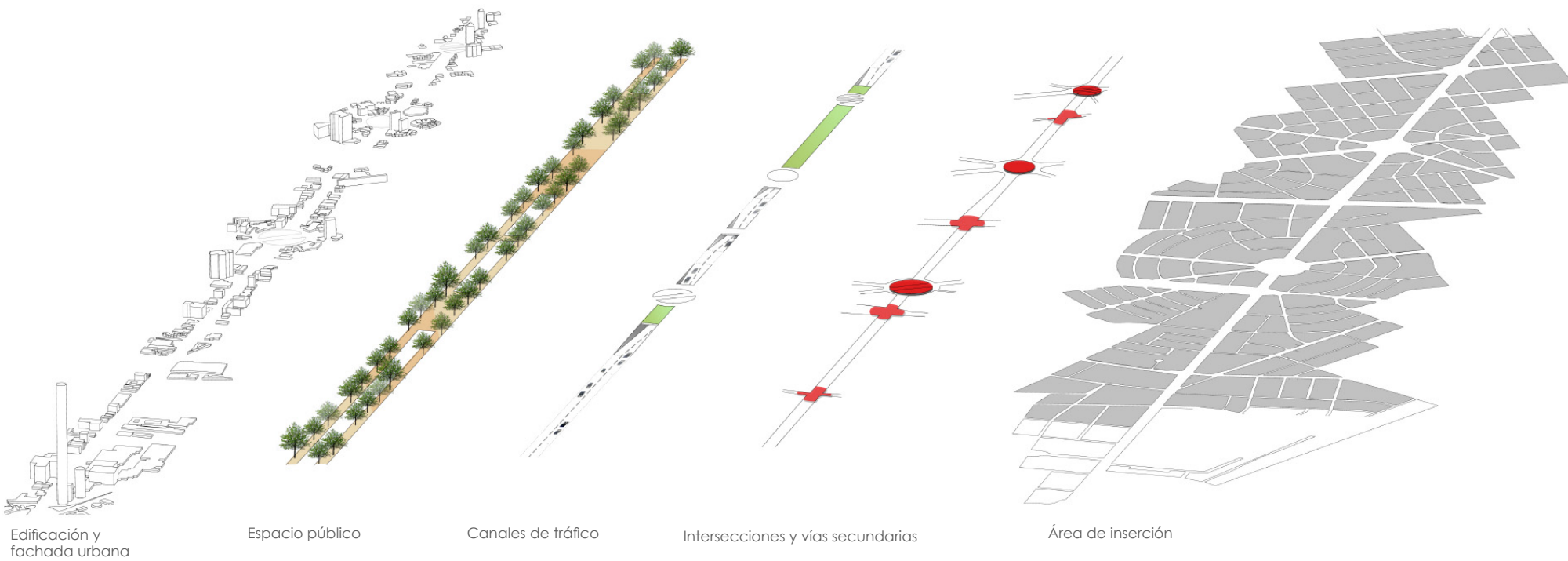


6,54 Elementos del proyecto del espacio urbano de la vía



La política implementada en Bogotá para la creación del espacio público tiene una doble actuación: por un lado el desnivel que separa los ámbitos es superior al normal, como ya mencionamos anteriormente, y por otro lado se llevó a cabo una política de retirar todas las plazas de aparcamiento de la vía y se construyeron estacionamientos públicos en espacios destinados a este fin²³.

Una vez se ha repartido la vía entre los distintos usuarios y se ha definido el espacio público, es necesario programar este espacio en relación a los usos del suelo y en su relación con la edificación. No es lo mismo una calle comercial que una calle de grandes superficies comerciales, la relación espacial entre una y otra hace una gran diferencia cualitativa; mientras la primera justifica los recorridos peatonales, la segunda los niega. En la primera, el aparador y el acceso a los comercios forman una relación recíproca con el espacio público, en la segunda el coche y el aparcamiento son imprescindibles para acceder al establecimiento.

6.3 EL PROYECTO VIARIO EN SITUACIÓN DE PROYECTO URBANO

La propuesta del proyecto viario para Guadalajara se estructura en dos vertientes: la definición de los criterios de urbanización y transformación de la vía, y la definición de proyectos estratégicos detonadores de la dinámica de transformación.

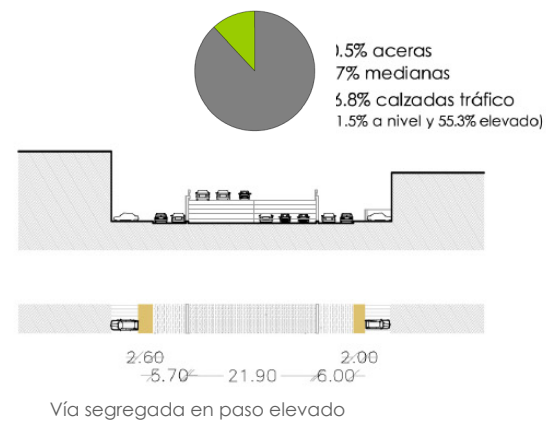
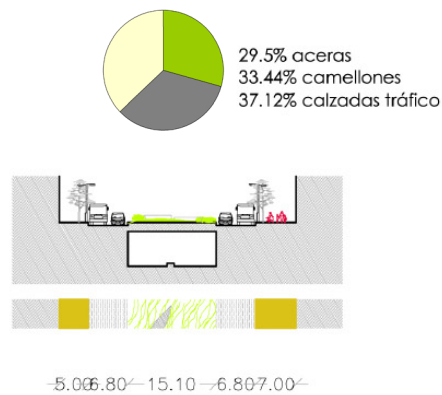
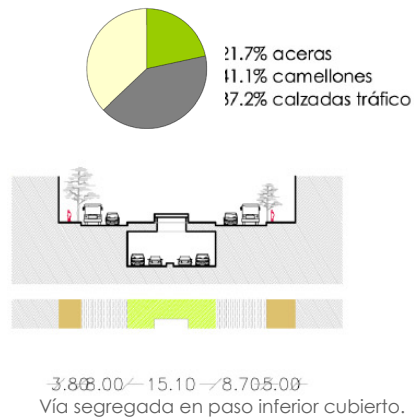
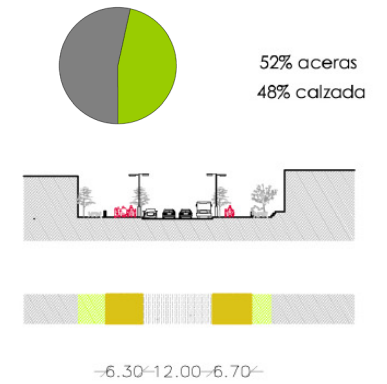
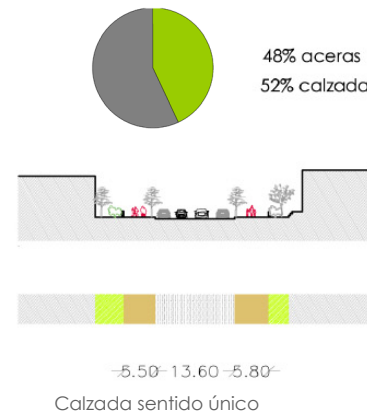
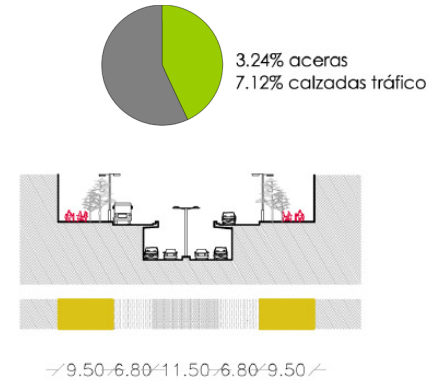
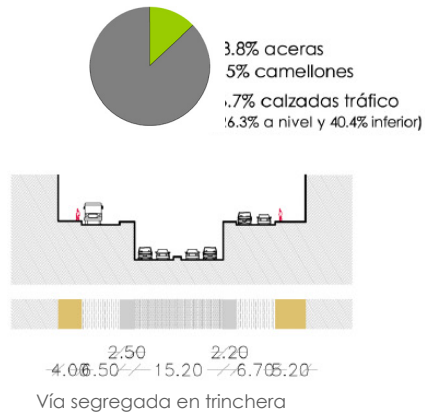
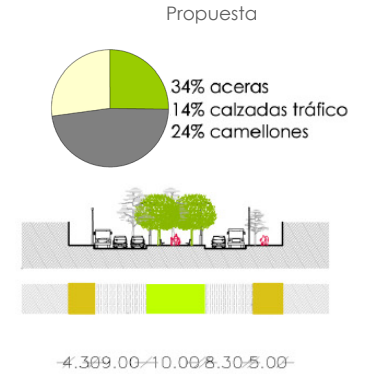
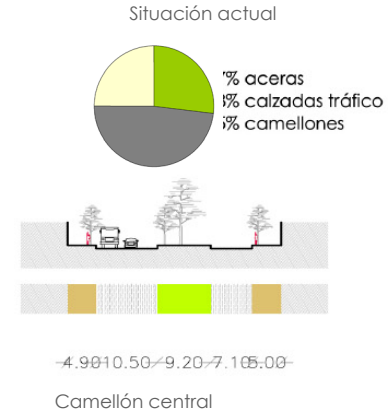
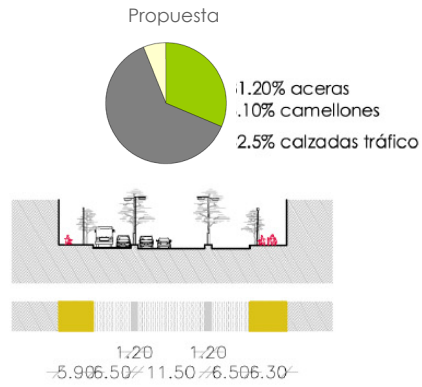
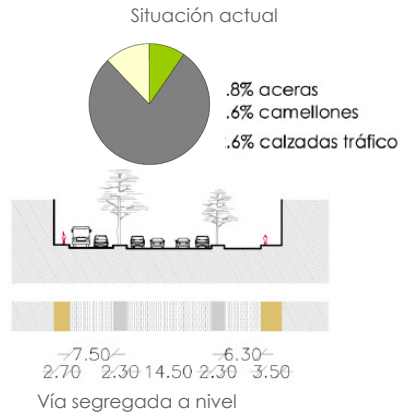
En cuanto a los criterios de urbanización de la vía, se desglosa cada uno de los elementos que componen el proyecto viario: canales de tráfico, espacio público, nodos y cruces, fachada urbana y vías secundarias que intersectan el eje. Cada uno de estos grupos se describe según la diversidad de situaciones urbanas de cada sector, como serían el centro histórico, los

sectores populares de alta densidad, la ciudad jardín de primera generación, la ciudad jardín de tejidos irregulares, zonas urbanas industriales y grandes piezas.

En cuanto a los proyectos estratégicos, se detectan las zonas con potencial de renovación integral sobre los ejes, pero en relación con los sectores donde se insertan, se establecen como puntos de articulación de la vía con el sector. Los proyectos son de índole muy diversa, desde la conformación de áreas nodales donde ya existe una agrupación de actividades diversas, o la potenciación de un itinerario que articule distintos elementos entre sí para la configuración de un barrio; o bien en el sector oriental éstos se presentan como catalizadores de una dinámica de transformación en áreas deprimidas o con déficit de equipamiento.

6.3.1 Criterios de urbanización-transformación

La transformación de la vía se percibe desde su condición programada o espontánea. Como proyecto de urbanización planeado hay una clara intención de mejorar el sector con actuaciones específicas, y en su condición espontánea es la forma en que evoluciona en función de decisiones individuales para cada parcela o en relación con intervenciones varias para paliar alguna situación extraordinaria. Aquí definimos los criterios generales que deberán orientar cualquiera de las formas de intervención en este espacio dinámico de transformación constante. Se trata de agregar el componente de definición espacial del que carece el planeamiento urbano local. La normativa existente no establece criterios lo suficientemente precisos para evitar ciertas patologías o impulsar mejoras sustanciales en el espacio urbano. Presentamos una serie de *guidelines* en función de la diversidad de formas y situaciones urbanas para orientar las transformaciones de este sector, ya sean programadas, ya evolucionen con el tiempo. La intención



es definir una imagen global de la vía reconociendo el conjunto de paisajes y situaciones que la conforman para articular la vía como un espacio legible, compuesto por diferentes ritmos y gradientes. Si bien los criterios no se orientan a la definición de una imagen unitaria, se busca equilibrar los diferentes estándares urbanísticos.

Los criterios de urbanización se presentan como orientaciones para configurar este espacio en el que intervienen una gran diversidad de actores a lo largo del tiempo y a distintos ritmos. Estos criterios bien pueden ser aplicados desde los organismos encargados de los proyectos de mejora de la vialidad²⁴ y que hasta ahora sólo han tomado en cuenta la circulación vehicular. O bien se puede enriquecer la normativa de zonificación precisando las relaciones espaciales que se producen entre las actividades sobre la vía y el espacio público, y superando la banalidad de su propuesta, que sólo se limita a definir usos del suelo según la compatibilidad entre ellos. También se puede enriquecer la nueva normativa de densificación del suelo, que solamente señala los sectores urbanos aptos para esta dinámica en función de las dimensiones de parcela o de la proximidad a espacios públicos o anchos de vías superiores a los 30 m. Por medio de propuestas espaciales más precisas que definan la forma de las edificaciones y su agrupación como anticipación de la imagen de ciudad que se quiere producir, la propuesta municipal de densificación puede convertirse en un proyecto para configurar la ciudad desde su espacio urbano y no limitarse a una actividad simplemente especulativa.

Ante los criterios normativos actuales de los Programas Municipales de desarrollo urbano que carecen de una definición espacial, las *guidelines* de urbanización se presentan con un carácter propositivo para definir la calle y la edificación como un proyecto de construcción y ordenación de ciudad.

Espacio viario







La estrategia general de intervención en el espacio viario radica en repartir la calle para diferentes usuarios y diferentes modos de movilidad a fin de reducir la predominancia del automóvil. A través de reordenar la sección de la vía se busca la optimización de los diferentes ámbitos que componen el espacio urbano. Se puede observar en general el sobredimensionado que presentan los canales del tráfico rodado a lo largo de todo el eje, con aceras de dimensiones mínimas que en muchos casos llegan a ser espacios residuales. Replantear las dimensiones que requiere cada ámbito, y precisarlo con elementos físicos es un primer paso para el proyecto de intervención en la vía. Es indispensable también incluir los cruces peatonales con una frecuencia constante como un elemento más del espacio viario, y programar los mecanismos para el control de los tiempos de espera para evitar las transgresiones entre los distintos usuarios de la vía: peatones y conductores.

La intervención en el espacio viario se puede resumir en las siguientes consideraciones, independientemente de cualquier tipo de situación, ya sean las calzadas a nivel de un solo sentido, vía segregada en paso inferior descubierta, vía segregada en paso elevado, vía segregada con tren ligero en superficie, paso inferior cubierto o avenida con camellón central.

1. Ajustar ancho de calzadas a medidas razonables. Sin impedir su funcionamiento óptimo, evitar el sobredimensionado que caracteriza la mayoría de las vías de la ciudad.
2. Compensar el espacio peatonal con las dimensiones ganadas al reducir dimensiones de calzadas.
3. Asignar carril segregado para autobuses y carril bici según cada situación.
4. Programar y diseñar el aparcamiento para evitar la invasión de la acera.

Simbología

Síntesis configuración de espacio público por tipo de relación vía-edificación

-  Alineación - centro histórico
-  Alineación - barrios populares
-  Ordenación abierta - ciudad jardín
-  ordenación abierta - residencial media
-  Ordenación abierta - ciudad jardín transformación
-  Ordenación abierta - grandes piezas



5. Definir cruces peatonales como elementos imprescindibles en el espacio de la vía.

6. Recuperar como espacios urbanos medianas, camellones, áreas verdes centrales resultantes de la cubrición de vía segregada en cota inferior.

Espacio público

Diseñar el espacio para permitir que cada persona experimente y disfrute la ciudad al ritmo que elija el usuario es un concepto que se ha pasado por alto en la urbanización de Guadalajara. Varias generaciones jamás han tenido una experiencia directa con la ciudad, es decir sólo la han recorrido en coche; pasear por las calles no es un hábito, simplemente porque no existe la estructura para hacerlo. En el imaginario urbano de la clase burguesa, la calle es un espacio alejado, amorfo, peligroso; quienes lo experimentan desde el coche tienen la sensación de ansiedad por querer desplazarse a una mayor velocidad sin poder superar los interminables atascos. Para los que se ven excluidos de la movilidad privada es un espacio sórdido con múltiples obstáculos, que se utiliza por necesidad y no por gusto. La población que vive en la marginalidad y la informalidad son los únicos que tienen un contacto cotidiano como niños de la calle, mendigos o vendedores ambulantes.

La vivienda rara vez mira hacia fuera, por tanto la calle tampoco es percibida desde el espacio interior. Se vive la vida de puertas adentro, la experiencia de la vía se limita a ser un canal que conecta dos puntos, eliminando la experiencia del recorrido.

Las pautas para la configuración del espacio público pretenden establecer nuevas soluciones para compartir la vía entre peatón y automóvil de manera más equitativa junto con otros modos de movilidad, como transporte público o bicicleta. Como criterio general se establece que el espacio peatonal

debe estar claramente definido en todos los fragmentos de la vía, independientemente de su prioridad.

Las actividades predominantes y la estructura del lugar confieren un carácter determinado al espacio público. Aquellas zonas en las que encontramos una mayor concentración de actividades con una estructura de tejido, se pueden caracterizar como calles comerciales, en los tramos donde predominan las áreas verdes al frente de la edificación y se erigen líneas de árboles sobre la vía se pueden definir como ejes verdes con actividades urbanas; en los casos donde las construcciones se encuentran separadas por grandes distancias, el espacio público toma el carácter de senda que articula diversas piezas. O en el caso de concentración de parcelas de tamaño reducido con usos predominantemente residenciales observamos que se produce una relación más estrecha con la escala del barrio.

La configuración del espacio público de la vía es reconocer las cualidades específicas del lugar, tanto en la estructura edificada de cada fragmento como en la oportunidad para configurarse como espacios naturales lineales. Otro trabajo de investigación es reconocer la relación entre la estructura viaria y los cauces fluviales naturales. En algunos casos se ha podido observar que esta condición es aprovechada para la creación de paseos verdes con abundante vegetación. Un adecuado proyecto de "reforestación" de las vías permite reconocer las cualidades geográficas y naturales de la ciudad. Significa además aprovechar las características climáticas que permiten que aflore una vegetación exuberante que proporcione un claro sentido de lugar para poder apreciar el sutil cambio estacional de esta latitud. Cada vía puede ser diseñada con una vegetación característica, y no con la monotonía de una sola especie o con el desorden predominante que produce la utilización de todo tipo de especies.

Los criterios para su diseño varían dependiendo de cada

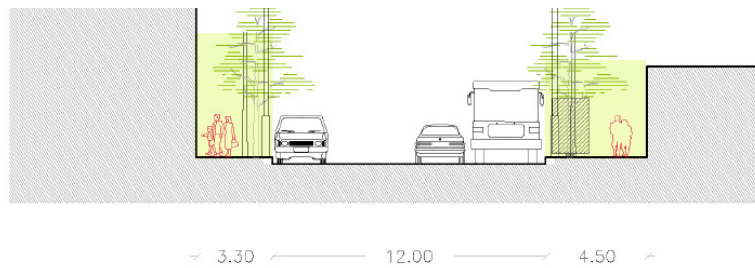
Configuración de espacio público alineación contigua



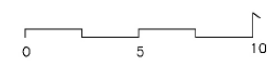
6,57 Centro histórico



6,58 Barrios populares alta densidad



espacio público



condición, pero se establecen unos lineamientos generales que la vía deberá presentar en todas las circunstancias.

1. Programar el espacio público de acuerdo a las características del sector donde se inserta.
2. Definir criterios compositivos dependiendo del carácter del espacio y del tipo de relación con la edificación.
3. Componer itinerarios peatonales con la articulación de los diferentes espacios públicos y actividades sobre la vía; conectar con barrios contiguos a través de las calles que convergen en el eje.
4. Los criterios de diseño deben considerar la seguridad, la definición, la comodidad, buena iluminación y un mantenimiento mínimo.

Criterios para el diseño del espacio público en cada tipo de situación:

En Centro Histórico:

El carácter del espacio público en este sector se define por la intensidad comercial de la vía y la configuración espacial por medio de una clara alineación de fachadas contiguas con características similares. Existe una clara relación entre la acera y la edificación que permite la continuidad entre ambos ámbitos por medio del uso de escaparates.

El programa para este espacio debe incluir las actividades de desplazamiento, acceso a comercios, paradas de autobuses. Por la intensidad de su uso y las dimensiones ajustadas no es conveniente un uso estancial sobre la vía misma, pero la presencia de plazas y jardines permiten esta actividad de forma indirecta.

Se debe buscar, en la medida de lo posible, incrementar la dimensión de este espacio debido a la intensidad del flujo peatonal. Los elementos que lo delimitan y protejan del tráfico

deben ser lo más transparentes posible, como verjas o arbustos, para permitir la continuidad visual. El diseño del arbolado y farolas debe expresar el carácter de este sector.

En este fragmento el sector se caracteriza por su imagen definida, con abundancia de elementos singulares, como edificios emblemáticos, plazas y monumentos, y que deben tenerse en cuenta para conformar un itinerario de recorridos sobre las calles de acceso.

Barrios populares de alta densidad

La falta de definición y de elementos que dignifiquen el espacio público en los barrios populares hace de ellos simples canales que se recorren no por voluntad sino como única alternativa de movilidad. La alta densidad de población que caracteriza estos sectores, sumada a la gran cantidad de gente que se desplaza a pie para combinar con otros modos de transporte público es razón de más que justifica la necesidad de configurar de manera digna el espacio público.

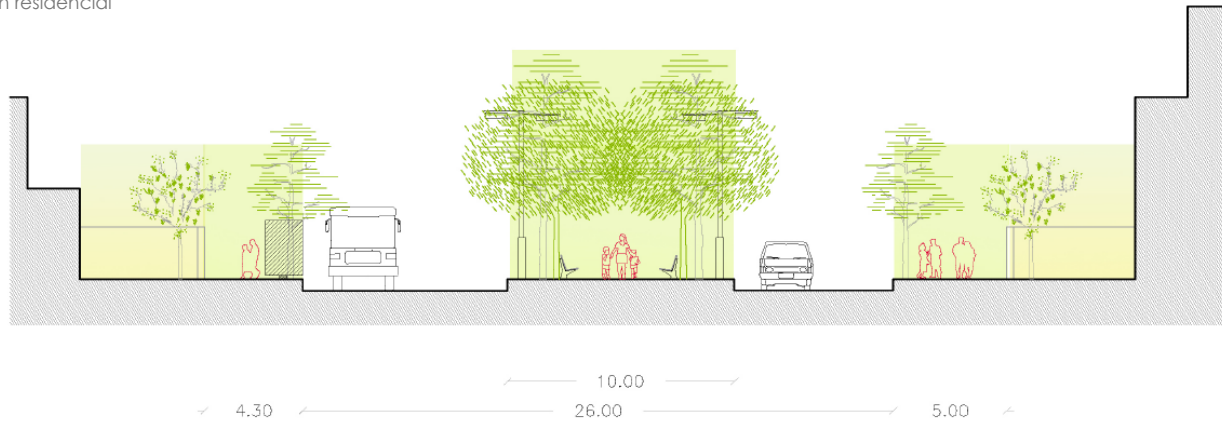
En este fragmento, la vía adquiere un carácter de canal de movimiento con poca relevancia o interés por lo que sucede en sus bordes. Los barrios contiguos se ordenan en torno a la plaza o al mercado y el eje es más bien un elemento de borde y no una parte de la estructura del barrio. El espacio público de la vía presenta una imagen ambigua, y el ancho de la calzada no concuerda con la baja altura y el carácter doméstico de la edificación. La intensidad del tráfico, las dimensiones de la calzada y la ausencia de elementos que lo definan en la dimensión vertical, le confieren un carácter árido y poco atractivo para pasear y mucho menos bajo el intenso sol del mediodía.

Tanto las características espaciales del sector como la ausencia de una imagen definida tienen potencial para transformar las aceras en paseos peatonales. Sin embargo, es importante considerar la estructura interna del barrio y las

Configuración de espacio público ordenación abierta



6,59 Ciudad Jardín residencial

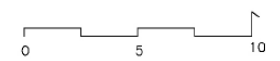


6,60 Ciudad Jardín primera generación



espacio público

espacio intermedio



relaciones sociales que se desarrollan en el interior y no se manifiestan sobre el gran eje. La configuración de este ámbito como un auténtico espacio público podría ser un movimiento clave para la renovación–urbanización del sector. La estrategia para este sector es llevar la expresión del barrio hacia el eje, es decir convertirlo en un elemento más y no en un límite. Podría conseguirse potenciando los itinerarios peatonales a través de las vías locales que intersectan el eje y conectan con el centro del barrio donde se ubican los principales espacios públicos como el mercado, la plaza y la iglesia. Se debe indicar con algún elemento singular el cruce del eje con estas calles de acceso al barrio.

Se puede configurar el espacio urbano de la vía como un elemento de interés para el barrio que sirva para paliar el déficit de espacio público. Además, al diseñar este sector debe tenerse en cuenta que está sujeto a la transformación; si actualmente predomina el uso residencial o mixto, como se ha observado en otros sectores y como lo indica el plan de usos del suelo, es probable que la vivienda tienda a ser desplazada por usos comerciales.

En el criterio de diseño se debe contemplar la ampliación de la acera, la "reforestación" y la adecuada iluminación de este espacio como punto de partida. La ausencia de elementos significativos sobre la vía se debe aprovechar como impulso creativo para crear lugares que conformen el espacio urbano. Asimismo se deben impulsar los usos del suelo que establezcan una relación directa con la acera.

El programa para el espacio público, además de contemplar los desplazamientos peatonales y las paradas de autobús, debe incluir el uso estancial para dar vitalidad al sector. Se pueden combinar los diferentes elementos para configurar este espacio como plaza y como sendero. Se debe además,

prever el poco mantenimiento que recibirá para la decisión en el tipo de materiales que se utilizarán.

Ciudad jardín de primera generación

En estos sectores que originalmente fueron de uso exclusivamente residencial para la burguesía de principios del siglo XX, aún se conserva la imagen de villas rodeadas por amplios jardines. El espacio público entre la vegetación y la concentración de usos mixtos justifica un proyecto que realce este carácter sobre todo conservando la relación entre los espacios verdes semiprivados y la acera. Este espacio es un híbrido entre calle comercial y calle residencial en el que el uso de terrazas en los jardines de las antiguas residencias permite el disfrute de un ambiente urbano rodeado de jardines. Este carácter debe potenciarse con la ampliación de las aceras delimitadas por líneas de arbolado que funcionen como pantalla para proteger del tráfico rodado. El mobiliario urbano puede ajustarse a la doble escala del sector y del eje metropolitano, se requiere una adecuada iluminación, paradas de autobuses y además se justifica el uso estancial aunque el espacio sea un poco justo.

La aplicación de un mismo criterio de arbolado y mobiliario permite unificar las cualidades del sector aún en los puntos donde ya no se conservan las viviendas y sus jardines. En los sectores donde el antejardín ha sido transformado en aparcamiento se deben buscar soluciones que contrarresten la disminución de la calidad.

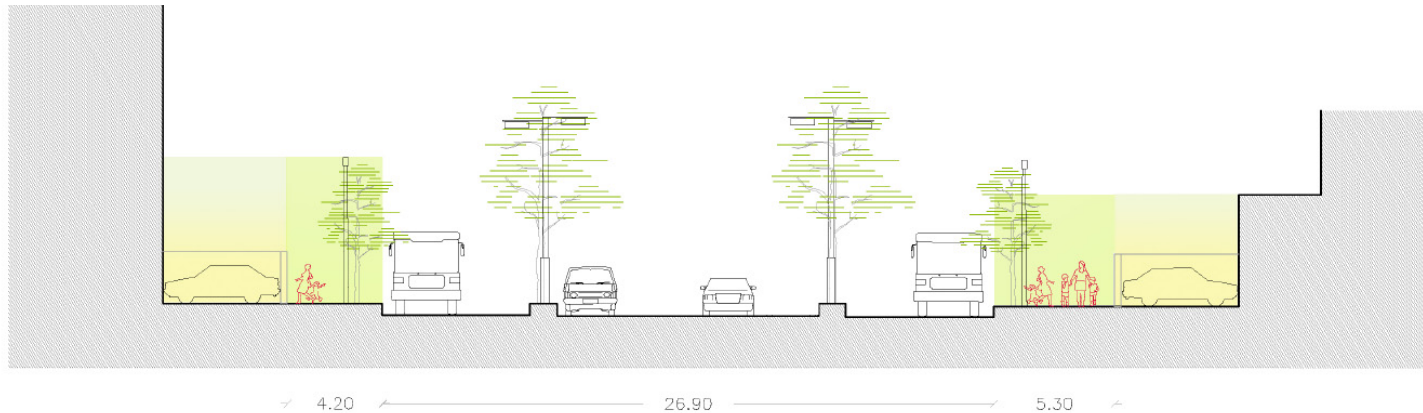
Ciudad jardín de tejidos irregulares

En el fragmento de la vía que corresponde a esta tipología, el uso residencial que se planeó a partir de los años sesenta se ha transformado casi en su totalidad en áreas

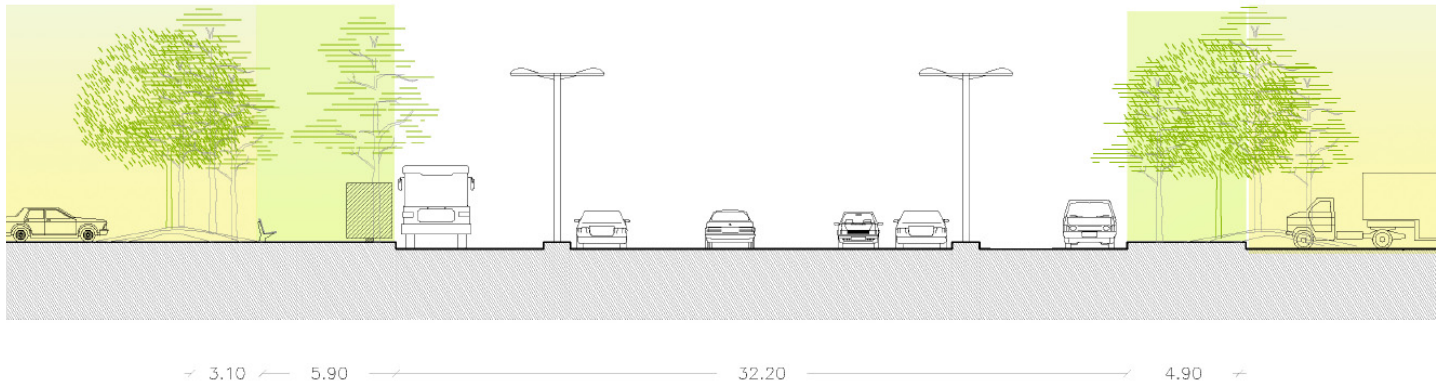
Configuración de espacio público grandes piezas



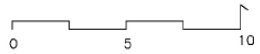
6,61 Ciudad Jardín tejidos irregulares



6,62 Grandes piezas



espacio público
espacio intermedio



comerciales. El carácter predominante es el de superficies comerciales rodeadas de aparcamientos y un espacio público casi inexistente. Para el proyecto de configuración de este espacio haría falta por una parte eliminar los coches sobre la acera y, por otra buscar soluciones que resuelvan la fuerte demanda de aparcamiento que generan los comercios. Una solución es concentrarlos en edificios destinados a este fin, y otra es ubicarlos en la medida de lo posible en la parte posterior de los comercios. Se deberán eliminar además todos los obstáculos, barreras, y demás elementos innecesarios que hayan sido ubicados en la acera.

En este fragmento las edificaciones se ubican con mayor espaciamiento entre ellas y hay una marcada heterogeneidad en alturas, materiales y tipologías. En estos casos un buen proyecto de espacio público claramente definido con un diseño que produzca un ritmo en la vía presenta potencial para dar un carácter renovado y homogéneo al espacio urbano que incentive el carácter dinámico e innovador de las edificaciones, así como la sensación de amplitud que crea el eje.

El programa de espacio público debe incluir un diseño homogéneo de pavimento, la ubicación de elementos que produzcan un ritmo en la dimensión vertical (como arbolado e iluminación) y la configuración de itinerarios peatonales que articulen las diferentes áreas comerciales y relacionen el sector contiguo a través de las calles locales. También debe contemplarse en algunos puntos estratégicos la configuración de áreas estanciales a la manera de plazas que combinen paradas de autobuses, puestos de revistas o de flores, teléfonos públicos, para devolver la escala humana a la vía y contrarrestar la banalización que ha producido la predominancia viaria. Se podrá observar que esto se justifica sobre todo en las zonas donde se da una mayor concentración de usos y existe una relación más directa con los barrios residenciales contiguos.

Zonas urbanas industriales

El carácter predominante del sector contiguo a la zona industrial es el de una zona popular con usos heterogéneos. El programa de espacio público para este sector debe establecer un vínculo con las zonas residenciales de alta densidad, el acceso al transporte público y las áreas de trabajo por medio de la definición de itinerarios que articulen estas zonas y la definición de paradas de transporte público. El espacio de la acera deberá ser mucho más ancho en función de la densidad de población, y deberá estar bien iluminada y protegida del intenso flujo vehicular.

Los cruces peatonales en este sector son bastante críticos por la barrera que presenta el tren ligero en superficie. Existen algunas vías de intersección donde se realizan los cruces vehiculares controlados por semáforos, pero éstos no son demasiado frecuentes; para los peatones existen algunos puentes pero, como cabe esperar, los peatones cruzan sobre todo por el mismo sitio que los coches. Mientras no se realicen las obras para el soterramiento del tren, se deberán presentar las dos opciones de una manera mejor diseñada, y el cruce a nivel deberá tener un espacio definido para el peatón con indicaciones claras. Los puentes peatonales se ubican en los puntos intermedios entre las calles de intersección para incrementar la frecuencia del cruce, pero su diseño es un claro reflejo de la banalización del espacio. Sin embargo se puede mejorar la calidad e integrarlo con el tipo de diseño del mobiliario urbano para representar el carácter de sector semi industrial. Lo cual no quiere decir que se justifique la banalización del espacio, si no que pese a esto se puede mejorar la imagen del sector.

En el caso del acceso de vehículos a los locales comerciales e industriales se debe proteger la acera para no transgredir el espacio peatonal.

6.63 Síntesis de tipos de fachada urbana según pautas de transformación

Síntesis configuración de espacio público por características de tejidos según proceso de transformación



Grandes piezas.

En los barrios populares el espacio público se centraliza en el interior del sector en torno a la plaza o el mercado, y la vía se vuelve un elemento secundario o un borde; en cambio, en el tramo donde predominan las grandes piezas el eje mismo es el estructurador del espacio, y los volúmenes edificados se ordenan en relación a esta estructura pero sin guardar ninguna alineación sobre el vial. La distancia y la velocidad son la forma de relación espacial, los edificios se encuentran separados unos de otros de tal forma que no llegan a configurar una calle comercial. Las actividades se desarrollan en el interior de los edificios-contenedor sin prácticamente ninguna relación con el exterior más que el espacio del aparcamiento.

Este fragmento se configura con respecto a una escala mayor: distancias más largas y volúmenes de gran tamaño, donde la velocidad vehicular toma un papel protagónico en el funcionamiento de este espacio. No existe una relación directa entre la edificación y la vía ni tampoco entre los tejidos contiguos y el eje. ¿Cómo configurar entonces el espacio público en un fragmento de estas características? Si llegase a haber una transformación estructural se podría configurar el sector con la continuidad de los trazados. Si el sector permanece con su estructura de grandes piezas la reflexión radica en crear paseos paralelos a las calzadas de tráfico, configurar el espacio público como si se tratase de un sendero con un valor paisajístico. Con las dimensiones ganadas a las calzadas del tráfico, es importante que se configure un canal para recorridos peatonales entre los volúmenes edificados y la vía. En este espacio la experiencia de la distancia y los grandes volúmenes se convierten en los componentes del proyecto que trabaja con una escala de mayores dimensiones que las encontradas en los tejidos tradicionales.

El programa de este espacio requiere también de una

iluminación y “reforestación” adecuadas, además de potenciar otros medios de movilidad tanto transporte público como bicicleta. El proyecto debe incluir también la creación de lugares integrando paradas de autobuses, pasarelas de peatones y cruces señalizados.

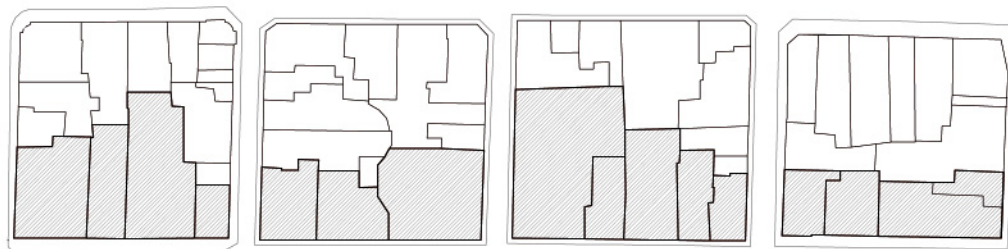
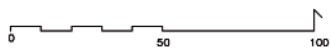
Fachada urbana

La fachada urbana es el elemento que refleja de forma contundente el carácter de cada sector. El emplazamiento de los edificios en relación a la vía, la forma con la cual se agrupan las fachadas o las características de la edificación, son algunas de las particularidades que permiten o inhiben la definición del espacio urbano con que se identifica cada fragmento.

En la vía se experimenta una dinámica constante de cambio que es reflejo del proceso urbano de la ciudad en general, como se describe en el capítulo 3. Este proceso carece de un proyecto de conjunto y más bien se desarrolla pieza a pieza. Las estrategias de urbanización de la fachada deben orientar las transformaciones de acuerdo a la situación urbana predominante en cada fragmento. Al no existir un proyecto unitario de ciudad que marque unos lineamientos comunes, encontramos situaciones variadas con formas de evolución distintas. Para el proyecto de los grandes ejes surge el dilema de potenciar la diversidad o bien una imagen más unitaria a lo largo de la vía. La respuesta a esta cuestión reside en la postura que se ha establecido a lo largo de la investigación: el reconocimiento de las características específicas del lugar. La reflexión se orienta hacia la conservación de la diversidad como reflejo de los fragmentos que componen la ciudad y enriquecen la experiencia urbana. En este caso, no se trata tanto de una cuestión ideológica como de una cuestión práctica para optimizar lo que se tiene, corrigiendo, no obstante, algunas patologías.

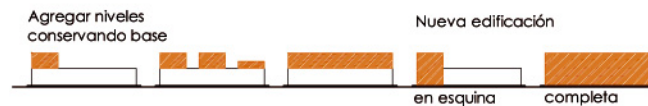


6.64 Fachada tipo centro histórico



Estado actual

Diferentes formas de densificación por manzana:



Hipótesis de fases de densificación parcial:

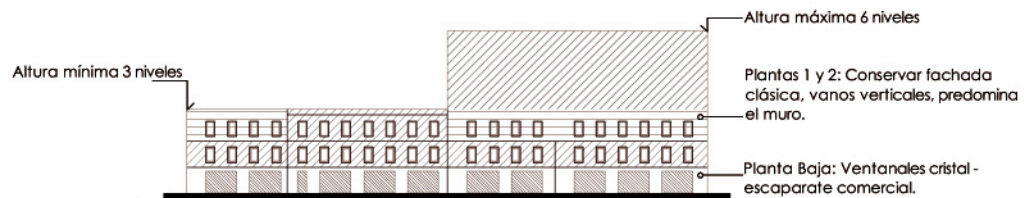


Densificación fase 1



Densificación fase 2

Criterios básicos de densificación para conservar el carácter del contexto:

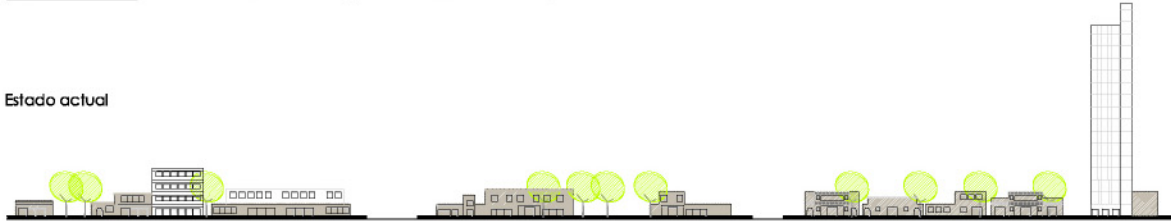




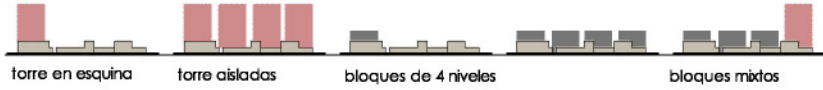
6.65 Fachada tipo ciudad jardín



Estado actual

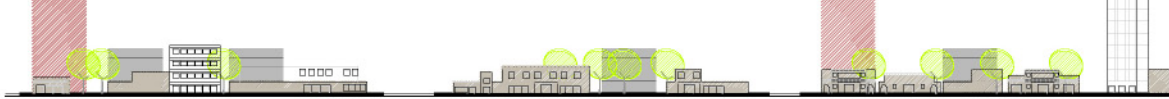


Diferentes formas de densificación por manzana:

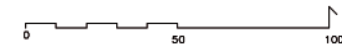
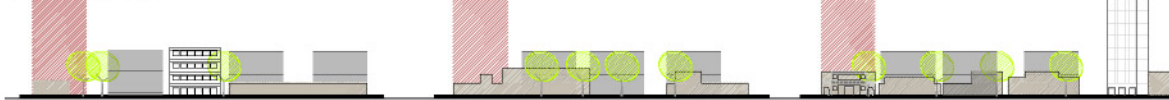


Hipótesis de fases de densificación parcial:

Densificación fase 1

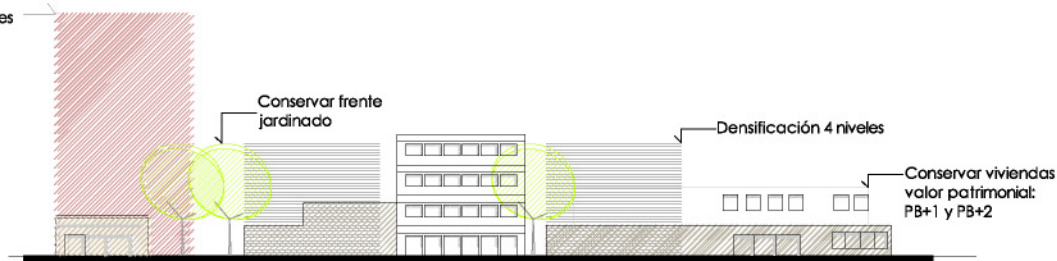


Densificación fase 2



Criterios básicos de densificación para conservar el carácter del contexto:

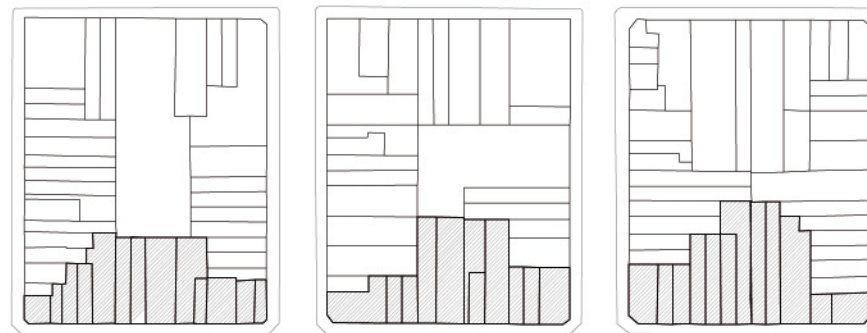
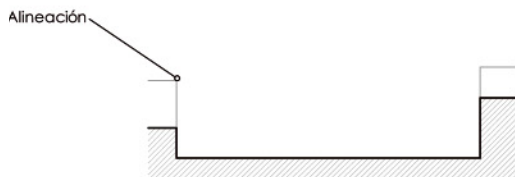
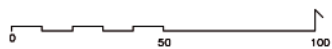
Altura máxima 8 niveles solo en esquinas.



Ordenación abierta



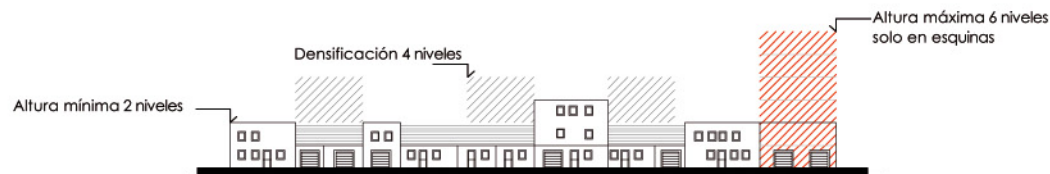
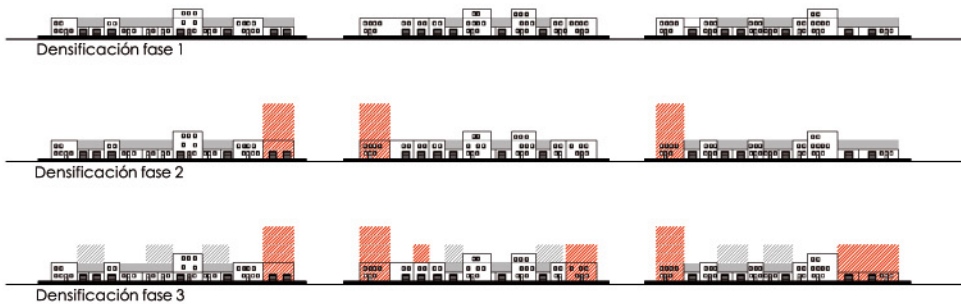
6,66 Fachada tipo barrios populares



Diferentes formas de densificación por manzana:

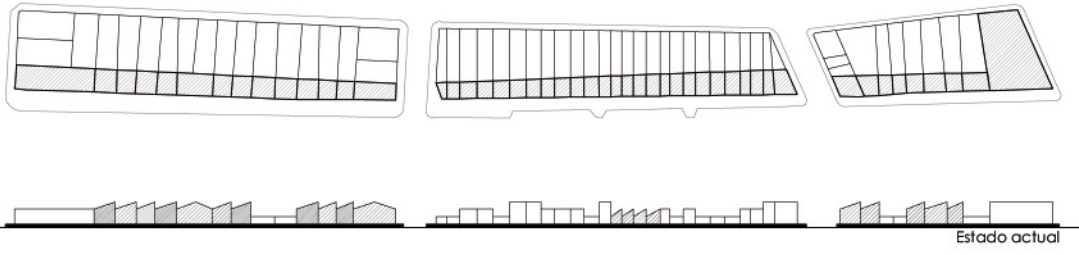
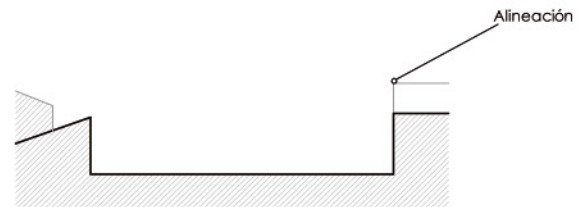
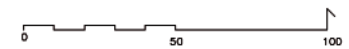


Hipótesis de fases de densificación parcial:

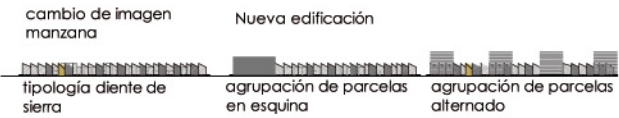




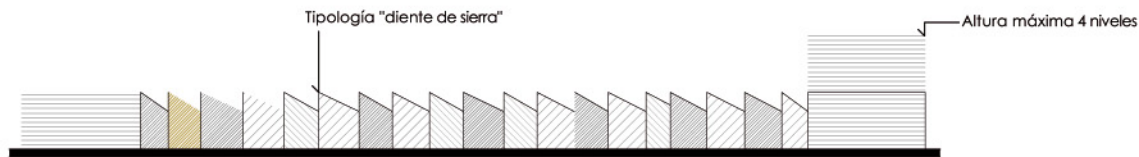
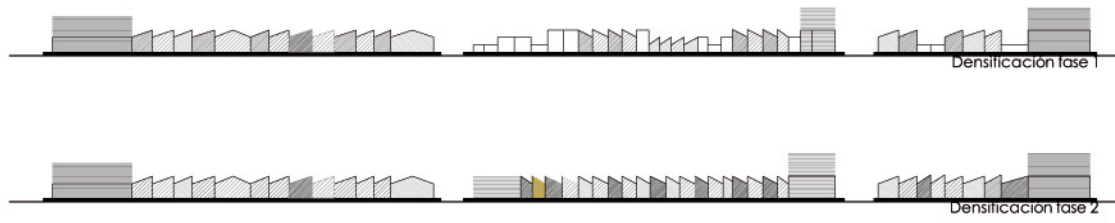
6.67 Fachada tipo zona industrial urbana

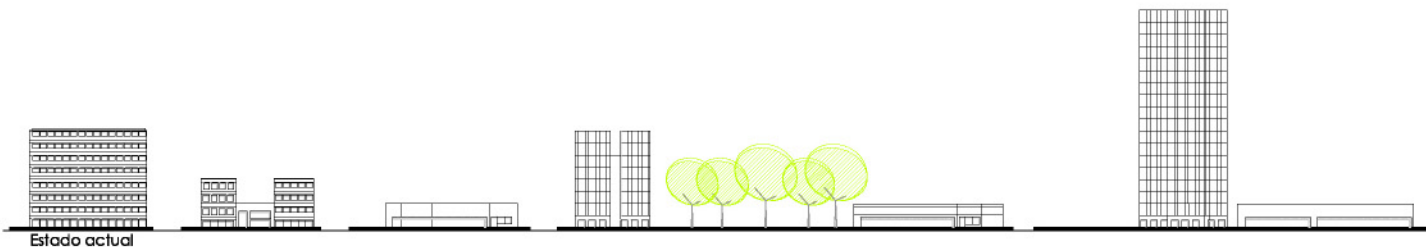
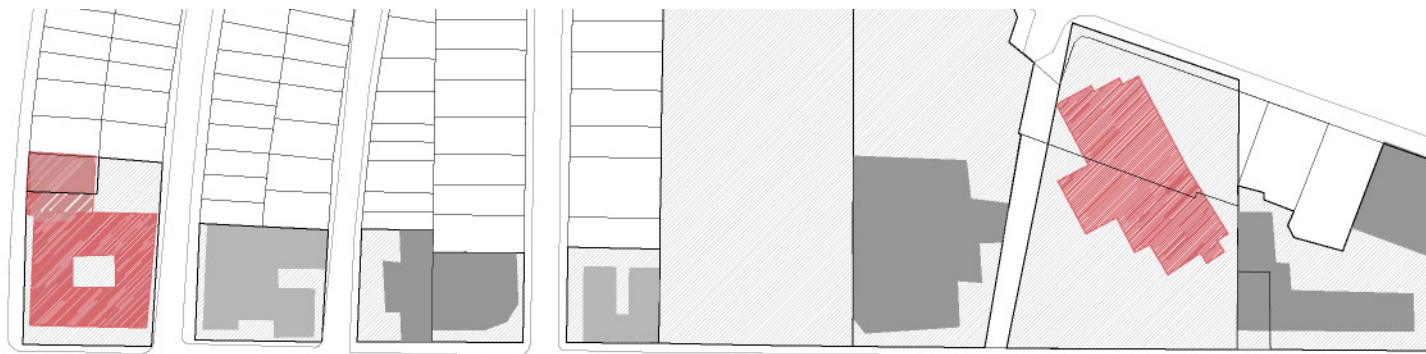


Diferentes formas de densificación por manzana:



Hipótesis de fases de densificación parcial:

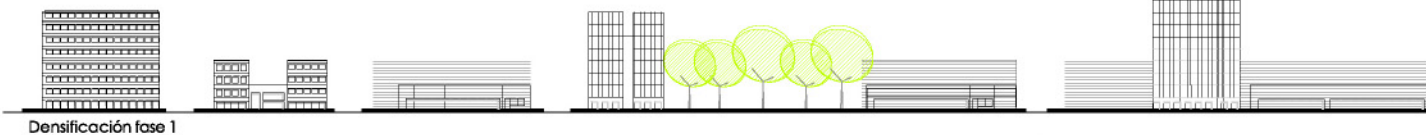




Diferentes formas de densificación por manzana:



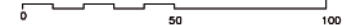
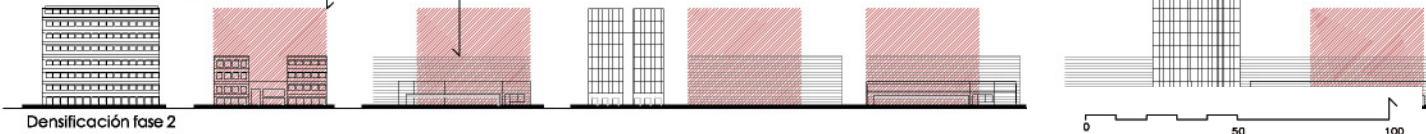
Hipótesis de fases de densificación parcial:



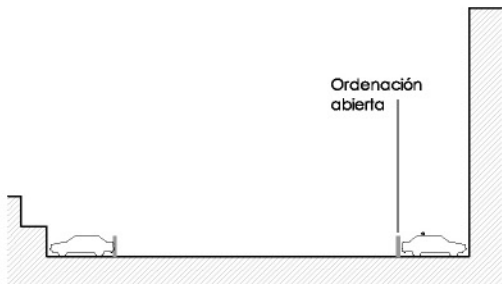
Altura máxima 15-18 niveles solo en nodos.

Altura máxima 8 niveles

Altura mínima 4 niveles



Ordenación abierta



Las estrategias que se establecen para la urbanización de la fachada están orientadas a potenciar el carácter de cada fragmento. Se definen las alturas máximas y mínimas para cada situación urbana y se trata de encontrar elementos comunes en cada sector con la definición de materiales, colores, altura de cornisas y tipo de ordenación. La frontera entre un fragmento y otro puede ser anunciada con un elemento singular; por lo general los cruces se presentan como puntos de transición donde se pueden introducir elementos que anuncien el cambio.

En un contexto donde la urbanización no se ha realizado como parte de un proyecto unitario y lo que predomina es la heterogeneidad aun en el mismo sector, la estrategia para definir la fachada urbana no está orientada a la homogeneización del fragmento. Por el contrario, el proyecto de urbanización busca la definición de ritmos y pautas que proporcionen coherencia a través de la repetición de algunos elementos jerárquicos. Éstos podrían ser edificios de mayor altura con características formales comunes que se ubiquen en las esquinas de las manzanas. Concentrando la intervención en unos puntos precisos es fácil controlar el proceso de densificación y proporcionar un ritmo que dé unidad y definición a la fachada, a pesar de que predominen las características heterogéneas en el resto de las edificaciones. Se pueden experimentar distintos ritmos y pautas a lo largo del eje que den coherencia al sector y a la vía en su conjunto.

La forma en que se relaciona la edificación con el espacio de la vía también es un elemento distintivo que caracteriza un sector con respecto a otro, ya se trate de edificios alineados a la vía, o espacios con antejardín y abundante vegetación o bien grandes explanadas de estacionamiento que alejan la edificación de la vía. Cada una de estas relaciones influye en la forma como se define la fachada, no es lo mismo la agrupación contigua que la disposición aislada entre edificaciones. La forma de ordenación es otro elemento clave para el proyecto

de configuración de fachada urbana; según la situación predominante en cada fragmento se debe orientar la propuesta de transformación, ya sea la alineación o la ordenación abierta con antejardín o bien, donde predomina la heterogeneidad. A cada situación le corresponde una estrategia orientada a configurar un orden con la situación dada. En el caso donde predomina la heterogeneidad, que corresponde a las grandes piezas, se requiere una actuación más decisiva para proponer un orden nuevo que proporcione mayor coherencia. Este punto se desarrolla en el apartado de los proyectos integrales.








Otro elemento que deberá ser tomado en cuenta para la densificación es la fachada posterior de la vía y su efecto sobre los sectores contiguos. Se debe evitar el efecto “frente-revés” en el sentido que se forme una corteza en la vía que no tiene relación alguna con el barrio. La densificación debe hacerse de forma unitaria, y se debe diseñar la doble cara de las manzanas en su relación con el eje y con el barrio. Se trata de establecer una graduación entre la jerarquía que puede establecer la vía con la zona residencial. Se debe poner atención en la relación que se genera entre elementos antagónicos, como por ejemplo una torre de 20 niveles junto a una vivienda unifamiliar con jardín.

Como criterios generales para la definición del carácter de cada fragmento en el proceso de densificación-renovación se requiere el reconocimiento de los elementos homogéneos que deban preservarse, lo que proporciona la memoria y las singularidades del sector. Se debe fijar la altura máxima y la mínima en cada fragmento del eje. Que si bien deberá haber una tendencia a homologar estos criterios a lo largo del recorrido, se observan marcadas diferencias en las características urbanísticas de cada tramo, es por eso que hemos hecho una diferenciación de acuerdo a las posibilidades de cada uno.

Se debe buscar la innovación en los sitios donde predomina

6.69 Criterios de ordenación en nodos y cruces

Simbología

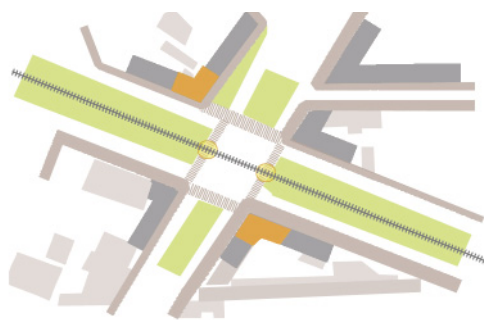
- Edificación existente 
- Propuesta edificios singulares 
- Áreas conflictivas 
- Áreas verdes entre edificación 
- Cruces peatonales 
- Definición de aceras 
- Definición de perímetro densificación 



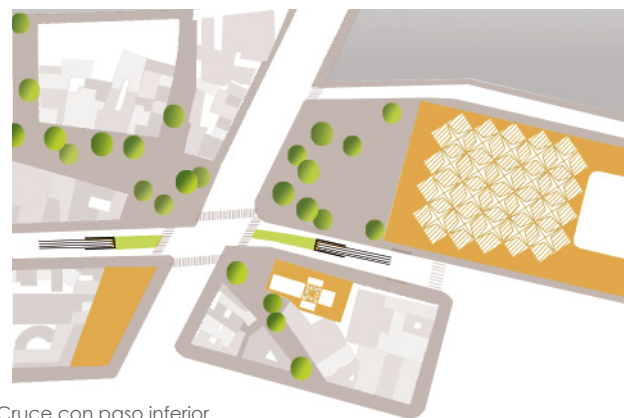
Glorieta



Lazo



Cruce con Ffcc



Cruce con paso inferior

cierta homogeneidad. Se puede introducir un elemento puntual singular para componer un ritmo y contrarrestar la monotonía o la banalidad. En los casos de grandes piezas y vacíos en estado latente de urbanización, que no contienen más que escasos elementos preexistentes, la transformación se establecerá de acuerdo a las características del sector contiguo como son trazados o alturas, y además se debe aprovechar la oportunidad para la introducción de nuevos elementos que agreguen cualidades al lugar.

Las estrategias para la definición de fachada urbana se resumen en los siguientes puntos:

1. Proponer una ordenación del proceso evolutivo.
2. Considerar las edificaciones ubicadas en la parte posterior para evitar el efecto "corteza" que puede producir la vía sobre el sector.
3. Definir el carácter de cada fragmento de acuerdo a las características urbanísticas, tipo de edificación y relación edificado-vía.
4. Establecer ritmos de edificación en cada fragmento y pautas generales para todo el eje.
5. Introducir elementos de innovación.

Nodos y cruces

Las intersecciones son elementos singulares tanto para el funcionamiento del sistema como para la imagen de la vía. Estos puntos son clave para la solución de la conexión entre los desplazamientos de paso y los movimientos de distribución y acceso. El espacio de nodos y cruces son las aperturas en la vía que mayor accesibilidad producen por que se puede llegar a ellas desde cada una de las vías de convergencia. La accesibilidad genera una mayor exposición de sus edificaciones hacia el espacio urbano, lo que revierte en el incremento de la

plusvalía. Esto se refleja en la mayor concentración de elementos jerárquicos, como edificaciones de mayor altura o elementos simbólicos, que hacen de estos espacios puntos referenciales en el trayecto.

Los nodos o cruces como cambio de dirección del trayecto presentan la oportunidad de articulación con los diferentes sectores de la ciudad; en este sentido son las puertas de acceso, los puntos que permiten reconocer la estructura de los barrios contiguos. Se presentan como apertura hacia otros territorios, a la vez que permiten articular nuevas áreas con la ciudad.

Son también el punto de síntesis que reúne los diferentes tejidos que se ponen en relación en el espacio de la vía. En estos puntos pueden llegar a converger distintas geometrías de trazados con edificaciones, direccionalidad de desarrollo y características diversas. En el nodo se relacionan estas diversidades y debe proporcionar la lectura de un espacio urbano único. Por tanto son elementos clave para dar coherencia al puzzle de tejidos que componen la mancha urbana; en ellos se da una mayor complejidad por la cantidad de variables que se ponen en relación en comparación con cualquier otro punto de los tramos lineales. Este potencial de articulación es una de las características más importantes del nodo para el proyecto de urbanización de ejes urbanos.

El valor jerárquico que se establece en estos puntos por su accesibilidad y nivel de exposición genera una atracción de usos de escala metropolitana que exceden el ámbito barrial. Muchas veces afectan a los barrios contiguos generando una revalorización del sector, que en muchos casos se traduce en la terciarización por el desplazamiento del uso residencial.

Estos elementos de mayor accesibilidad son puntos de confluencia que permiten la gestión de diferentes medios de movilidad. Por ser el punto de convergencia y divergencia de una gran cantidad de vías urbanas se convierten en zonas

6.70 Vías de intersección

Simbología

Tipos de vías de intersección

Eje verde

Calle comercial escala local

Calle comercial escala metropolitana

Eje vial escala regional



neurálgicas de la red de transporte público. El proyecto debe orientarse hacia una gestión integral de la movilidad a través de su consolidación como áreas de intermodalidad entre los diferentes modos de transporte que proporciona la ciudad (metro, ferrocarril, tren ligero, autobuses, bicicleta). Pueden incluir grandes áreas de estacionamiento para alternar el uso del coche con otros modos de transporte.

La complejidad de usos y relaciones que se producen en este espacio debido a la accesibilidad rápida y la convergencia de distintas vías les confiere un valor de centralidad. Muchas de las áreas que se han identificado como parte de los proyectos estratégicos que se desarrollarán mas adelante, coinciden con algunos de los nodos y cruces que articulan las avenidas principales.

Las edificaciones del borde son importantes para configurar la geometría del nodo y producir una imagen clara y precisa en estos puntos de complejidad. Para la definición de estos espacios es útil además, el uso de hitos, monumentos o elementos representativos que le proporcionen una carga simbólica a la vía. La secuencia de estos espacios singulares que permiten una significación urbana, configuran la vía como un collar de perlas que influye en la re-significación de los sectores contiguos. Sobre la gran escala de esculturas urbanas monumentales, nos cuestionamos si la ciudad sigue necesitando estos elementos, o más bien estructuras de escala menuda que mejoren la accesibilidad y contribuyan a la calidad del lugar y no dejen un páramo artificial, sórdido, costoso, e inconcluso. La escultura monumental que sirve sólo para ser percibida desde la distancia y la velocidad crea puntos de referencia, pero rara vez contribuye a la creación de lugares a la escala humana.

Para el proyecto de urbanización de ejes urbanos, los nodos y cruces se conciben como puntos de referencia que introducen un valor simbólico, marcan el ritmo y la percepción

de la distancia, son los elementos que caracterizan una vía urbana y permiten su encaje con la ciudad. En este punto radica la diferencia con respecto a una autopista. Dependiendo del entorno donde se inserten y del tipo de vías que ponen en relación, los nudos y sus áreas afines definen funciones urbanas específicas: unas más vinculadas a la articulación y distribución local y otras vinculadas al carácter de accesos metropolitanos. Estas funciones prioritarias se traducirán en un carácter o identidad singulares como áreas nodales que repercutirán de manera directa en la re-significación del área urbana donde se encuentran.

Las estrategias para orientar la intervención en nodos y cruces, una vez asegurados el funcionamiento vial y la accesibilidad peatonal como cuestiones primordiales en cualquier cruce, se resumen en los siguientes puntos:

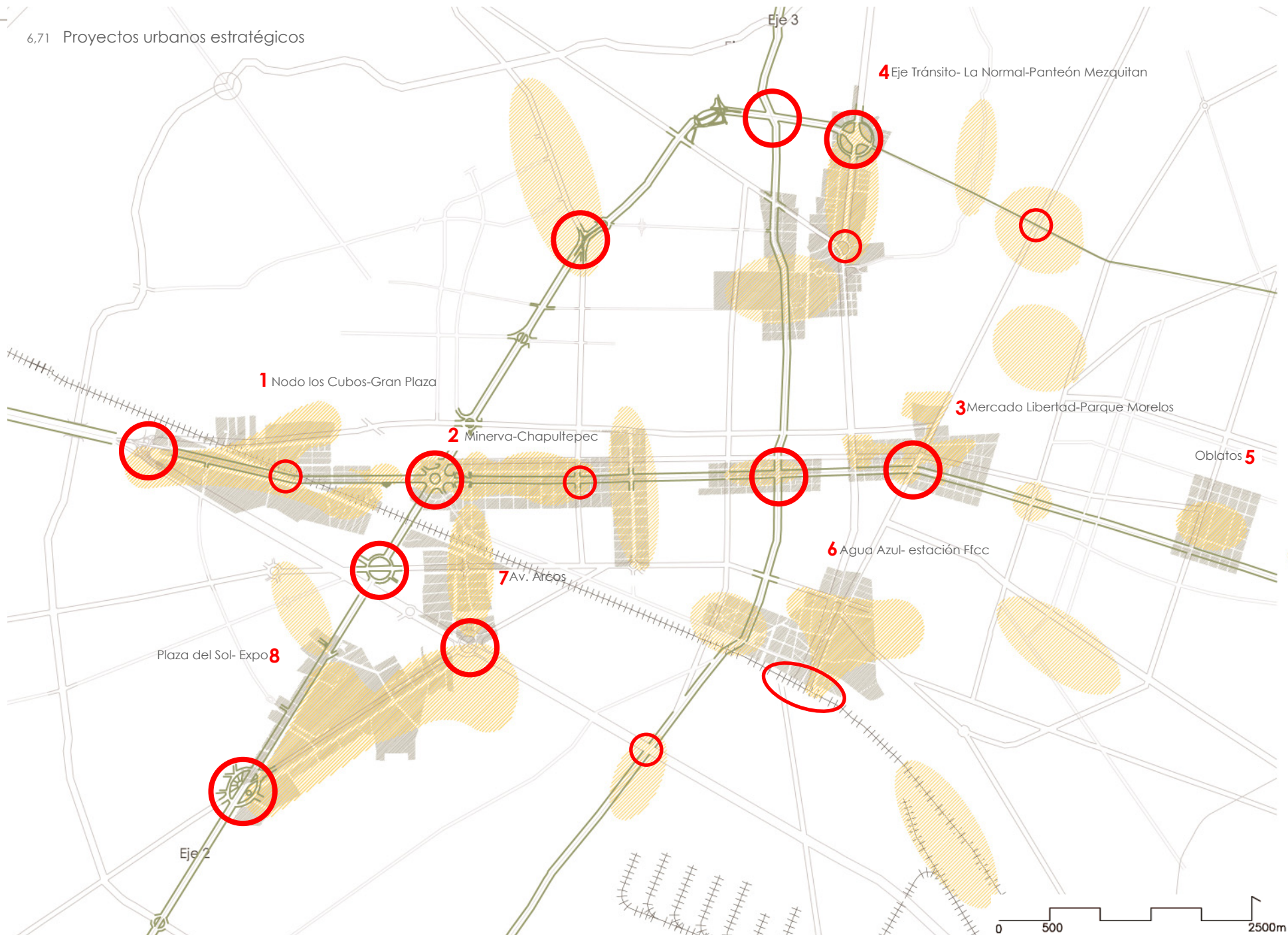
1. Resaltar el valor simbólico en el recorrido.
2. Configurar el espacio del cruce.
3. Gestionar los diferentes modos de movilidad.
4. Resaltar el potencial para convertirse en áreas

de centralidad.

Vías de intersección

Así como los nodos son los puntos que señalan la conexión con otros sectores, las vías que intersectan con la vía son los canales de acceso a los barrios, son los elementos que establecen el encaje entre la ciudad y el eje. Estas vías se presentan como una especie de proyecto paralelo que permite extender los criterios de urbanidad que se pretenden lograr en el eje hacia otros ámbitos de la ciudad. Por su condición de calles de menor recorrido y de acceso a los sectores residenciales presentan menos restricciones funcionales que un gran eje. Esto significa que por su escala de barrio y menor carga de tráfico pueden

6.71 Proyectos urbanos estratégicos



presentar mayores cualidades ambientales y paisajísticas. Ya sea que se conviertan en calles comerciales, ejes verdes o avenidas arboladas, etc, se presentan también como vías alternativas para configurar itinerarios peatonales o ciclistas.

Los puntos de encuentro del eje con estas vías que se resuelven funcional y simbólicamente en los cruces y nodos representan la oportunidad de configurar lugares que aporten interés al recorrido de la vía. Son los canales por donde se fuga la mirada y permiten reconocer las cualidades de las "áreas ambientales" detrás del eje. Son también las estructuras que otorgan un carácter urbano a la vía y en esto se diferencia de los fragmentos suburbanos del eje o en su solución como autopista.

El proyecto de urbanización de los grandes ejes debe irradiar el efecto de renovación hacia su área de inserción; a través de estas vías se puede canalizar las mejoras que se pretende. Es decir, por un lado se buscará conservar u optimizar las cualidades existentes en los barrios de mayor calidad y por otro lado podrán ser elementos que introduzcan cualidades de mejora y renovación en los sectores más deprimidos.

Existe una gran variedad de ejemplos con cualidades ambientales relevantes en la ciudad, ya sea por la abundancia de la vegetación, la solución de la sección o los usos del suelo. Un eje de intersección que presenta un potencial evidente son las vías del ferrocarril. La recuperación de este espacio para la ciudad podría representar un gran impacto positivo por la escala del ámbito que atraviesa tanto en los bordes del eje mismo como en su área de influencia. Valdría la pena desarrollar esta propuesta como un proyecto relevante para la ciudad.

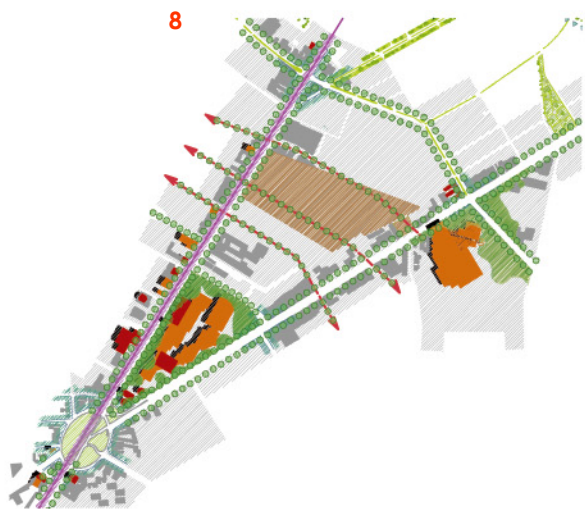
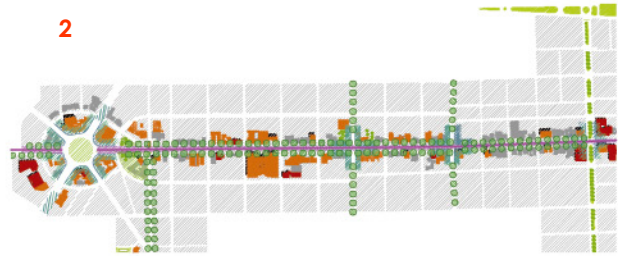
Las avenidas y ejes secundarios se presentan, por tanto, como una parte importante del proyecto viario y son además los elementos de articulación de los diversos proyectos estratégicos.

6.3.2 Proyectos urbanos estratégicos

Hemos señalado algunos criterios para la renovación de la vía desde los distintos elementos del proyecto viario. Estos criterios generales pueden desarrollarse para otorgar la dimensión espacial a la normativa y el planeamiento existente. Por otro lado, servirán como guía para las transformaciones puntuales en la edificación que se dan constantemente sobre la vía como resultado del proceso de terciarización. También son criterios que deben ser desarrollados para ser incorporados en los proyectos de adecuación de la vía, los que reciben la mayor parte del presupuesto municipal y estatal. Los proyectos para la mejora del espacio viario deberán ser incluidos en las agendas de distintos organismos públicos. Los criterios deberán ser desarrollados en conjunto desde el departamento de vialidad y transporte, así como desde los departamentos de obras públicas municipales. Se trata de aprovechar el potencial ordenador del proyecto viario para dar efectividad a la normativa y planes urbanísticos. Sin embargo, es necesaria la metodología del proyecto urbano para que el proceso de renovación se desarrolle de forma integral y pueda ser ejecutado en un periodo más inmediato para acelerar la dinámica de mejora del espacio urbano.

De acuerdo con la diversidad del territorio encontramos distintas necesidades y prioridades de renovación sobre la vía. Por un lado están las zonas que presentan un potencial inmediato por la dinámica de transformación que se lleva a cabo actualmente, zonas que ejercen una atracción de centralidad por la concentración de equipamiento; también encontramos sectores que sufren un proceso de deterioro por abandono o proximidad a ejes de infraestructura con fuerte intensidad de tráfico, o bien zonas alejadas de la dinámica de transformación que presentan déficits en equipamiento, viviendas de baja calidad y niveles de urbanización precarios. En un territorio desigual donde la prioridad de la obra pública

6.72 Los proyectos urbanos estratégicos



y privada se concentra en las zonas más desarrolladas y no en las que presentan más necesidad, hacen falta mecanismos que busquen la transferencia de plusvalías para intentar igualar en calidad ambos sectores. La localización de puntos estratégicos para iniciar el proceso de renovación se define desde una doble significación dependiendo del potencial o de la necesidad.

El proceso de renovación y configuración del espacio viario y su área de influencia tiene que iniciarse por algún punto. Como se ha podido constatar, en los cruces se llevan a cabo las principales adecuaciones para optimizar el flujo del tráfico; además son las zonas que presentan mayor complejidad y concentración de usos con influencia hacia los sectores contiguos. Se puede observar que en el sector poniente de la ciudad el potencial que presentan estas zonas es evidente, mientras que en el sector oriente la dinámica no se repite con la misma intensidad.

El objetivo general de los proyectos estratégicos es convertirse en detonadores de una dinámica de renovación ya sea potenciando las cualidades existentes o mejorando las carencias. Atender los diferentes sectores a través de la definición de proyectos puntuales significa responder a la necesidad de construcción-renovación de ciudad con una mayor precisión espacio-temporal de la cual carecen los planes y normativas actuales.

Las áreas de proyecto se identifican a partir de los puntos concentradores de actividades próximos a la vía, y al relacionar estos puntos entre sí por medio del eje principal o de las avenidas locales se definen los perímetros de actuación. En la selección de estos proyectos se reconoce el potencial vertebrador de ejes urbanos y vías secundarias, y estos elementos permiten la articulación entre las distintas piezas y sectores. La hipótesis sobre el proyecto viario presentada en esta investigación propone que la urbanización y formalización de las vías desde

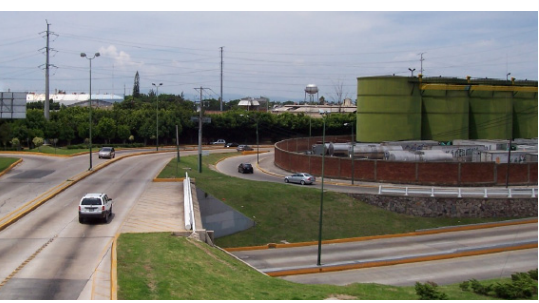
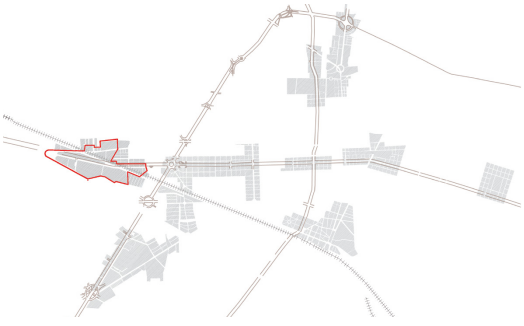
los distintos elementos que la conforman significa la ordenación de la ciudad en sus componentes de estructura edificada, canal del movimiento y espacio público de relación social. Esto conlleva que la renovación de los ejes y avenidas en estas piezas clave del ámbito urbano sea un movimiento acertado para completar el proceso de urbanización, reequilibrar la ciudad en sus diferentes niveles de desarrollo y controlar las transformaciones. La suma de actuaciones de renovación del espacio viario en distintos puntos de la ciudad significa poner en relación diferentes fragmentos donde el elemento vertebrador son los grandes ejes que se convierten en los canales que conducen la renovación hacia un ámbito más general.

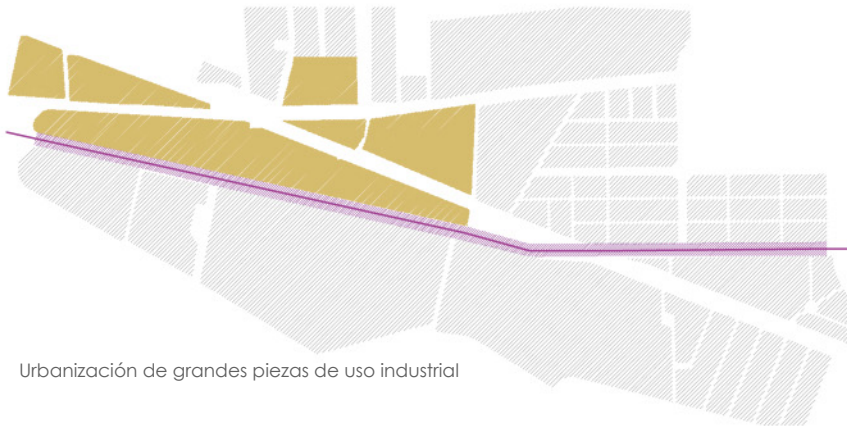
En una ciudad de gran extensión urbana con baja densidad como Guadalajara, es prácticamente imposible actuar en la globalidad del territorio pero es posible hacerlo en puntos estratégicos que sean catalizadores de la dinámica de renovación y que permitan sufragar los déficits de las áreas menos desarrolladas.

A manera de síntesis se enumeran los objetivos que deben incluir los diferentes proyectos:

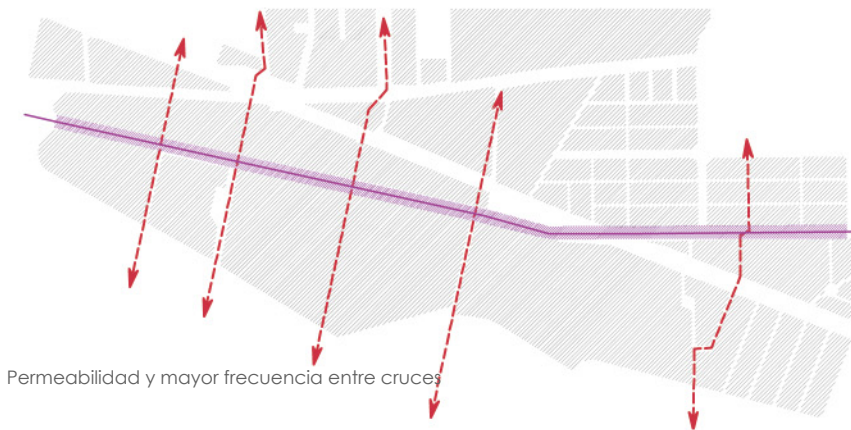
1. La urbanización del espacio viario por medio de la definición de espacio público, configuración de fachadas y reordenación de las calzadas para permitir otras formas de movilidad.
2. Construcción de tejido en zonas de piezas desestructuradas.
3. Creación de recorridos peatonales por medio de la definición de itinerarios de articulación entre puntos de interés.
4. Consolidación de sectores con alguna actividad predominante.
5. Creación de nuevos polos de atracción en sectores con déficit de equipamiento.
6. Conformación de áreas nodales o centralidades.
7. Potenciación de la intermodalidad.

6.73 Nodo los Cubos-gran Plaza

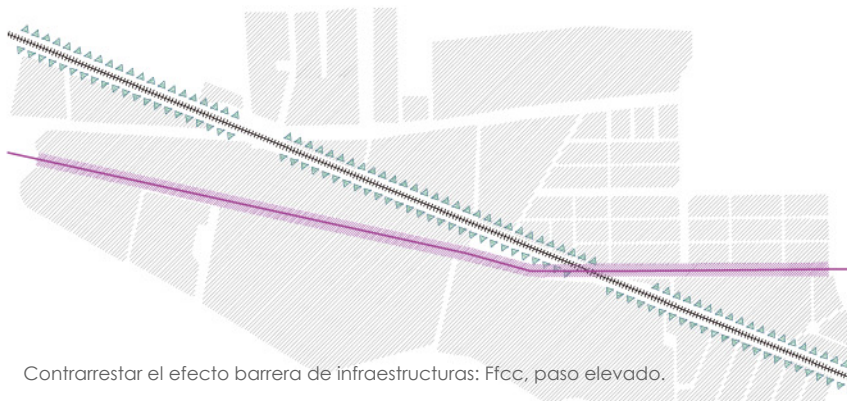




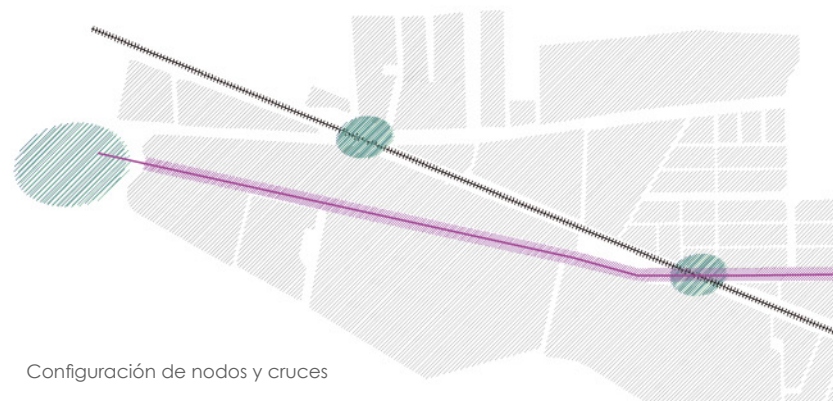
Urbanización de grandes piezas de uso industrial



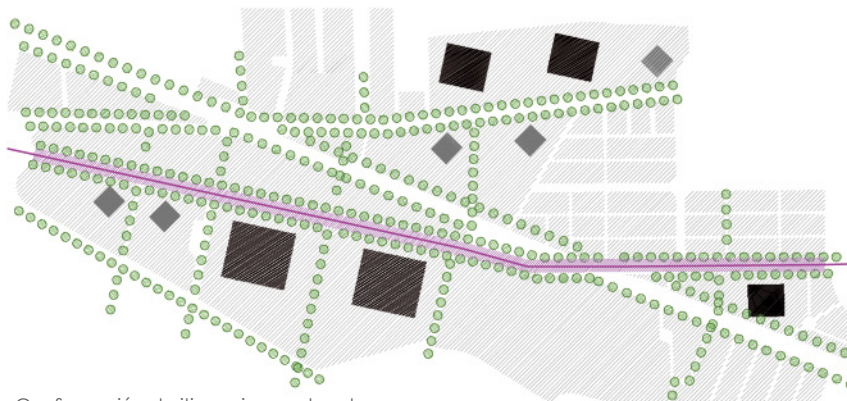
Permeabilidad y mayor frecuencia entre cruces



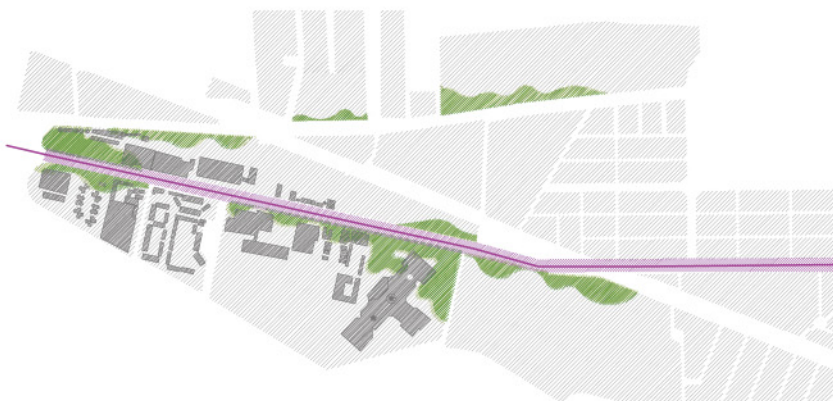
Contrarrestar el efecto barrera de infraestructuras: Ffoc, paso elevado.



Configuración de nodos y cruces

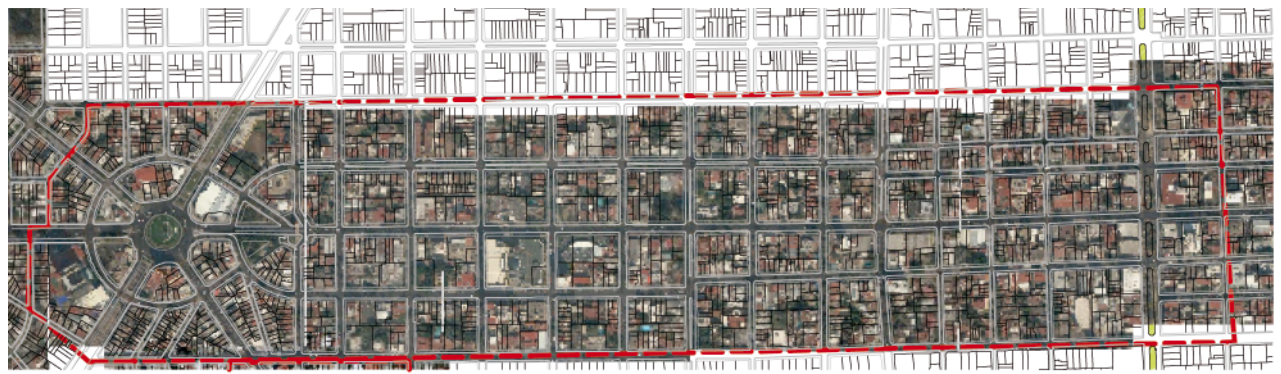
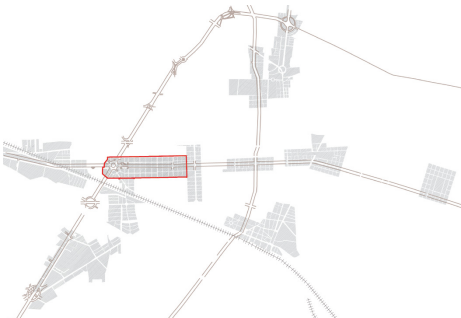


Configuración de itinerarios peatonales

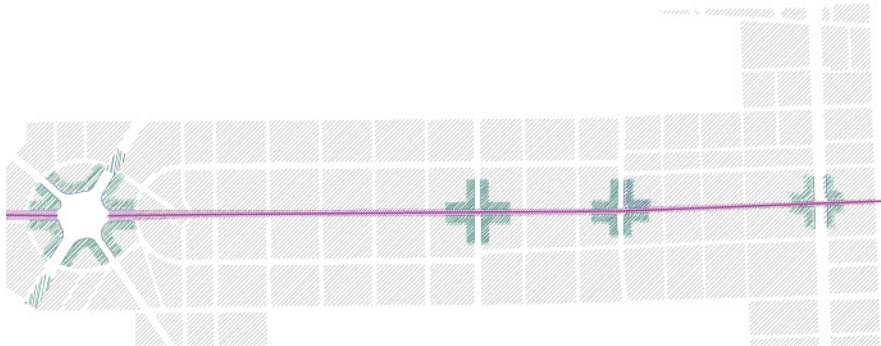


Proyecto de espacios públicos entre edificación aislada w

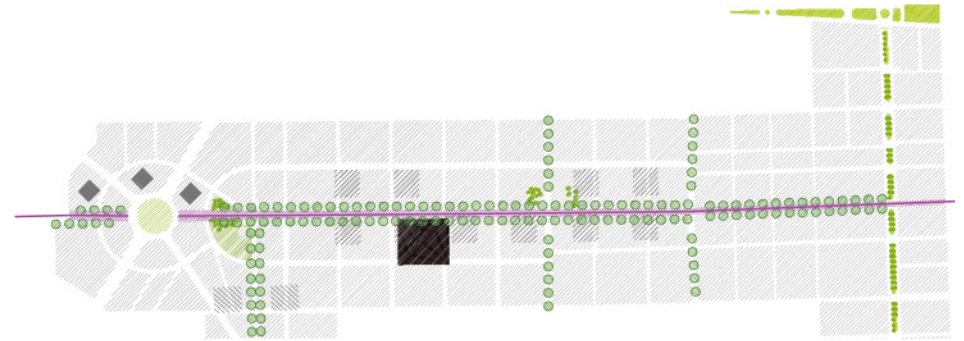
6.74 Minerva- Chapultepec



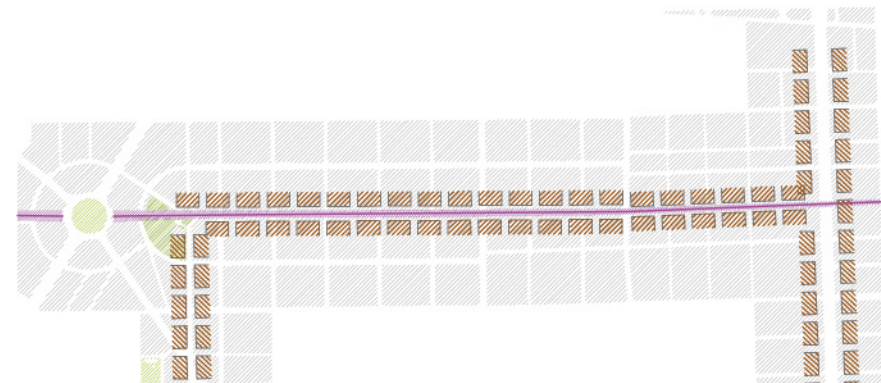
Estrategias de intervención



Configuración de nodos y cruces



Configuración de itinerarios peatonales



Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial

6.75 Mercado Libertad-parque Morelos



1



2



3

