



Revista AUS

ISSN: 0718-204X

ausrevista@uach.cl

Universidad Austral de Chile
Chile

Vieira, Elvis José; Ito, Gabriela; Ashino, Tatiana; Yamamoto, Laura; Deno, Tamie
Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina.

Revista AUS, núm. 15, enero-junio, 2014, pp. 9-15

Universidad Austral de Chile

Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281732449003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

- ▲ **Palabras clave/** Diseño urbano, ciudades contemporáneas, grandes proyectos urbanos.
- Keywords/** Urban design, contemporary cities, large urban projects.
- ▲ **Recepción/** 9 mayo 2014
- ▲ **Aceptación/** 30 julio 2014

Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina.

Analysis of Contemporary Urban Design in Latin America.

RESUMEN/ En los últimos treinta años, el desarrollo de proyectos urbanos se está produciendo en diferentes contextos en la regeneración de partes degradadas de la trama urbana. En algunas ciudades latinas están desarrollando un conjunto de Grandes Proyectos Urbanos para recuperar partes del tejido urbano degradado con los años, o que han sufrido el abandono de los sectores de la ciudad que ya no satisfacía las necesidades de la llamada "Economía Global", lo que resulta en subutilizadas y grandes áreas de tasas de deserción escolar, la inseguridad y la degradación del paisaje. En este contexto, los proyectos urbanos se han convertido en crucial en la transformación del entorno urbano existente. La investigación tiene como meta analizar y comprender los Grandes Proyectos Urbanos emprendidos desde la década de 1980 a través de herramientas urbanas compatibles con cada territorio y la realidad local, con la meta específica de analizar las acciones previstas en estos proyectos. **ABSTRACT/** In the past 30 years, large urban projects are being developed in different contexts resulting in the regeneration of formerly degraded areas of the urban weave. In some Latin American cities, large urban projects are being developed to recover parts of the urban fabric that have become degraded with time or city areas abandoned because they no longer satisfied the needs of the so called global economy. These large underutilized and neglected areas resulted in unsafe and degraded landscapes. In this context, urban projects have become critical for the transformation of the existing urban environment. This research is aimed at discussing and understanding large urban projects launched since the eighties through urban tools consistent with local territories and realities, with the specific aim of discussing the actions foreseen in the projects.

1 INTRODUCCIÓN. En las últimas tres décadas el desarrollo de grandes proyectos urbanos se ha difundido como una herramienta de intervención urbana capaz de regenerar las partes degradadas del tejido urbano, fruto de la destrucción debido a la Segunda Guerra Mundial, así como a los desastres naturales (huracanes, tsunamis, terremotos, etc.) o a su transformación natural, provocando una reconstrucción inmediata para atender a la creciente demanda habitacional propia de cada momento (imagen 1). A diferencia del Viejo Mundo, los países americanos no siempre resultan de planos o proyectos urbanos capaces de direccionar el crecimiento o desarrollo de las ciudades. Así y todo, siendo un continente nuevo, algunas ciudades han alcanzado ya medio siglo de existencia y necesitan, cada vez más, de estrategias urbanas que garanticen su sustentabilidad y desarrollo urbano

Dr. Elvis José Vieira

Arquitecto, Universidad Braz Cubas, Brasil.
Magister en Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Sao Paulo, Brasil.
Doctor en Planificación Urbana, Universidad de Sao Paulo, Brasil.
Profesor de Diseño Urbano en la Universidad Braz Cubas, Brasil.
elvis.urbanista@gmail.com

Gabriela Ito

Estudiante de Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Braz Cubas, Brasil.
gabriela_ito@hotmail.com

Tatiana Ashino

Estudiante de Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Braz Cubas, Brasil.
tatianaashino@hotmail.com

Laura Yamamoto

Estudiante de Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Braz Cubas, Brasil.
laura.mari.yamamoto@gmail.com

Tamie Deno

Estudiante de Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Braz Cubas, Brasil.
tamiedeno@gmail.com

compatibles con las actuales tecnologías. Se destacan cada vez más ciudades latinas, de América Central o del Norte que están desarrollando un conjunto de grandes proyectos urbanos en un intento por regenerar partes de su tejido urbano degradado a lo largo de los años, o que sufrieron el abandono de sectores de la ciudad que ya no suplían las necesidades de la llamada "economía global", lo que trajo como resultado áreas subutilizadas y con elevados índices de abandono, inseguridad y degradación paisajística. Como respuesta a esto, los grandes proyectos urbanos en América se volvieron piezas fundamentales de transformación del escenario urbano existente y, en algunos casos, de una nueva imagen para la ciudad. Así, los estudios de estos objetos abren una importante discusión sobre la producción de planos y proyectos desde la óptica del Urbanismo Contemporáneo,

Imagen 1. Las ciudades de París (arriba) y Barcelona (abajo), tejido urbano que vuelve a dibujar cada momento (fuente: el autor, 2009)



en el que el arquitecto y el urbanista se vuelven nuevamente protagonistas y agentes realizadores de los “sueños” de los administradores públicos.

2 OBJETOS DE ESTUDIO. El tema trabajado fue tratado como un “paraguas” que albergó un conjunto de objetos, determinados de cada ciudad estudiada, ya que siempre se pierde de vista que deberían estar vinculados a la discusión sobre los grandes proyectos urbanos, y no ser estudiados, analizados y comprendidos de forma unitaria, en tanto que su conjunto permite la discusión sobre proyectos urbanos en América.

Para la realización de este trabajo, entendemos que la identificación de objetos de estudio ocurre sobre dos “recortes”:

1 Recorte temporal: proyectos desarrollados y puestos en práctica a partir de la década del 90.

2 Recorte proyectual: se debía seleccionar cuatro países para ser estudiados, que tuvieran al menos un gran proyecto urbano para ser analizado.

Otro factor relevante es la escala de las intervenciones estudiadas. En su mayoría, estas propuestas urbanas tienen como características el rediseño del tejido urbano existente y la transformación de un escenario urbano muchas veces degradado. En su mayoría, estas intervenciones tienen como premisa la incorporación de teorías de investigadores consagrados de diseño urbano, tales como Montaner y Oriol Bohigas, ambos arquitectos y urbanistas catalanes que hace ya más de tres décadas colocaron en práctica sus teorías sobre la regeneración del tejido urbano sobre la malla existente, así como las teorías del “nuevo urbanismo”, defendidas por José Lamas, arquitecto portugués, quien defiende la transformación y modernización del tejido deteriorado con la mirada en la historia de la ciudad, llevando muchas veces a intervenciones más peculiares y en un trabajo de intensa investigación sobre el área a intervenir.

Inicialmente apuntamos a cuatro ciudades a ser estudiadas, así como a su proyecto urbano de mayor relevancia, que permitirían

contrastar las preguntas apuntadas desde el inicio de nuestra investigación:

1 Colombia: proyectos urbanos desarrollados en Bogotá para un nuevo medio de transporte urbano - Transmilenio;

2 México: proyectos urbanos desarrollados en Guadalajara para los Juegos Panamericanos del 2011;

3 Ecuador: proyectos urbanos de renovación urbana de la Orla Marítima de Guayaquil

4 Chile: proyectos urbanos integrados en la conmemoración del bicentenario de la independencia del país, proyecto Anillo Interior de Santiago.

2.1 Transmilenio | Bogotá.

La infraestructura de transporte cumple un papel fundamental en la estructura urbana de las ciudades. Pensando en ello, la prefectura de Bogotá ha defendido la necesidad de inversión y planeamiento en el transporte público, ya que las problemáticas de ese centro urbano contemporáneo

también fueron adoptadas por la capital. La prefectura viene elaborando planes de desarrollo para la mejora como un intento por contribuir al crecimiento de la ciudad. Desde la década del 90, hubo iniciativas políticas, como el aumento de presupuestos que posibilitara la inversión en diversas áreas, incluyendo el transporte público. En el año 2000, durante la gestión de Enrique Peñalosa, considerado el alcalde que más invirtió en la ciudad, fue implementado un transporte colectivo llamado Transmilenio, un proyecto que ya había sido instaurado en 1993 y era un sistema de redes de buses inspirado en el sistema de Curitiba (imagen 2). Podemos considerar que Transmilenio fue uno de los cambios más relevantes implantado en Bogotá, en transporte colectivo, o que contribuyó significativamente para la mejora en el funcionamiento de la ciudad como un todo.

Eso fue posible financieramente por medio del aumento en la tasa sobre el precio de la



Imagen 2. Rutas troncales de Transmilenio (fuente: el autor, 2010).

gasolina, aumento de precio en zonas azules (carentes de calles) y la liberación de pagos en estacionamientos públicos y privados. El proyecto fue segmentado en cinco fases, estando las dos primeras ya consolidadas, una tercera en funcionamiento y la cuarta y quinta fase son proyectos futuros. Sin embargo, es necesario examinar con cuidado el impacto urbano que todo esto ha generado, el proyecto y la forma en que fue implementado, pues algunos caminos peatonales fueron olvidados y muchos árboles fueron removidos de las vías debido a la implementación del proyecto. La valoración inmobiliaria de las áreas residenciales y comerciales situadas a lo largo de los corredores del BTR se acrecentó, ocasionando la expulsión de personas que habitaban o trabajaban en la zona, causando un proceso de gentrificación. Esto fragmentó los espacios públicos, barrios y áreas de la ciudad que antes tenían funcionalidad y dinamismo hoy ya no lo poseen. Caminos principales se volvieron corredores de entrada, donde la velocidad y la eficiencia del transporte público fueron priorizados. Existe también una sobrecarga de los buses, un ejemplo de esto son los vehículos que pasan por la vía troncal de Caracas, donde el bus transporta una media de 43 mil pasajeros por hora en tanto que su capacidad máxima es de 35 mil. Entretanto, este sistema que cambió la historia de la ciudad ha demostrado ser esencial en la vida cotidiana de la población, ya que la mayoría utiliza este medio de transporte. Mientras se somete a ajustes, se puede considerar que la ciudad necesita alternativas más allá del Transmilenio, como un proyecto



Imagen 3. Metrocable Medellín en Colombia, ejemplo de estrategia capaz de regenerar el tejido urbano (fuente: el autor, 2011).

de metro, transporte de carga pesada que será la espina dorsal de la capital, ya que Transmilenio tiene una carga media. Cabe destacar también la amplia gama de ciclovías, líneas de autobús y proyectos futuros de metro, VTL, vías expresas que no estorben el flujo del centro y del metrocable (imagen 3). La ciudad tiene planes donde todos estos medios alternativos de transporte serán integrados para facilitar y agilizar la locomoción y disminuir la cantidad de autos que transitan por las calles de la capital. Todas estas redes de transporte público son planificadas estratégicamente como una única red de transporte público para que haya un máximo aprovechamiento de su integración.

2.2 Grandes proyectos urbanos de Guadalajara. La ciudad de Guadalajara, capital del estado de Jalisco (México), crece y se desarrolla a través de la organización concéntrica característica de las ciudades españolas, en las que en torno a una plaza

central se distribuyen los edificios públicos y se trazan vías paralelas al trazado de la plaza. El crecimiento de la ciudad continuó con esta organización y diseño hasta el momento en que el aumento de la población y el crecimiento económico hicieron surgir una preocupación por la planificación de la ciudad, pues su antigua "estructura" ya no se condecía con las necesidades de una ciudad industrial y no incluye a la actual población. En 1943, durante el gobierno de Marcelino García Barragán, se crea el Consejo de Colaboración Municipal integrado por representantes del sector privado y las autoridades públicas para planificar y gestionar la ejecución de obras públicas. Así surgen las primeras intervenciones y adaptaciones urbanísticas de la ciudad, como la Plaza Tapatía, de autoría del arquitecto Ignacio Díaz Morales, con el objetivo de promover la reintegración social, resolver las necesidades de los automovilistas y dar al centro de la capital una nueva fisonomía. Por otro lado, estos primeros "intentos"

de mejora acaban por destruir gran parte del patrimonio histórico de la ciudad, con base en mejorar las condiciones de los automovilistas y no de sus habitantes. Ya en 1950, la expansión de la ciudad produce nuevas colonias de carácter residencial con estilos importados de Europa y América, atrayendo a los moradores de clase media y alta a esas nuevas áreas, abandonando el centro a la marginalización y pérdida de identidad como espacio residencial para transformarse en espacio solamente de tránsito. Durante este período se observa que la economía de la ciudad cambia hacia el sector secundario y terciario, lo que hace que se alcance una bonanza económica: Conocida como la etapa de "desarrollismo", que prevaleció hasta los años sesenta, cuando estaba diseñando una "nueva ciudad" en todos los sentidos, porque a pesar de que la industria ha alcanzado cierta altura, había estado viniendo poco a poco en declive debido al período de crisis nacional, ya que muchos factores de variación de capital extranjero (Rivera, 2012). Siguiendo hacia la década del 70, se presencia simultáneamente tanto una modernización como una marginalización. Ya

que, por un lado tenemos la modernización de la zona oeste de la Calzada Independencia donde se encuentran las clases de mejores condiciones, por el otro tenemos la creciente aparición de asentamientos ilegales alrededor de la ciudad, formando el Cinturón de la Miseria (Aceves, Safa, & de la Torre, 2004) que, juntamente con la inseguridad presente en el centro abandonado, comienza a generar preocupación en relación a la seguridad de los barrios y colonias. Con esto, los pocos espacios públicos que quedan al buscar el rediseño de la ciudad para el automóvil, acaban por ser inutilizados debido al temor de la población. Esto hace que la población comience a cerrarse tras murallas, o sea, condominios cerrados que contribuyen más a la desconexión entre el individuo, la ciudad y la sociedad, agravando la fuerte desigualdad social presente desde la fundación de la ciudad. En estas condiciones surgen las grandes propuestas de intervención, buscando una regeneración del tejido urbano en conjunto con la reintegración de la población y la

creación de nuevos espacios públicos y culturales para la recreación y el ocio. Entre ellos se encuentran el Plan Maestro para el Centro Cultural Universitario, diseñado por César Pelli, capaz de generar un cambio en la manera de pensar: crear un espacio inclusivo que mejore la calidad de vida de la sociedad, permitiendo el encuentro y la convivencia. La propuesta del arquitecto Enrique Norten (imagen 4), un museo compuesto por rascacielos de alta tecnología localizado en un sitio espectacular donde la meseta en la que se encuentra la ciudad, se sumerge dos mil metros en el desfiladero Huentitán. De esta forma, el Centro de Convenciones y Negocios JVC es un proyecto urbano que estará localizado en un área de 270ha al borde del centro urbano de Guadalajara. El sitio se encuentra entre la reserva forestal "La primavera" y la ciudad, integrando el paisaje natural al contexto urbano. El museo fue una propuesta impulsada por el gobierno municipal, sin embargo nunca logró concretarse.

2.3 Malecón 2000 | Guayaquil.

Guayaquil, oficialmente Santiago de Guayaquil, es la capital de la provincia del Guayas y es considerada la ciudad más poblada de la República del Ecuador. El área urbana de la ciudad está clasificada entre las mayores del mundo. Se encuentra en la orilla occidental del río Guayas, que desemboca en el Golfo de Guayaquil, en el Océano Pacífico. También es un importante centro de comercio y tiene el principal puerto del país. Durante los años que anteceden a la década del 90, la ciudad pasó por varias crisis devastadoras, recurrentes en la práctica política del gobierno local. Con el cambio del centro portuario de Malecón a otra región al sur de la ciudad, el centro urbano existente pierde sus actividades portuarias y sufre por la falta de planificación urbana, ocasionando el inicio del proceso de degeneración del tejido urbano local. En 1992, el nuevo gobierno decide iniciar un planeamiento urbano para la recuperación de la ciudad, destacándose el proyecto Malecón 2000 –una intervención sobre la orla marítima del río Guayas– que ofrece una nueva dinámica económica y social para la región. El Plan de Regeneración Urbana comprende

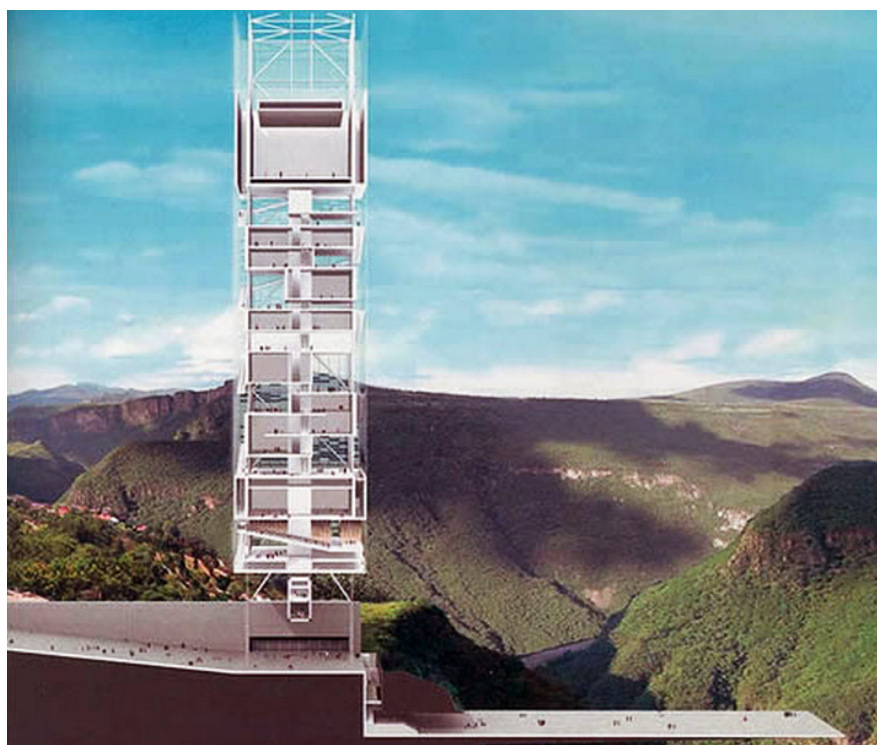


Imagen 4. Museo Guggenheim Guadalajara, arquitecto Enrique Norten (fuente: <http://www.ten-arquitectos.com>).

varias intervenciones, localizadas en regiones conocidas por poseer baja funcionalidad y progreso, pero favorecidas por la reconstrucción del tejido urbano y su articulación con grandes proyectos. En los años 70, la ciudad de Guayaquil experimentó un alto crecimiento en la demanda comercial de su centro urbano. La relación de la ciudad con el río Guayas, que era esencial para el desarrollo económico de la región, había dejado de ser vital debido al cambio de la zona portuaria hacia la región sur de la ciudad. Estos hechos, sumados a la migración de los residentes de la zona, incrementó el desarrollo de periferias, causando el deterioro progresivo del centro de la ciudad.

En busca de una revitalización del área, surgió el Proyecto Malecón 2000, que se propuso desarrollar un proyecto de regeneración urbana con el objetivo de revertir la situación.

Había una necesidad de crear un grupo para un mejor estudio y desarrollo de diseños para el lugar. De esta forma, surge la Fundación Malecón 2000, que tiene como finalidad el planeamiento, el desarrollo, la construcción, la administración, el financiamiento y la mantención de Malecón 2000, a fin de permitir que la ciudad se apropie de estos espacios como principal elemento de desarrollo social, cultural y económico (imagen 5).

El proyecto Malecón 2000 inicia un nuevo modelo de gestión de la ciudad de Guayaquil, fundamentado en la cooperación entre los sectores públicos y privados, con la creación de una fundación que administra y acompaña las obras en ejecución. Los antiguos paseos privilegian a los peatones, las zonas recreativas, el mobiliario urbano y la extensa vegetación existente en el antiguo Malecón, son sustituidos por estructuras diversas y coloridas, que dan forma a los nuevos espacios regenerados de la ciudad.

La ejecución de proyectos como éste ha sido instrumentos clave para la planificación de las ciudades latinoamericanas, con el objetivo de activar dinámicas económicas, desarrollo social, cultural y valorización de lo urbano. Muchos fueron los efectos positivos causados en la región: recuperación de áreas



Imagen 5. Civic Plaza (arriba) y la Plaza Olmedo (abajo) (fuente: Fundación Malecón).

subutilizadas, valorización del centro de la ciudad, nueva dinámica del río Guayas y transformación de Guayaquil en una ciudad competitiva, capaz de atraer inversiones internacionales.

Las intervenciones urbanas fueron vistas como proyectos excluyentes, como crítica a la privatización del espacio público, legitimando por la implementación de políticas de uso en regiones regeneradas, destinadas a controlar el comportamiento de la población.

En paralelo, también se destaca como crítica al proyecto el alto índice de explotación comercial, enfatizado por la estrategia de marketing urbano como instrumento de poder y como instrumento de consolidación del nuevo modelo de gestión.

2.3 Anillo Interior de Santiago. En vista de la celebración del Bicentenario de la Independencia del país, el gobierno chileno planeó importantes acciones en diferentes áreas, con el objetivo de preparar al país para una nueva fase de crecimiento durante el próximo siglo. En relación con el tema, las acciones se dividen en el ámbito de la casa, el barrio y la ciudad. En esta última escala se formuló el proyecto Anillo Interior de Santiago, con el propósito de reurbanizar cinco grandes áreas de la Región Metropolitana (imagen 6). Una gran acción, que contó con la participación de cuatro facultades de arquitectura y urbanismo del país, cada cual con un área, en que se elaboró una propuesta de intervención y de desarrollo de la misma.

Después de las encuestas realizadas en los medios de comunicación de las universidades y del Gobierno de Chile, se realizó un diagnóstico de la Región Anillo Interior, con los usos del suelo, potencialidades y aspectos que merecían destacarse en los proyectos que serían desarrollados. El siguiente paso fue la construcción de un Plan Maestro, subdividido en seis temas generales (sistemas: urbano; marco normativo; medio ambiente y áreas verdes; económico e inmobiliario, demografía e infraestructura; y transporte) que todas las universidades debían respetar y/o considerar al producir las propuestas para sus respectivas áreas, siendo ellas:

Segmento A -Parque de Los Reyes

-Yungay: las acciones y proyectos estratégicos generan la expectativa para la creación de un gran centro comercial y de servicios en el eje norte-sur, con potencial para la acción de la industria de reciclaje y en el eje oriente-poniente la creación de un centro de turismo, cultura y recreación;

Segmento B -Eje Matucana -Estación

Central: Se llevaría a cabo por medio de dos acciones estructurantes: la primera, sería la prolongación vial en sentido oriente-poniente, integrando el anillo con la ciudad; la segunda, sería la creación de un tridente vial, que se propone transformar la naturaleza de las avenidas Matucana y Exposición;

Segmento C –Zanjón de la Aguada: para la región son propuestas fundamentales: la resignificación del río para la ciudad; celebrar la característica de área post-industrial, con un parque y crear intervenciones al sistema de transporte urbano, promoviendo una sutura urbana y ofreciéndole conectividad;

Segmento D –Vicuña Mackenna –Isabel Riquelme: se destacan los proyectos estratégicos que involucran acciones en el sistema vial, en los espacios públicos y áreas verdes, con una gran actuación pública y siempre que sea posible con la iniciativa del sector privado y los proyectos asociados, son acciones que desarrollan el tema de la vivienda, parques o subcentros temáticos, con acción de iniciativa privada;

Segmento E -Parque Bustamante -Plaza

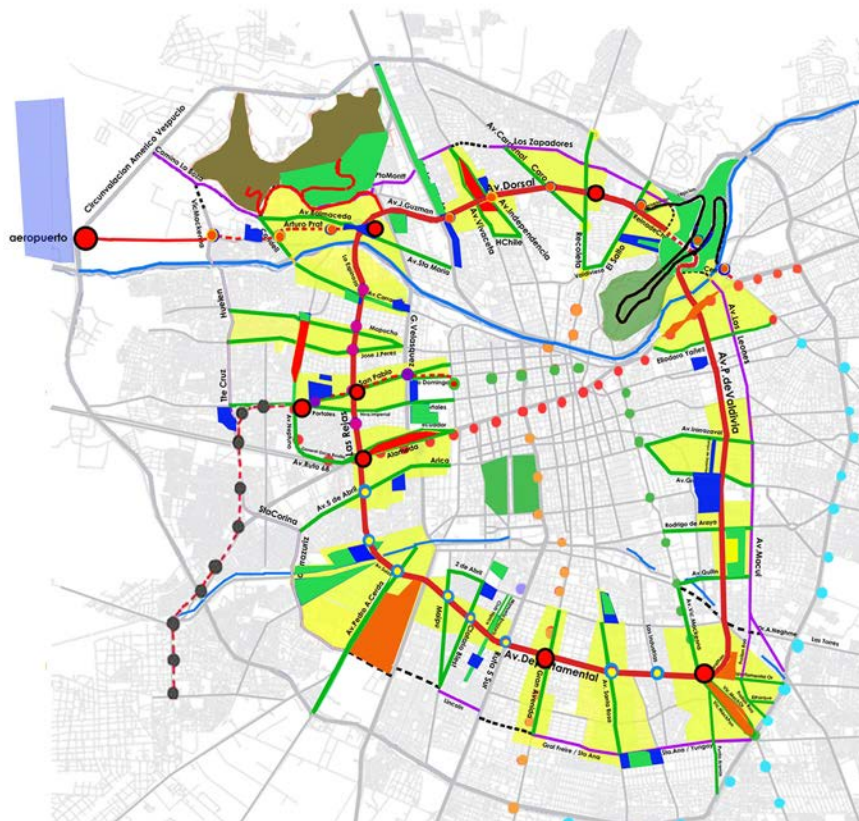


Imagen 6. Propuesta Proyectos Estratégicos y Emblemáticos Anillo Interior Santiago (fuente: Alcaldía de Santiago).

Italia: Tres goles se idealizan: el primero es proporcionar nuevas vías de espacio público que busquen integrar los diferentes barrios y edificios, vinculando más la región a la ciudad. El segundo es el fortalecimiento de las áreas centrales con proyectos de infraestructura que destaquen puntos de accesibilidad, innovando así el espacio público. Y el último objetivo está relacionado con la recuperación de los espacios públicos a través de pequeñas intervenciones que prioricen fundamentalmente al peatón, al paseo público.

3 CONSIDERACIONES.

La tendencia de las ciudades cosmopolitas es a incrementar buena parte de los números relacionados a población, economía, espacio físico, cantidad de automóviles y una serie de consecuencias que inciden en los grandes centros urbanos. Esto puede reflejarse de manera positiva o de lo contrario, puede provocar consecuencias negativas como, por ejemplo, el tráfico, el hacinamiento en el transporte público, la contaminación, la violencia y una serie de complicaciones. Del mismo modo, la regeneración del

espacio urbano se ha convertido en una poderosa herramienta capaz de reconstruir parte del tejido urbano degradado bajo una nueva óptica. La diferencia entre estas ciudades son las actitudes incluídas en una planeación adecuada que sea implementada en la ciudad premeditadamente, o como una “reparación” de un crecimiento desordenado.

“Con esto, asistimos un ‘cambio de paradigma’ en las intervenciones urbanas realizadas a partir de la década de 1970, teniendo como estrategia la renovación del tejido urbano y la reconstrucción de las secciones de esta ciudad ahora ociosa, destruida o abandonada en la búsqueda ahora, de una ciudad continua y contemporánea, atendiendo a las necesidades tecnológicas del último siglo y a las nuevas condiciones de las recientes ciudades globales” (Vieira, 2012).

Las ciudades latinoamericanas y de Centroamérica están pasando por el

mismo proceso y tienen la oportunidad de rediseñar el tejido urbano a través de una nueva perspectiva urbana. Para ello, cada gobierno debe utilizar diferentes estrategias en la búsqueda de resultados positivos que restauren el tejido urbano degradado, la construcción de una ciudad más justa y equitativa económica y socialmente. Los Grandes Proyectos Urbanos estudiados, en un primer momento no poseen similitudes en sus herramientas utilizadas, al analizar cada caso, percibimos que la demanda por un reajuste en su diseño urbano degradado fue motivada por la posibilidad de una transformación urbana continua y sostenible. Mientras que Bogotá tiene como “buque insignia” un nuevo sistema de transporte público de alta capacidad que conecte los principales puntos económicos de la ciudad y del aeropuerto internacional y provocando, de manera rápida y competente, la transformación de todo un eje con una amplia variedad de usos, una renovación de suelo urbano a través del eje de transporte; Santiago de Chile, sobre la misma óptica

de un nuevo sistema de movilidad urbana es capaz de ofrecer nuevas vocaciones y reurbanizar trechos del tejido urbano degradado. Cada trecho limitado, de un total de cinco, cumple una función urbana sobre el tejido degradado y es responsable por esta nueva dinámica económica que exige la ciudad contemporánea. Las ciudades de Guayaquil (Ecuador) y Guadalajara (México), utilizaron estrategias diferentes a las dos antes mencionadas. La ubicación geográfica importante de Guayaquil ha hecho que el gobierno local tome la zona de intervención, antes degradada y zona de los principales problemas urbanos, como “ancla” de la transformación de la ciudad mediante la transferencia a la antigua zona portuaria de una nueva centralidad, con usos diversos y una dinámica urbana capaz de atraer un gran número de usuarios durante todos los días de la semana. Guadalajara, aunque utiliza un conjunto de proyectos en un primer momento dispersos, busca recalificar el diseño de la ciudad con una gran diversidad de proyectos y obras,

en su mayoría diseñados por arquitectos renombrados y que cumplan con la función de crear una red sinérgica entre los objetos arquitectónicos y de diseño urbano de toda la ciudad.

Por último, cabe señalar que las ciudades latinas, de Centroamérica y América del Norte, pasan por un momento de transformación en su diseño urbano, lo que nos permite revisar las condiciones y estrategias adoptadas. Es preciso repensar nuestras ciudades sobre la óptica de un diseño urbano proporcional a las personas, en una escala compatible con cada sección de la ciudad. ▲▼

REFERENCIAS

- Aceves, J. E., Safa, P., & de la Torre, R. (septiembre-diciembre de 2004). Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara. *Espiral*, vol. XI, num. 31, 277-320.
- Alcaldía de Guadalajara. (s.f.). Recuperado el 15 de junio de 2012, de www.guadalajara.com
- Alcaldía de Guayaquil. (s.f.). Recuperado el setiembre de 2012, de www.guayaquil.gov.ec
- Cárneño, F. A. (2007). Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá. Bogotá: Alcaldía de Bogotá.
- Departamiento de Estudios Regionales. (2000). Atlas de la Producción del Seulo en el Área Metropolitana de Guadalajara (1970-2000). Guadalajara.
- Gobierno de Bogotá. (s.f.). Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Recuperado el 6 de marzo de 2013, de www.bogota.gov.co
- Lamas, J. M. (1992). *Morfología Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura Urbana*. São Paulo: Record.
- Martínez, I. d., Guerrero, F. C., Rodas, M. d., SORENSEN, M. T., ASTUDILLO, F. C., SUÁREZ, P. R., y otros. (2009). *Ciudad y Arquitectura Republicana de Ecuador (1850-1950)*. Quito: Centro de Publicaciones PUCE.
- Pérez, F. (2010). *Geografía General Física y Política de los Estados Unidos de Colombia y Geografía particular de la Ciudad de Bogotá*. Bogotá: Nabu Press.
- Perrone, G. N. (2012). *Malecón 2000: El inicio de la Regeneración Urbana en Guayaquil - un enfoque proyectual (1ª edición ed.)*. Quito: Flacso Ecuador.
- Rivera, E. (2012). *Procesos y Escenarios de Transformación socio-espacial a través de Grandes Proyectos de Intervención Urbano-arquitectónica en Guadalajara*. Guadalajara: Universidad Jalisco.
- Vieira, E. J. (2011). *Grandes Projetos Urbanos e a Cidade Contemporânea*. (G. VESPUCCI, & F. GRAEF, Edits.) *Revista Contemporaneu*, #07, 40-51.
- Vieira, E. J. (2012). *Grandes Projetos Urbanos e a transformação da Forma Urbana na Cidade Contemporânea: Operação Urbana Orla ferroviária de Suzano*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.