haven y Londres.
- KATZ, P. (2002). *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*. McGraw-Hill: Nueva York.
- LACARRIEU, Mónica (1978). "El dilema de lo local y la producción social de la feudalización", en *Alteridades*. No. 15. (pp. 7-23) UAM-Ixtapalapa: México.
- LECCESE, Michael Y MCCORMICK, Kathleen (ed.) (2000) *Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill: Nueva York.
- LEJEUNE, Jean-Francois (editor) (1996) *The New City: Modern Cities*. No. 3, Otoño, Escuela de Arquitectura de la Universidad de Miami: Miami.
- LIMA, J.C. y RIBEIRO, B. (2002) "Os condomínios horizontais fechados em cidades médias brasileiras", en: *Latinoamérica:...*, op. cit. (pp. 373-396).
- LYNCH, Kevin (1976) *La imagen de la ciudad* (1960, primera edición en inglés por el M.I.T.). Infinito: Buenos Aires.
- MÉNDEZ, Eloy (2002) *Arquitectura transitoria*. El Colegio de Sonora-Itesm-Itesca: Hermosillo.
- MUMFORD, Levis (1989). *The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. [1961]*. Harvest/HBJ Book: San Diego, Nueva York, Londres,
- MUMFORD, Levis (1976). *The Culture of Cities (1938)*. HBJ: San Diego, Nueva York, Londres.
- RODRÍGUEZ, Isabel (2003) "Urbanizaciones cerradas en Latinoamérica", en: *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, otoño-invierno 2003, vol. XXXIV, N°. 133-134. (pp. 459-472).
- RODRÍGUEZ, Isabel y MOLLÁ, Manuel (2002). "Urbanizaciones cerradas en Puebla y Toluca", en *Latinoamérica*, op. cit. (pp. 511-548).
- ROVIRA, Adriano (2002) "Los barrios cerrados de Santiago de Chile: en busca de la seguridad y la privacidad perdidas", *Latinoamérica*, op. cit. (pp. 351-369).
- SAFA, Patricia (2002) "Construir mundos, levantar muros y preservar patrimonios: condominios y fraccionamientos cerrados en la Ciudad de México", *Latinoamérica*, op. cit. (pp. 145-175).
- SIMMEL, Georg (2003) "The Metropolis and Mental Life" (1902-3), en HARRISON, C. y WOOD, P. (eds): *Art in Theory 1900-2000*. Blackwell, 2003, pp. 132-136.
- SIMMEL, Georg (1998) *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Península: Madrid.
- SQUIRES, G.D. (1996) "Partnership and the Pursuit of the Private City", en: *Readings in Urban Theory*, op. cit.
- SVAMPA, Maristella (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Biblos: Buenos Aires.
- TAMAYO, S (2002) *Espacios ciudadanos. La cultura política en la ciudad de México*. ¡Uníos!: México.

TELLA, Guillermo (2002) "La modernización tardía de una metrópolis semiperiférica: el caso de Buenos Aires y sus transformaciones socioterritoriales recientes", en: *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. núm. 89 (70), Universidad de Barcelona: Barcelona

TELLA, Guillermo y WELCH, Max (2002) "Importando la periferia a Buenos Aires. Urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada", *Latinoamérica*, op. cit.

TZONIS, A. (1997) *Hacia un entorno no opresivo*. H. Blume: Madrid.

WHITAKER, R. (1999) *El fin de la privacidad*. Paidós: Barcelona.

ZUKIN, S. (1996) "Whose Culture? Whose City?", en: *Readings in Urban Theory*. op. cit. (pp. 325-334).

N.2

Crédito de imágenes

El Nuevo Urbanismo; un Desafío de las Ciudades Latinoamericanas en el Siglo XXI

Fig 1. Fraccionamiento de Baja Densidad.
Fig. 2. Vida Peatonal en la ciudad.
Fotografías: Dr. Ramón Abonce M.

Nuevo Urbanismo y Desarrollo Social Sostenible: La Manera de Crecer Inteligentemente.

Fig 1. Tabla realizada por el autor

Adaptabilidad de los Conceptos Teóricos y Metodológicos de Nuevo Urbanismo a la Realidad Urbana Latinoamericana

Fig.1. WASELL, James. *The Natural Transect*. Ilustración tomada del sitio de Duany Plater-Zyberk & Company, en http://www.dpz.com/pdf/01_Natural_Transect.pdf. Autorización de uso: Elizabeth Plater-Zyberk.
Fig.2. San Pedrito Peñuelas en Querétaro, Qro.
Fotografía: Stefania Biondi

La Presencia de los Principios del Nuevo Urbanismo en la Ciudad Tradicional Latinoamericana

Fig.1 - 2. San Miguel de Allende.
Fotografías: Arq. Cynthia Bañuelos R.

Aplicabilidad de los principios de Nuevo Urbanismo en México

Fig.1. Calle Pasteur Sur, en Querétaro, Qro.
Fig 2. Casa de la Corregidora, en Querétaro, Qro.
Fotografías: Arq. Emmanuel González.

Aprender a leer la ciudad a través de sus habitantes

Fig. 1. San Miguel de Allende.
Fig. 2. San Miguel de Allende. Fotografía tomada de:
<http://flickr.com/photos/doctorpatrick/194304220>

Una aplicación práctica de soluciones extranjeras a problemas urbanos latinoamericanos

Fig.1. Residencial en Querétaro, Qro.
Fig. 2. Plaza de Armas, en Querétaro, Qro.
Fotografías: Arq. Miriam Martínez Rosillo

Vecindarios defensivos Latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalización.

Fig 1. Un barrio tradicional norteamericano
Fig. 2. Fraccionamiento cerrado en Querétaro, Querétaro
Fotografías: Dr. Ramón Abonce M.

Normas editoriales

Los Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo son una publicación periódica del Departamento de Arquitectura del ITESM Campus Querétaro. Tienen como objetivo divulgar información reciente y pertinente a temas relacionados con la Arquitectura y el Nuevo Urbanismo, así como investigaciones recientes, artículos y puntos de vista que nos ayuden a entender mejor la importancia de éstas disciplinas en las ciudades de nuestro planeta, así como la difusión de sus contenidos y propósitos a la población en general.

Estos cuadernos están siempre abiertos a la colaboración de sus lectores, profesionistas, catedráticos, investigadores, y todo aquel que esté interesado en contribuir y fortalecer con sus puntos de vista, opiniones e investigaciones, nuestra labor de difusión.

Con la intención de que todas las propuestas de artículos, ensayos y reportes de investigación que lleguen a la redacción puedan ser debidamente revisadas y, consecuentemente, publicadas, pedimos a todo aquel que desee colaborar con la presente publicación atienda las siguientes NORMAS:

1.- Se recibirán tres tipos de trabajos: reportes de investigación, ensayos y artículos de difusión del conocimiento.

a) Los reportes de investigación deberán incluir una breve descripción de los objetivos de la misma, el planteamiento del problema y los resultados obtenidos y/o esperados, con una extensión máxima de 15 cuartillas ó 12,000 palabras (sin considerar gráficos), y deben estar sustentados en un marco teórico crítico fundamentado por él o los autores.

b) Los ensayos deberán presentar la opinión sustentada del autor acerca de tópicos de interés propio de la Arquitectura y el Nuevo Urbanismo, con una extensión máxima de 15 cuartillas ó 12,000 palabras, sin considerar gráficos.

c) Los artículos de difusión del conocimiento deberán consistir en la exposición y/o presentación de conocimientos sobre un tema específico, adecuado

a los temas que aborda la revista, con una extensión máxima de diez cuartillas u 8,000 palabras, sin considerar gráficos.

2.- Es altamente recomendable que el trabajo contenga, al menos, dos ilustraciones. En caso de que así sea, éstas deben ser presentadas en formato

digital TIFF ó JPG, en alta resolución. No se aceptan impresiones, fotocopias, o archivos digitales de baja calidad.

3.- Todos los trabajos deberán ser enviados o entregados de manera digital (vía correo electrónico, CD, o cualquier medio electrónico) a las direcciones listadas al final de éstas notas. Todos los archivos deberán estar colocados en una misma carpeta y debidamente referenciados.

4.- Cada propuesta de publicación deberá incluir una carátula de presentación, con los siguientes datos:

- Título / subtítulo del trabajo.
- Nombre completo del autor.
- Teléfono, fax y dirección de correo electrónico.
- Institución donde realiza sus actividades.
- Posición que ocupa en su institución de trabajo.
- Grado académico, sin abreviaturas.
- Nombre de la institución donde recibió su grado, y fecha de titulación
- Dirección completa del colaborador, y la institución donde labora.

5.- Se deberá anexar un resumen en español no mayor de 20 líneas del trabajo enviado.

6.- Se deberán realizar todas las referencias bibliográficas necesarias. No serán aceptados trabajos que no estén sustentados bibliográficamente. Ni el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, ni los editores se hacen responsables en casos de reclamaciones por plagios.

7.- Los trabajos deberán atender los siguientes lineamientos:

•**FORMATO:** Los trabajos se presentarán en formato digital, en un texto procesado en Word o un programa similar, con letras mayúsculas y minúsculas, párrafo justificado y espacio sencillo.

•**TÍTULO:** Deberá ser breve, de una a dos líneas con tipografía Arial de 24 puntos, interlinea normal, en negritas.

•**SUBTÍTULOS:** En caso de haberlos, deberán ser de una a dos líneas con tipografía Arial de 14 puntos, interlinea normal, en negritas.

•**AUTOR (ES):** Deberán venir el o los nombres completos, grado académico e institución que representa, inmediatamente después del título, alineados a la derecha, con fuente Arial de 12 puntos, Normal.

•**CUERPO DE TEXTO:** En Arial de 12 puntos, Normal, interlineado sencillo, párrafos justificados, sin sangrías.

•**NOTAS:** El número que lleve a la nota deberá estar indicado como superíndice en el cuerpo de texto. La nota deberá ser presentada en Arial de 10 puntos, Normal, y ubicada al pie de la página en donde se utiliza la nota, en orden numérico, y debe incluir los comentarios pertinentes a los que el autor quiere hacer referencia.

•**CITAS:** Las citas deberán ser referenciadas inmediatamente después de haberse utilizado en el cuerpo de texto. Deberán colocarse entre paréntesis, indicando autor, año de publicación y páginas de donde se ha tomado la cita o idea.

•**MATERIAL GRÁFICO:** Deberán colocarse en el cuerpo de texto las referencias al nombre de las imágenes, e indicaciones necesarias para la colocación de las mismas SIN INCLUIRLAS EN EL DOCUMENTO. Las imágenes deberán ser enviadas en archivos TIFF o JPG de manera conjunta con el documento de Word.

•**PIES DE GRÁFICO:** en Arial de 8 puntos, deberán ser colocados entre corchetes junto a las referencias de la imagen en el documento, y citar la fuente de la imagen, en cursiva. Los gráficos que no presenten éste elemento no serán publicados. Ejemplo: [Fachada del Templo de San Francisco, en Querétaro. Fotografía de Juan Perales, 1986]

•**BIBLIOGRAFÍA:** Deberá presentarse al final del cuerpo de trabajo, después de las notas, en orden alfabético por apellido de autor. Las fichas bibliográficas deberán contener los siguientes datos, y en el orden y formato indicado a continuación:

APELLIDO, Nombre (Año de la publicación).
Título: Subtítulo. Colección y Número de Volumen (páginas consultadas, en caso de tratarse de capítulos o secciones). Editorial: Lugar de Edición.

En caso de que el formato anterior no sea el adecuado para la publicación consultada, será necesario referirse a los criterios de la American Psychological Association (APA).

8.- Los editores se reservan el derecho de hacer los cambios editoriales que juzguen pertinentes.

9.- Se recibirán trabajos durante todo el año, a través de cualquier integrante de la Cátedra de Investigación de Arquitectura y Nuevo Urbanismo del ITESM Campus Querétaro. Se recomienda que sean entregados en un CD grabado. Los trabajos también pueden ser entregados personalmente y/o por paquetería en la siguiente dirección:

Dr. Ramón Abonce Meza
Departamento de Arquitectura
ITESM Campus Querétaro
Edificio 2, 4to Piso
Epigmenio González 500, Col. San Pablo
CP 76130
Santiago de Querétaro, Querétaro
MÉXICO
Tel. (442) 2383275

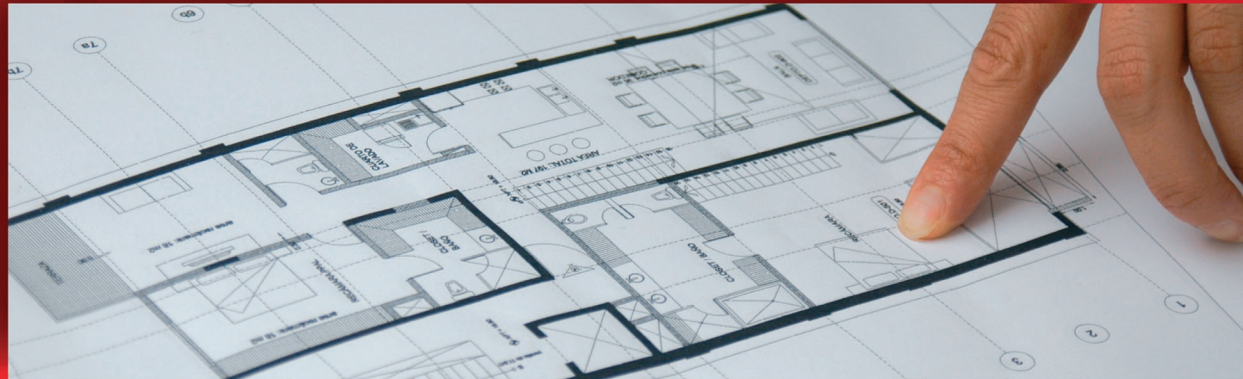
Así mismo, los trabajos pueden ser enviados directamente vía correo electrónico a las direcciones:

rabonce@itesm.mx
sbiondi@itesm.mx
A00348868@itesm.mx

¿Qué hace un Arquitecto?



Incorpora los materiales y las tecnologías más avanzadas en sus diseños.



Crea espacios funcionales, agradables y confortables.



Diseña espacios urbanos, ecológicos que favorecen la convivencia humana.



**TECNOLÓGICO
DE MONTERREY®**

Informes: 217.9789 / 238.3191 / 238.3161

MNU

Maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo



Para mayores informes favor
de comunicarse :

Lic. Alicia Noriega Ramírez
manoriega@itesm.mx / (442) 2 38 31 27

Cel. 044 44 21 46 73 66

Dr. Ramón Abonce Meza
rabonce@itesm.mx / (442) 2 17 37 63

Tecnológico de Monterrey Campus Querétaro
Epigmenio González 500 / Col. San Pablo
C.P. 76130 / Querétaro, Qro.



**TECNOLÓGICO
DE MONTERREY®**