

DISEÑO URBANO CENTRADO EN LA PERSONA

Una propuesta para enfrentar los retos urbanos en América Latina

Benjamín Alva

Facultad del Hábitat, Profesor Investigador de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí

Fernando Narváez

Estudiante de Magíster de Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, IEUT PUC

Ana Laura Martínez

Estudiante de pregrado en Diseño Urbano y del Paisaje, UASLP

RESUMEN

Derivado de la acelerada dinámica y forma de crecimiento de las ciudades en América Latina, existen retos asociados al aumento desproporcional de su población y de la superficie urbana, de movilidad, de energía o de uso intensivo del conocimiento y de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), entre muchos otros; por ello se requieren soluciones asociadas a nuevas formas de diseño urbano, basadas en la comprensión de los nuevos fenómenos como las relaciones físicas y virtuales que suceden en la ciudad, estudiar la movilidad a partir de entender cómo la gente no se mueva innecesariamente para la realización de sus actividades o la paradoja del uso de las TIC que han dividido al territorio y disminuido las relaciones personales. El objetivo de este artículo es presentar un modelo de planeación y diseño urbano que coloca como centro de atención a la persona y analiza a la ciudad como proceso, basado en tres principios: conectividad, accesibilidad y generación de valor, en oposición a una visión tradicional de ciudadano o usuario, de necesidades como esquema utilitario, estructural-funcionalista y que estudia a la ciudad como objeto o producto. Esta propuesta es útil para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en ciudades de América Latina que comparten características de expansión, fragmentación, segregación y pérdida de valor.

Palabras clave: Planeación urbana, Diseño urbano, Accesibilidad, Conectividad, Generación de valor

ABSTRACT

The urban sprawl and the fast growth of cities in Latin America produce several challenges with the mobility of the persons, use of energy or intensive use of knowledge and of Information Communication and Technologies (ICT); Therefore, the main solutions should to think about new forms of urban design, different ways to understanding of new phenomenas such as the physical and virtual relationships at the city. Now, the study of mobility is based on understanding how people do not move (unnecessarily) to do their activities, and we have to face the paradox of the use of ICT bettewen divided territory and the personal relationships as well. This article present a model of urban planning and design where the person is the center of attention, there are three principles: connectivity, accessibility and generation of value, this model is diferente to a traditional vision of citizen or user, needs as a utilitarian function, and the city as an object or product. This proposal is useful for the implementation of the New Urban Agenda in cities of Latin America that share characteristics of expansion, fragmentation, segregation and loss of value to the persons.

Keywords: Urban planning, Urban design, Accessibility, Connectivity, Generation of value

INTRODUCCIÓN

Más de la mitad de la población habita en ciudades, y América Latina y el Caribe (ALC) es considerada la región más urbanizada del planeta, 75% de su población vive en ciudades (BID, 2014). El proceso de urbanización en la mayoría de las ciudades de la región se caracteriza por un aumento pronunciado de la población y un crecimiento más acelerado de su área urbana. Algunas manifestaciones de esa expansión urbana son un rápido incremento en la construcción de la vivienda sobre todo en la periferia, ausencia o baja calidad de infraestructura para la conectividad tanto física como virtual, problemas de movilidad e incremento en la población en condiciones de vulnerabilidad o pobreza; estas manifestaciones espaciales a su vez han generado otras que combinan la conformación territorial con lo social y lo económico, tal es el caso de la fragmentación y la segregación social.

La expansión de la ciudad, la alta movilidad, la infraestructura y los estilos de planeación funcionalista y situacional que se desarrollaron en América Latina han favorecido el uso del automó-

vil, que incluso continuará como principal característica de las ciudades latinoamericanas; el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) prevé que para el año 2025, ALC contará con 80 millones de automóviles más, de los que existían en 2010, lo que provocará congestión vial, aumento en el estrés en las personas y por supuesto contaminación ambiental (BID, 2014).

Las ciudades requieren la aplicación nuevos criterios y metodologías de planeación que mantengan escalas “pequeñas”, precisamente para fortalecer la ciudad compacta, disminuir el uso del automóvil e incentivar al peatón, pero también que permitan integrar a la ciudad para disminuir la fragmentación, y disminuir la movilidad; que cuando sea necesario que la población se desplace, cuente con un sistema de transporte público integral y eficiente. Una ciudad compacta tiene distintos beneficios tanto para el sector público como para el privado, es más fácil de administrar, aumenta la calidad de vida de las personas, disminuye el tráfico y la contaminación.

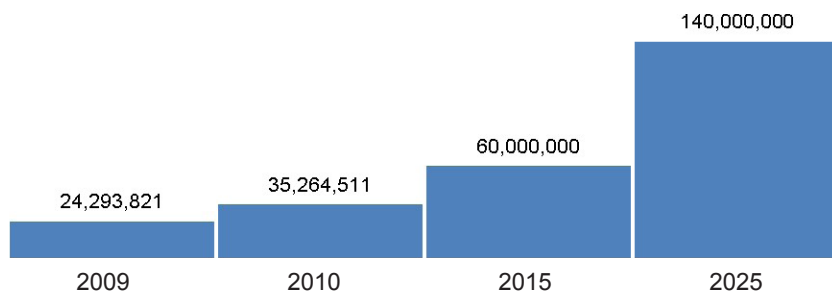


Figura 1. Cantidad de vehículos por año en América Latina

Fuente: elaboración propia con datos de LAC 2025: América Latina y el Caribe en 2025 / Banco Interamericano de Desarrollo, y del Observatorio de movilidad urbana, Banco de Desarrollo de América Latina

“Las ciudades por naturaleza son complejas por sus interacciones y oportunidades que generan, son un centro que concentra población, capitales y conocimiento pero también son un espacio de contrastes, desigualdad y pobreza.”

El desarrollo de nuevos métodos de planeación y diseño de la ciudad deben incorporar la reorganización espacial, pero también el desarrollo y aplicación de nuevas alternativas para integrar el territorio y mejorar su administración. El objetivo de este artículo es plantear un modelo de planeación y diseño urbano que integre el territorio, proporcione accesibilidad, sobre todo en la movilidad, bajo nuevos enfoques incluyendo las TIC y que ponga en valor a la ciudad para la mejor calidad de vida de las personas, un Diseño Urbano Centrado en la Persona.

Este modelo toma en cuenta tres aspectos: accesibilidad con la finalidad de lograr la inclusión social y nuevas formas de relacionarse (como el espacio virtual), conectividad con el objetivo de integrar el territorio a través de la infraestructura del paisaje y la creación de valor, que permita mediante el diseño, crear activos en la ciudad o mantener un patrimonio urbano para las personas. Además, la ciudad se analiza más como un proceso de transformación de las actividades y relaciones de las personas que como un producto resultado de la transformación de lo rural en urbano.

Adicionalmente, se consideran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU) que impulsa la Organización de las Naciones Unidas, como marco para orientar la aplicación del Modelo, con la finalidad que colaborar con uno más de los instrumentos para la implementación y logro de las metas. Los principales puntos de coincidencia son la persona como centro de atención y el fortalecimiento de las relaciones interpersonales, la relación entre la planeación y el diseño urbano, la ciudad incluyente,

integrar a la ciudad y la sustentabilidad a partir de desarrollar infraestructura del paisaje como activo.

Este documento se estructura en tres apartados, en el primero se describen las principales características de las ciudades latinoamericanas, posteriormente se identifica el cambio del paradigma en el diseño de la ciudad en el marco de los principales retos urbanos, del Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible y la NAU; y por último se plantea el modelo construido a partir de conceptos como “urbanismo del paisaje”, “nuevo urbanismo”, “urbanismo p2p” y la sociología urbana; el modelo de Planeación y Diseño Urbano Centrado en la Persona.

1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS CIUDADES EN AMÉRICA LATINA

De acuerdo con datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la urbanización en América Latina se ha desarrollado tres veces más rápido que en Europa y en Norteamérica, pero con un ingreso per cápita que representa apenas la décima parte, de esta manera, no se están aprovechando los beneficios de la urbanización –como lo señala la NAU-. Las ciudades por naturaleza son complejas por sus interacciones y oportunidades que generan, son un centro que concentra población, capitales y conocimiento pero también son un espacio de contrastes, desigualdad y pobreza. Con el propósito de especializar los estudios urbanos se han establecido diferentes tipos de ciudad de acuerdo con sus características, problemas y ventajas, algunos que en el siglo XXI están marcando tendencia son la ciudad global, la ciudad genérica, la ciudad digital o la ciudad del conocimiento.

1.1 LOS NUEVOS TIPOS DE CIUDAD Y SUS RELACIONES

El proceso de globalización así como el uso intensivo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) son factores que también han reorganizado la conformación espacial de la ciudad y generado nuevos retos; además, la alta movilidad internacional que se registra actualmente en el mundo y entre ciudades, ha afectado la identidad de los espacios urbanos, disminuido el sentido de apropiación, arraigo y pertenencia, además de generar espacios subutilizados con elevados índices de abandono e inseguridad, lo que contribuye aún más a la desconexión entre personas (Vieira, E. J., Ito, G., Ashino, T., y Yamamoto, L., 2014).

La globalización vincula prácticas locales de convivencia con relaciones sociales a nivel mundial, y produce una reorganización de los aspectos de la vida cotidiana a través de una red que conecta desde lo local hasta el nivel mundial. En este contexto, las ciudades han cobrado mayor importancia porque empiezan a integrarse a una red global de ciudades. Una ciudad global es aquella que concentra y distribuye inversiones, negocios, mercancías y personas. Por otro lado, ésta tiene nuevas funciones intangibles como la gestión del conocimiento y los capitales social, humano o financiero. Además, agrega valor de manera estratégica a su región e incrementa su importancia económica; pero, sobre todo, aumentan los flujos de información, mercancías y de personas que se generan en este tipo de ciudad. Es decir, la ciudad global va más allá de sus espacios físicos, alcanzando una influencia internacional. Sassen (2008) afirma que el concepto de ciudad global no describe la ciudad en todas sus dimensiones, sino que capta dos funciones del espacio urbano: una función económica y una función política. En la función económica la ciudad utiliza sus recursos para producir innovación, mientras que en la función política es un espacio estratégico para la mezcla de grupos e individuos de diversas culturas y países.

La ciudad global tiene como características una alta concentración demográfica, la fuerte presencia de empresas transnacionales y la existencia de un gran capital financiero internacional, cultura o turístico; es un nodo internacional de telecomunicaciones y transportes (Iracheta, 2005). Son espacios para la generación y aplicación de conocimiento que contienen servicios especializados, y está sujeta a la economía de la agregación que dependen cada vez menos del territorio para la generación del capital (Sassen, 1995). Este tipo de ciudad es importante no sólo por su función económica y su importancia local, sino porque forma parte de un sistema internacional de ciudades, por lo tanto, ocupa un lugar jerárquico en el sistema urbano mundial, y destaca por la red de ciudades a la que pertenece (Sassen, 1991).

A partir de lo anterior, se puede establecer que una ciudad global genera dinamismo, crecimiento económico e influye en el resto del territorio. El problema de esta dinámica se traduce en una especie de polarización económica, social y espacial tanto al exterior como al interior de la misma ciudad, si no existe un sistema regulador de la economía y el bienestar, podrían aumentar las desigualdades sociales y económicas (Sassen, Entrevista con Saskia Sassen, 2008). Resultado de la influencia de las ciudades globales sobre otras, y producto de los procesos de intercambio de información y de la reproducción del espacio a escala global se genera una homogeneización de espacios, disminución de identidad, pérdida de símbolos y de historia.

Se ha identificado ciudades globalizadas –y **no globales**^[1]. Este tipo de ciudad globalizada Koolhaas (2011) la define como la ciudad genérica, ésta es un espacio que en el ámbito intraurbano se manifiesta en un espacio que repite constantemente su estructura, desconectado entre el centro y la periferia, es un espacio extenso y fractal. La sociedad que reside en esta ciudad se basa en el consumo, contamina para producir y consumir, es una sociedad sin historia y “vacía” de identidad, es la ciudad que resulta de la nueva relación del territorio con el ciberespacio.

Borja (2014b) estableció que en una ciudad con estas características, todo es mercancía y comercio, a grado tal que “la ciudad se considera en venta”. Proliferan los espacios homogéneos, sin nada que los diferencie; a causa de esto es difícil crear una identidad entre la población y el espacio, son lugares que se vuelven fáciles de olvidar (Koolhaas, 2002). En este tipo de ciudad las experiencias y sensaciones producidas son débiles para las personas, no como en la ciudad “tradicional” donde se generan experiencias significativas y contienen referentes físicos y simbólicos que las distinguen.

Al ser una ciudad globalizada cuenta con infraestructura que privilegia el uso del automóvil sobre el peatón, abandona el espacio público tradicional para ocupar espacios comerciales y existe un abuso de la repetición de imágenes y símbolos de marcas. Esta ciudad tiene gran influencia de la conectividad virtual, es un espacio hiper-conectado, sin embargo, no es accesible para todos. Salinger (2005) asegura que la funcionalidad de la ciudad radica en el intercambio de información entre nodos de diferentes tipos, integrando conexiones físicas y conexiones digitales; por ello, a pesar de la alta disponibilidad para acceder a internet y a la cantidad de información que se intercambia, su accesibilidad física está limitada por estar orientada para los vehículos.

Con la influencia de las TIC en la ciudad, se configuró el término de ciudad digital haciendo referencia a un espacio urbano donde gran parte de los ciudadanos cuentan con una computadora y están conectados a internet, es un espacio en el que los propios ciudadanos, empresas e instituciones, han desarrollado nuevas formas de relacionarse de forma virtual (Villanueva, 2006). Por lo anterior, en esta ciudad existen nuevas necesidades y formas de marginación, determinadas por la falta de Internet, computadoras personales o celulares inteligentes.

En la ciudad digital existen beneficios sociales como la calidad, eficiencia y eficacia de los servicios públicos tales como el e-gobierno^[2], la telemedicina, la educación virtual, el e-comercio y los

“existe un conjunto de tendencias basadas en la globalización, el uso intensivo del conocimiento y de las TIC que han modificado las relaciones en el espacio urbano y establecido nuevas formas de convivencia y efectos”

servicios digitales en general (Velázquez, 2008). Las personas en estas ciudades se encuentran interconectadas, son “ciudadanos en red” en un ambiente de innovación, y por ello junto con la gestión del conocimiento integran una dimensión mayor de ciudad, las ciudades inteligentes (*SmartCities*). Una comunidad inteligente es un espacio que articula el conocimiento con el uso de la tecnología para transmitir información y transformar la vida y el trabajo (Komninos, 2006). De esta manera, las ciudades requieren nuevas formas de relacionarse basadas en el uso intensivo de las TIC, y su falta podría ser considerada una nueva forma de marginación o segregación, como es el caso del analfabetismo digital, la brecha digital o el desigual acceso a información y conocimiento.

Entre la ciudad digital y la ciudad inteligente (como proceso evolutivo), la ciudad del conocimiento representa un modelo de integración entre empresas, grupos científicos, gobierno y ciudadanos para generar valor económico a través de la innovación, la atención de un problema urbano o la identificación de áreas de oportunidad. Sin embargo, la ciudad del conocimiento no es un término nuevo, tiene su referente en los estudios desarrollados en los años setenta por D. Bell y posteriormente Aydalot, Becattini, Castells o Hall, en

los cuales se analiza el surgimiento de una nueva forma urbana, basada en una nueva división del trabajo que privilegia la producción de capital intelectual (Narvéez, 2007). En este sentido, lo que importa no es el conocimiento en sí mismo, sino el conocimiento específico aplicado a un objetivo determinado que contribuya a la mejora general (Castells, 2001).

En síntesis, existe un conjunto de tendencias basadas en la globalización, el uso intensivo del conocimiento y de las TIC que han modificado las relaciones en el espacio urbano y establecido nuevas formas de convivencia y efectos, destaca lo siguiente:

- De la ciudad global y la ciudad digital, las nuevas relaciones que están caracterizando las ciudades y su estructuración a partir de redes, en la cual una ciudad influye sobre otras, estas fuerzas son imperceptibles y hacen más complejo el estudio del fenómeno urbano -lo han redimensionado-, de tal manera que para analizar la ciudad no basta con entender el territorio, sino que es necesario retomar la categoría de “espacio”;
- La ciudad genérica aporta la preocupación por una pérdida de identidad y la producción “en serie” del espacio, un modo de producción rígido, lo cual podría calificarse como problemas en la ciudad, sobre todo en aquellas que buscan la diferenciación, pero también existen elementos positivos como la necesidad de generar valor con dos propósitos, el primero diversificar la ciudad, y el segundo recuperar de la ciudad “tradicional” la generación de experiencias significativas referentes físicos y simbólicos que permiten construir un patrimonio urbano.
- De la ciudad genérica y la ciudad global, se enfatiza el estudio urbano a partir de un modo de producción económica en masa, con amplio intercambio de personas y mercancías, intensa movilidad y comercio, privilegia la infraestructura para el uso del automóvil sobre el peatón, abandona el espacio público tradicional para

ocupar espacios comerciales, existe un abuso de la repetición de imágenes y símbolos de marcas; en estas ciudades las actividades de las personas, determinadas por su forma de producción son un elemento que ayuda a entender por qué las personas se mueven y cuáles son los procesos mediante los cuales transforman su espacio.

- La ciudad genérica y la ciudad digital enfatizan la alta conectividad como nueva necesidad de relacionarse, estar hiperconectados, pertenecer a redes sociales, intercambiar información, integrarnos de forma virtual, adecuar los espacios de forma personal, subordinar la vida urbana al ciberespacio; en esta lógica, es necesario disponer de Internet para no quedar excluidos de las nuevas relaciones.
- La ciudad del conocimiento aprovecha las TIC, el intenso flujo de información y las redes, para mejorar la administración y resolver problemas en la ciudad. Es una ciudad que se construye no sólo sobre el espacio físico, sino en entornos virtuales complementarios basados en información, generación y aplicación de conocimiento, así como en amplias relaciones entre sectores productivos, académicos y sociales. En esta ciudad y en la ciudad digital se emplean las TIC como herramienta, de tal manera que las personas no se encuentran subordinadas al ciberespacio.

Estos tipos de ciudad que proporcionan diversos elementos al estudio urbano, considerados nuevos en este siglo, tienen la característica en común que no están centrados en la persona, sino en productos, también que reconfiguran el espacio a partir de relaciones, actividades y procesos. Los problemas derivados de esta lógica y de una dinámica basada en las TIC, la globalización y el conocimiento han generado también nuevos retos urbanos que son necesarios considerar para diseñar de mejor manera el espacio urbano. Con ello se vuelve útil entender la ciudad como proceso antes que como producto y centrarla en la persona para poner en valor la ciudad.

1.2 LOS RETOS EN LAS NUEVAS CIUDADES

La transición demográfica que enfrentan las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC) se manifiesta en su proceso de envejecimiento, la esperanza de vida al nacer actualmente se ubica en 70 años (ONU, 2014), el crecimiento natural de la población disminuyó de 2.7 a 1.6 por ciento promedio anual (Chackiel, 2004); el informe LAC^[3] 2025 señala como causas del cambio demográfico, la disminución de la fecundidad y el aumento de la expectativa de vida (BID, 2013).

Debido al cambio demográfico, se requiere garantizar nuevas formas de accesibilidad y adecuación del espacio mediante el diseño urbano, que por un lado permita que los adultos mayores puedan desplazarse en los espacios públicos y permanecer en ellos; la accesibilidad y emotividad para adultos mayores se han convertido en criterios de planeación y diseño en ciudades que actúan anticipadamente.

Además de la adecuación física del espacio para personas mayores, con capacidades diferentes, niños, mujeres, se requiere garantizar una inclusión social, en el marco de los altos niveles de pobreza que se registran en las ciudades y los objetivos de Desarrollo Sostenible 2030; sin embargo, para eliminar la pobreza, las ciudades deben registrar un crecimiento económico superior a 7.5% por año hasta el 2030 (BID, 2013); sin embargo esto implica un gran reto, por ejemplo, mientras la economía mundial creció en promedio a un ritmo de 2.5%, las ciudades más dinámicas como Medellín en Colombia creció apenas 4.3% (Justo, 2015), por ello, se requiere poner en valor a la ciudad para aprovechar los beneficios económicos de la urbanización.

Por otro lado, en materia de conectividad digital, la telefonía celular tiene actualmente altos niveles de penetración en casi todos los países de la región, para 2025 la banda ancha móvil podría ser universal; además, habrá una diversidad de objetos electrónicos, desde aplicaciones para la movilidad hasta nuevos y más sofisticados electrodomésticos conectados a la red mundial, como el llamado “Internet de las Cosas” (BID, 2013).

La hiper-conectividad se refiere al intercambio de información a través de redes, que debe ser aprovechado en mejorar la administración y gestión de una ciudad basada en las TIC y el conocimiento, por ejemplo la seguridad, la movilidad, o nuevas formas de gobernabilidad; en este sentido, los gobiernos urbanos deberán incluir en su equipamiento e infraestructura el **BigData** para administrar y procesar grandes flujos de información. Por ejemplo, en materia de movilidad, la cantidad de horas que actualmente pasan las personas en los traslados para realizar sus actividades se ha convertido en un reto particular. El desarrollo de las TIC permitirá que la mayoría de los autos cuenten con sistemas de localización (GPS), que estén conectados a Internet para monitorear a distancia el flujo de tráfico y anticipar puntos de congestión “en tiempo real”; además, más ciudades contarán con los denominados Buses de Tránsito Rápido (BRT), se construirán nuevos sistemas de transporte subterráneo y aumentará el uso de la bicicleta como alternativa de transporte (BID, 2013). Adicionalmente, las ciudades continuarán desarrollando nuevas formas que transformarán las políticas urbanas, como es el caso de “**uberópolis**”^[4] o los “**ridehailing**”^[5] (Kostenwein, 2017). La movilidad implica flujos de personas y bienes, pero sobre todo es un problema de accesibilidad, es decir, las personas realizan actividades, y por tanto requieren “acceder” a ellas de forma eficiente, incluso sin moverse de algún lugar.

Así, nuevos retos^[6] como el cambio demográfico, la movilidad, o el uso de las TIC deberán considerarse en los proyectos de ciudad, en el desarrollo de ambiciosos programas de infraestructura, pero sobre todo del análisis de la ciudad como proceso y no como objeto. Por ello la accesibilidad, conectividad y la puesta en valor de la ciudad, son retos que destacan por estar asociados a nuevas formas de relaciones y actividades enfocados a las personas, que por tanto habrán de requerir de nuevas herramientas de planeación y diseño urbano. Lo anterior es aún más relevante si se consideran los nuevos planteamientos de la Nueva Agenda Urbana y el objetivo 11 de Desarrollo Sostenible.

2. ENTRE LA ESENCIA DE LA CIUDAD Y EL CAMBIO DE PARADIGMAS EN EL DISEÑO URBANO

Desde finales del siglo pasado, autores reconocidos como Saskia Sassen, Paul Krugman o Joseph Stiglitz -entre otros- han estudiado cómo los procesos de globalización, el uso intensivo del conocimiento y de las TIC han modificado la forma de organización del espacio, principalmente en las ciudades. Parecería que estos cambios están llevando la ciudad hacia un proceso de desarrollo internacional unificado (Iracheta, 2005), lo que obliga a repensar la forma cómo se diseñan las ciudades. Se pueden identificar al menos tres cambios de paradigma del urbanismo, el tradicional que surgió en Norteamérica y Europa a inicios del siglo pasado, el cual estaba tenía la preocupación por mantener la identidad y recuperar el valor intrínseco de la ciudad; el nuevo urbanismo que se originó a mediados del siglo pasado en respuesta a los cuestionamientos sobre el efecto de la ciudad en el medio ambiente; y, el urbanismo global, caracterizado por las relaciones entre ciudades más allá de sus fronteras.

2.1 ¿URBANISMO TRADICIONALISTA?

El arquitecto danés Jens Jensen^[7] afirmaba que la ciudad debería ser construida acorde para brindar una vida saludable a sus habitantes, por otro lado Olmsted^[8] y Le Corbusier^[9] se posicionaban en visión donde los “complejos verdes” (parques y entornos naturales) fomentarían la sociabilidad, salud, equidad social y desarrollo económico en la ciudad. Bajo esta premisa, Jensen planteó desde las primeras décadas del siglo pasado, la preocupación por las relaciones sociales, la salud y el espacio verde dentro de las zonas urbanas, por su parte, Kevin Lynch^[10] identificó que el rápido crecimiento de las ciudades las volvía complejas e “ilegibles”, ante ello Lynch estableció que era necesario constituir un “paisaje imaginable” que fuera visible, coherente y claro desde el punto de vista estético, pero también destacó la legibilidad a partir de identidad, estructura y significado del espacio (Lynch, 1960).

Algunos autores como Jensen o Lynch entendían que la ciudad debía ser saludable para sus habitantes y con elementos que permitieran generar identidad y significado. Sin embargo, existía una notable brecha entre lo que afirmaban los autores mencionados y lo que en realidad se construía en las ciudades. Por ello, la manera de diseñar y construir a mediados del siglo pasado, motivaron críticas hacia la arquitectura, el urbanismo y la planificación urbana; uno de esos juicios, fue realizado por Jane Jacobs (1961), quien mostró su reprobación a la dispersión de las ciudades, a partir del uso masivo del automóvil. En este sentido, Jacobs identificó que las premisas de diseño iniciaron a centrarse en los vehículos, lo que a su vez se tradujo en una “deshumanización” de los espacios urbanos. En consecuencia a este proceso, se inició la postulación de criterios para conseguir un mejor ambiente, por ejemplo los propuestos por Appleyard y Jacobs (1987): habitabilidad, identidad y control, acceso a oportunidades y alegría, autenticidad y significado, vida comunitaria y pública e independencia urbana, estos postulados constituyeron la base del nuevo urbanismo.

2.2 ¿NUEVO URBANISMO?

B. Tschumi^[11] estableció que durante los años setentas se produjo un renovado interés en la constitución formal de la ciudad, de sus tipologías y de sus morfologías. De esta manera el análisis urbano privilegió la historia de la ciudad y disminuyó el estudio de las actividades que ocurrían en ella, la organización de funciones y eventos era una preocupación arquitectónica centrada en elaboración de formas o estilos (Beeler, 1985).

Tschumi asumía que las relaciones dentro de las ciudades se podían favorecer con la inclusión del paisaje en el diseño de las mismas, fue crítico del modelo de Olmsted y representó en su lugar un concepto de paisaje basado en urbanización conflictiva, penetrante y omnipresente, complementó sus ideas con las propuestas de R. Koolhaas^[12] para sentar las bases del urbanismo de paisaje como una forma de diseñar por capas, no jerárquico, flexible y estratégico (Pita, 2014).

Para Koolhaas (1995), fracasó la “promesa” surgida en el modernismo de transformar cantidad en calidad, incluso aseveró que la arquitectura se había apoderado de la ciudad, a tal grado que “dio por muerta” la práctica del urbanismo, lo cual parecía una paradoja ya que justamente había desaparecido en el momento que se aceleró la urbanización de las ciudades, su análisis y crítica tuvieron como conclusiones que el urbanismo tendría que renovarse.

Frampton (1999) apoyó la idea de Koolhaas, ya que se tendía a proyectar “operaciones de remedio”, es decir acciones correctivas que se aplicaban a núcleos urbanos existentes y no se incentivaban acciones preventivas hacia la planeación y su futuro desarrollo; también aseveró que la ciudad se había transformado en un “culto al automóvil” y con escasas relaciones sociales, en este contexto la persona perdió valor como parte del diseño y quedó segregada, las relaciones entre personas se sujetaron a relaciones funcionales entre espacios. En esta lógica, el urbanismo del paisaje y el proceso tecnológico, económico y social a finales del siglo XX y principios de siglo XXI llamado globalización fundamentaron el urbanismo global.

2.3 ¿URBANISMO GLOBAL?

En la urbanización moderna, el paisaje ha encontrado un renovado valor, es un medio para la creación de la forma urbana, particularmente en el contexto de complejos ambientales naturales, en sitios post industriales e infraestructura pública.

James Corner^[13] atribuye el regreso del concepto “paisaje” en el diseño urbano por el aumento de la conciencia global ambiental y ecológica. Afirma que con el término “paisaje” es posible teorizar sitios, territorios, ecosistemas, redes e infraestructuras para organizar grandes áreas urbanas. Charles Waldheim y Corner describen al paisaje como modelo para el urbanismo contemporáneo, el único capaz de entregar condiciones para una urbanización descentralizada. En 1997 Waldheim acuña el término “urbanismo del paisaje” como crítica

implícita a la incapacidad de la arquitectura y la planeación urbana para ofrecer coherencia, competencia y explicaciones convincentes de las condiciones urbanas contemporáneas.

R. Weller^[14] describe la profesión del paisaje como un importante cambio al pensamiento del diseño de la ciudad, “el paisaje como medio a través del cual, todas las transiciones ecológicas deben pasar: el paisaje es la infraestructura del futuro”; por ello, el concepto de urbanismo del paisaje sugiere una forma práctica “más prometedor”, radical y creativa que la definida por las disciplinas rígidas (Waldheim, 2006).

De esta manera han existido posturas y cuestionamientos a las formas cómo se construye la ciudad, desde las ideas de Le Corbusier que se orientaban a la creación de espacios verdes para la sociabilización pero que, a la misma vez, la arquitectura imponía estereotipos en la ciudad y las urbes extensas que fomentaron el uso del automóvil cada vez eran más comunes. Como parte de esos constantes cuestionamientos, reflexiones y propuestas, destaca el repensar en las actividades de las personas, sus actividades, relaciones, los nuevos procesos y retos característicos del siglo XXI, como base para nuevos modelos de diseño.

3. EL DISEÑO URBANO CENTRADO EN LA PERSONA

El diseño urbano es una de las disciplinas que permite innovar en la ciudad a través de resolver la disyuntiva de creación de valor y disminución de costos de gestión. La disminución de costos en la gestión se puede realizar mediante la utilización de las TIC, el establecimiento y aprovechamiento de relaciones entre personas y con el espacio público, o bien mediante la utilización de conocimiento para la atención de problemas sociales como la salud, la educación o la interacción social; es decir la reducción de costos tiene que ver con la capacidad de gestión de las administraciones locales, los tiempos de traslados y en general los problemas de movilidad, los instrumentos de planeación o eventualmente hasta la baja productividad que podrían registrar las empresas,

derivada de los problemas que enfrenta una ciudad como la movilidad, la seguridad o la falta de infraestructura.

Por su parte, la generación o puesta en valor de la ciudad, se refiere a la creación o mantenimiento del patrimonio urbano, ese valor que se construye con los años y que hace un elemento diferenciador en la ciudad. La identidad, por ejemplo, que es resultado de un proceso de relacionarse en el espacio, de pertenencia, y de apropiación dan significado a estar y vivir en un lugar, en preferir a una ciudad sobre otra, e incluso, la generación de “activos” o elementos con valor urbano que en

ñar la ciudad para los ciudadanos, hacer ciudades vivibles, que se puedan transitar libremente, donde convivan diversas formas de movilidad y lo más importante, ciudades productivas, sustentables y que hagan feliz a la persona.

A partir de las reflexiones anteriores y en el marco de los paradigmas descritos, se plantea el modelo de planeación urbana centrada en la persona a partir de sus tres conceptos clave: la conectividad para lograr una mejor integración del espacio, la accesibilidad para garantizar la inclusión y la generación de valor para fortalecer la identidad y el patrimonio urbano.

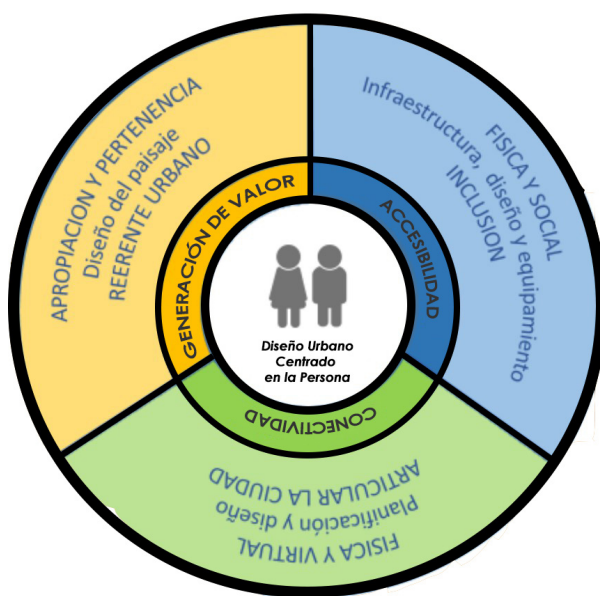


Figura 2. Esquema Diseño Urbano Centrado en la Persona

Fuente: Elaboración propia

general constituyen los elementos diferenciadores, posibilitan también el desarrollo de actividades económicas como el turismo o los negocios. De esta manera, la puesta en valor de la ciudad es recuperar o mantener activos que permitan que las personas vivan mejor y que se active o mejore la economía urbana.

Con la finalidad de articular una nueva forma de diseño y planeación urbana, el instrumento principal es el Proyecto de Ciudad, es decir, lo que se quiere de la ciudad en el mediano y largo plazo, que sirva como guía para las acciones de corto plazo. La definición de un Proyecto de Ciudad habrá de centrarse en la persona, ¿Qué implica eso? dise-

3.1 CONECTIVIDAD

La conectividad implica la posibilidad de que personas y espacios estén articulados a través de una amplia red de infraestructura, que permita al ciudadano movilizarse entre los principales puntos y llegar en corto tiempo a realizar sus actividades, así como integrar grandes espacios a través de recorridos histórico-culturales, turísticos o con una función económica específica.

La planificación y el diseño urbano se convertirán tal vez, en la principal herramienta de los gobiernos locales para el desarrollo de infraestructura que permita integrar mejor a los territorios, agregar valor y centrarse en el equilibrio entre la persona y el medio ambiente, sobre todo con visión de largo plazo. En este sentido la infraestructura del paisaje, podría ser una herramienta para relacionar de forma responsable el medio ambiente con el soporte de la ciudad para la movilidad.

Las ciudades modernas basan su desarrollo en sistemas de infraestructura que por un lado resuelven los problemas centrales, y por otro logran mejorar el paisaje urbano. A estos proyectos que se han desarrollado en ciudades como Nueva York, París, Curitiba o Monterrey se les denomina infraestructura del paisaje ya que asocian a la planeación con el diseño urbano.

Es necesario considerar que la infraestructura que requiere una ciudad, es tanto física como virtual, para enfrentar los retos de la ciudad digital y

del conocimiento, que permita integrar en las personas a través de una red que genere información para una mejor administración.

Es importante subrayar que las respuestas no deberán provenir exclusivamente del sector público, urbanistas o desarrolladores inmobiliarios; en la ciudad moderna, las sinergias y redes de colaboración –gobierno, academia, empresa, sociedad– podrían surgir del llamado tercer sector (Organizaciones no Gubernamentales) o de ciudadanos organizados.

3.2 ACCESIBILIDAD

El diseño urbano universal parece que aún no se convierte en un tema de política urbana en ALC, sólo destacan algunas ciudades como Curitiba. Si bien tradicionalmente se ha considerado la accesibilidad como la adecuación del espacio físico, actualmente su concepción se ha ampliado.

La accesibilidad incluye primero disponer o no de un espacio, después la adecuación del espacio para determinadas condiciones, tercero la disponibilidad de servicios virtuales como el acceso a la banda ancha, cuarto la posibilidad o no de poder habitar en un determinado espacio independiente de la capacidad económica de las personas; y finalmente la emotividad, pertenencia y apropiación del espacio urbano. De tal suerte que es necesario considerar estas cinco dimensiones para lograr una ciudad incluyente.

Así, la accesibilidad también deja de ser una categoría física para ser considerada virtual e inmaterial. Por ejemplo, el diseño urbano ciertamente influye en la percepción de las personas sobre la seguridad, de tal manera que simplemente así –con la percepción de inseguridad en un lugar– se vuelve inaccesible el espacio.

El diseño de la accesibilidad como proceso, debe de considerar los cambios y evolucionar junto con la sociedad, de tal manera que considere el reto demográfico, así como la transición hacia lo virtual y el uso intensivo de las TIC, como parte del Proyecto de Ciudad. La accesibilidad además del cambio de lo físico a lo virtual también deja de ser

una categoría estática para convertirse en un proceso.

3.3 GENERACIÓN DE VALOR

El diseño urbano en su etapa de formulación o conceptualización es el principal momento para la generación de valor, en esta etapa como proceso de producción del espacio urbano, se genera la idea, el elemento diferenciador o la ventaja competitiva, aquí se logra incorporar la innovación y la disminución de costos como parte de las premisas para modificar el territorio.

Es importante considerar que, en esta dimensión, la participación activa de la sociedad es fundamental para lograr el propósito de puesta en valor, ya que un diseño urbano participativo genera identidad a partir de un proceso mucho más “incluyente” de pertenencia y apropiación.

También con la infraestructura del paisaje en proyectos de gran escala, permiten generar valor en la ciudad, ya que representan un activo para las actividades artísticas, culturales, o turísticas, además de que son espacios públicos para la convivencia, permiten conectar a la ciudad a través de diferentes puntos, y son un referente para la ciudad.

Como parte de la generación y aplicación del conocimiento, la innovación en la ciudad se vuelve un activo para resolver problemas, mejorar la competitividad, disminuir los costos de administración, en la ciudad del conocimiento se genera valor por la integración de redes sociedad-academia-empresa-gobierno.

En síntesis, diseñar un proyecto de ciudad da certeza a la sociedad, basa su estrategia en la cohesión social, en su historia y cultura, y genera instrumentos de gestión para el ordenamiento urbano y su patrimonio. Así, la conectividad, accesibilidad y el patrimonio son atributos que colocan a las personas en el centro de la planeación y el diseño urbano.¶

NOTAS

- [1] La ciudad global ejerce influencia sobre otras, mientras que la ciudad globalizada es influenciada por otra ciudad.
- [2] El e-gobierno o gobierno digital se refiere a la prestación de servicios públicos y la gestión gubernamental mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación.
- [3] En 2014, el Banco Interamericano de Desarrollo elaboró un informe sobre los principales cambios y retos que enfrentaría la región de América Latina y el Caribe (LAC por sus siglas en inglés) los próximos años y hasta el 2025; entre ellos destaca temas de interés específico en las ciudades, como el cambio demográfico, la urbanización, la movilidad y los espacios verdes.
- [4] Es un término que hace referencia a la influencia que ha tenido la empresa de servicio de transporte privado Uber en las ciudades.
- [5] Es el tipo de servicio como Uber, Cabify o Lyft que mediante una plataforma digital proveen el servicio de transporte entre privados, de acuerdo con la iniciativa de Ciudades Sostenibles del BID, estos servicios están cambiando la manera cómo funcionan las ciudades a nivel global.
- [6] En este apartado únicamente se mencionan estos retos por considerarse los principales asociados al modelo de diseño urbano centrado en la persona, sin embargo se reconoce que existe más como la sustentabilidad, el desarrollo de la energía, la seguridad, entre muchos otros.
- [7] Arquitecto del paisaje reconocido por su estilo “prairie” en el diseño de parques, jardines y espacios verdes.
- [8] Frederick Olmsted celebre arquitecto y paisajista, conocido por el diseño de parques urbanos de los cuales destaca Central Park en Nueva York.
- [9] Le Corbusier en su Plan Voisin para París.
- [10] Urbanista y teórico de Chicago, célebre por sus aportaciones a la planeación urbanística en libros como “The Image of the City” y “Good City Form.”
- [11] Arquitecto reconocido por el diseño del “Parc de La Villette” y el “Acropolis Museum” de Atenas.
- [12] Arquitecto neerlandés, crítico del movimiento moderno. Autor del libro S,M,L,XL.
- [13] Arquitecto británico, reconocido por la firma Corner’s Field Operations quien fue la encargada del diseño del High Line Park en Nueva York.
- [14] Arquitecto y catedrático en la Universidad de Pennsylvania.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Chackiel, J. (05 de 2004). La dinámica demográfica en América Latina. Serie Población y Desarrollo .
- Lamy, B. (23 de Junio de 2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. . Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31200108>
- Castells, M. (1999). La Era de la Información: Economía, sociedad y cultura. México D.F: Siglo XXI .
- Castells, M. (2001). La Galaxia Internet. Barcelona, España: Brosmac.
- CEPAL . (2003). Elementos clave y perspectivas prácticas en la gestión urbana. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Organización de las Naciones Unidas.
- Crotte, A. (2015). ¿Es el automóvil particular realmente un gran invento? . Obtenido de <http://blogs.iadb.org/moviloblog/2015/04/08/es-el-automovil-particular-realmente-un-gran-invento/>
- CTS EMBARQ, M., IMCO, y Molina, C. M. (2013). Reforma Urbana, 100 ideas para las ciudades de México. Obtenido de Centro de Transporte Sustentable de México A.C.
- Lynch, K. (1960). La Imagen de la Ciudad. Massachusetts: The Massachusetts Institute of Technology Press.
- Alva, B., y Narváz, F. (2015). Diseño centrado en la persona Tendencias y Retos para los espacios urbanos. En ASINEA93, Innovación educativa para la arquitectura: Compromiso de enseñanza aprendizaje (págs. 518-527). México: ASINEA.
- Appleyard, D., y Jacobs, J. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. Planner’s Notebook.
- Beeler, R. (1985). The Princeton Journal - Thematic Studies in Architecture. Landscape.
- BID. (2013). LAC 2025, América Latina y el Caribe en 2025. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <http://www.iadb.org/es/videos/ver,2173.html?videoId=10103#Vys1PISLSCg>

- BID. (2014). Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de América Latina y el Caribe en 2025: Retrieved from <http://publications.iadb.org/handle/11319/6428>
- Bitar, S. (2014). Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina. Santiago, Chile: Naciones Unidas.
- Bitar, S. (2014). Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina. Santiago de Chile: CEPAL - Serie Gestión Pública No. 78.
- Borja, J. (2014a). Ciudad, urbanismo y clases sociales. Obtenido de <http://www.sinpermiso.info/articulos/ficheros/jborj.pdf>
- Borja, J. (2014b). Marca, modelo y la compra y la venta de la ciudad. Obtenido de <http://www.sinpermiso.info/articulos/ficheros/16ciutat.pdf>
- Garza, G. (2002). Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX. Notas. Revista de información y análisis (19), 7-16.
- HÁBITAT, O. (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. Routledge.
- Hayden, D. (2004). Place and Identity. En W. Neill, Urban planning and cultural identity (pág. 10). London: Routledge.
- Herrera Laguna, A. (s.f.). Los ambientes innovadores de aprendizaje y la formación docente en el IPN.
- IMCO. (2015). Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. Obtenido de Todos juntos: ¿Por qué reducir la desigualdad nos beneficia? : http://imco.org.mx/banner_es/todos-juntos-por-que-reducir-la-desigualdad-nos-beneficia-via-ocde/
- IMCO. (2013). Reforma Urbana 100 ideas para las ciudades de México. Instituto Mexicano para la Competitividad. México: CTS EMBARQ_México/ Instituto Mexicano para la Competitividad / Centro Mario Molina.
- INEGI. (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INFOTEC. (2008). Foro Regiones México Centro País: Ciudades Digitales. Recuperado el 6 de octubre de 2010, de www.infotec.com.mx/.../infotec/.../CIUDADADES_DIGITALES_PUEBLA_13052008.ppt
- Iracheta, A. (15 de Junio de 2005). Las revoluciones que transforman al Mundo. Obtenido de <http://www.re-dalyc.org/resumen.oa?id=74800905>
- Jordan, R., y Simioni, D. (2002). Hacia una nueva modalidad de gestión urbana. En CEPAL, Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible (págs. 9-31). Santiago de Chile: CEPAL.
- Justo, M. (17 de 09 de 2015). Las ciudades de América Latina que son estrellas en la economía del Pacífico. (BBC, Productor) Recuperado el 28 de 02 de 2017, de BBC Mundo: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/09/150915_economia_ciudades_pacifico_mj
- Komninos, N. (2006). The Architecture of intelligent cities.
- Koolhaas, R. (2011). La Ciudad Genérica. GGminima.
- Koolhaas, R. (1995). Whatever happened to urbanism? . Monicelli Press.
- Koolhaas, R. (2002). Espacio Basura. Gustavo Gili.
- Kostenwein, D. (2017). Uberópolis: los efectos del ride-hailing en nuestras ciudades. Obtenido de Ciudades Sostenibles BLOG: <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2017/01/18/ridehailing/>
- Motorola. (2011). Ranking Motorola de Ciudades Digitales. Obtenido de Convergencia Research.
- Narváz, A. (2007). Ciudades del Conocimiento, elementos para su diseño y planeación. Mexico : Plaza y Valdes.
- ONU. (2014). La situación demográfica en el mundo en 2014. Recuperado el 11 de 01 de 2016, de Naciones Unidas: http://www.un.org/en/development/desa/population/events/pdf/other/4/World%20Population%20Situation_2014_10%20key%20findings_es.pdf
- ONU. (2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Barcelona: Organización de las Naciones Unidas.
- ONU-HABITAT. (2012). Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe. Brasil: Habitat publications.
- ONU-Habitat. (2012). Estado de las Ciudades en América latina y el Caribe 2012 Rumbo a una nueva transición urbana. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Habitat.
- ONU-Habitat. (2013). Iniciativa para la Prosperidad de las Ciudades. Organización de las Naciones Unidas.
- Pita, R. (2014). Paisaje como territorio y ciudad. Diseño y Sociedad.
- Rincón, C. A. (2004). Municipio digital y Gobierno electrónico.
- Rozga L., R. (2002). Hacia una geografía de innovación en México.

- Ruíz, C. (2003). Facultad de Economía, UNAM. Mexico: Facultad de Economía, UNAM.
- Salazar, S. C. (4 de Febrero de 2008). La calidad del espacio público en la construcción del paisaje urbano. En busca de un hábitat equitativo. . Obtenido de <http://www.redalyc.org/resumen.oa?id=25806204>
- Salingaros, N. (2005). Conectando la Ciudad Fractal. In Principios de Estructura Urbana. Amsterdam, Holanda.
- Sartori, G. (2001). Medios de comunicación, información y decisiones públicas: un reto para la democracia. . Monterrey.
- Sassen, S. (1995). La Ciudad Global: “Una introducción al concepto y su historia”. En S. Sassen, La Ciudad Global (págs. 27- 43). Brown Journal of World Affairs.
- Sassen, S. (2008). Entrevista con Saskia Sassen . Kreanta Digital . (F. Kreanta, Entrevistador)
- Sassen, S. (1991). The Global City: New York, London, Tokyo, Princeton, New Jersey. . West Sussex.
- Ugalde, V. (2015). Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad. ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS Y URBANOS , 30 (3), 567-595 .
- UNFPA. (2007). Estado de la Poblacion Mundial. New York.
- Velázquez, L. (17 de Junio de 2008). Ciudades digitales:la aplicación sin fin de las TIC. Obtenido de <http://www.enterate.unam.mx/artic/2007/noviembre/art2.html>
- Villanueva, E. (2006). Brecha digital: descartando un termino equivoco.
- Vieira, E. J., Ito, G., Ashino, T., y Yamamoto, L. (4 de Febrero de 2014). Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina. Obtenido de <http://www.redalyc.org/resumen.oa?id=281732449003>
- Waldheim, C. (2006). The Lansdcape Urbanism Reader. Princeton Architectural Press.
- www.ciudadesdigitales.org. (s.f.).
- Zubieta, R., y Woodley, T. (2006). Manual para el desarrollo de ciudades digitales en Iberoamérica. Asociación Hispanoamericana de Centros de Investigación y Empresas de Telecomunicaciones.

