

00161

3  
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

---

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACION  
MAESTRIA EN URBANISMO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

EL ESPACIO URBANO GENERADOR  
DE LA CIUDAD

**T E S I S**

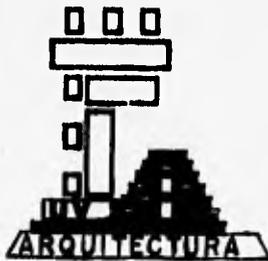
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**MAESTRO EN URBANISMO**

**P R E S E N T A :**

**CARLOS EDUARDO AGUILAR SELIGMAN**

DIRECTOR DE TESIS: M. EN ARQ. HECTOR ROBLEDO LARA



CD. UNIVERSITARIA,

1996

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Universidad Nacional  
Autónoma de México  
División de Estudios de  
Posgrado e Investigación  
**Maestría en urbanismo**  
Facultad de Arquitectura

Título:  
**El espacio urbano generador de la ciudad.**

Subtítulo:  
**La calle, la plaza y el parque como  
elementos fundamentales de lo urbano.**

**Aplicado en el caso de Taxco de Alarcón Gro.**

Trabajo que para obtener el título de Maestro en urbanismo presenta:

**Arq.: Carlos Eduardo Aguilar Seligman**

Director de Tesis: **M. en Arq. Hector Robledo Lara**  
Sinodales Propietarios: **Arq. Jaime Collier's Urrutia**  
**M. en Arq. Eduardo Elchmann Díaz**  
Sinodales Suplentes: **M. en C. Víctor Chávez Ocampo**  
**M. en Urb. Soc. Esther Maya Pérez**

Cd. Universitaria, México D. F. Abril de 1996



Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

ARTICULO 82

**Constitución de la República de Colombia.**

La Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como en regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana.

ARTICULO 27

**Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos.**

**Ad mihi Alma, Urbi et Orbi**

A mi madre, a la ciudad y al universo.

**De omni re scibili, et quibusdam aliis.**

Δε τοιαύτας χάριτας θύει πικράν σαίτηται ψ δε αλγυνισ μας.



## INDICE

### Capítulo 1 Prefacio

I. Antecedentes.....	1
1. Origen del proyecto.....	2
2. Justificación.....	2
3. Objetivos.....	3
a. Objetivos generales.....	3
b. Objetivos específicos.....	4
II. Introducción.....	5

### Capítulo 2 Marco Teórico

1. En cuanto a lo urbano.....	7
1.1 El campo y la ciudad.....	7
2. Significado del espacio urbano.....	8
2.1 Del espacio existencial al espacio urbano.....	8
2.2 Definición del espacio urbano.....	9
2.3 Factores del espacio urbano.....	10
2.4 Elementos que hacen al espacio urbano.....	11
2.5 Espacio exterior como espacio urbano.....	11
3. Consideraciones sobre el espacio urbano.....	12
3.1 La modernidad y el deterioro del espacio urbano.....	12
3.2 La negación del carácter público del espacio urbano.....	13
3.3 Lo público como elemento esencial de la ciudad.....	13
3.4 Concepto de espacio público.....	14
3.5 Concepto de espacio privado.....	14
3.6 Espacios urbanos producto de la perspectiva y el teatro.....	15
4. Desarrollo histórico de los espacios abiertos.....	16
5. Elementos constitutivos del espacio urbano.....	19
5.1 Espacios y edificios públicos.....	19
5.2 Area central, centro urbano o nodos de concentración de actividades.....	20
5.3 Los monumentos.....	20
5.4 Servicios urbanos y equipamiento.....	21
5.5 Los parques, espacios abiertos, áreas verdes y jardines.....	21
6. Calle, plaza y parque. Componentes fundamentales del espacio urbano.....	23
6.1 La calle.....	23
6.2 La plaza.....	38
6.3 El parque.....	53

<b>1. Introducción.....</b>	<b>57</b>
<b>2. Antecedentes.....</b>	<b>57</b>
<b>3. Importancia de la administración del espacio urbano.....</b>	<b>58</b>
<b>4. Fines de la administración del espacio urbano.....</b>	<b>58</b>
4.1 Objetivos.....	58
4.2 Contenido y alcances.....	59
<b>5. Importancia de los espacios urbanos en la planeación.....</b>	<b>59</b>
<b>6. El concepto básico de la Imagen Urbana.....</b>	<b>59</b>
<b>7. Criterios administrativos para el desarrollo del espacio urbano.....</b>	<b>60</b>
7.1 Participación ciudadana.....	60
7.2 Mantenimiento y regulación.....	61
7.3 Recursos e instrumentos complementarios.....	62
<b>8. Conclusiones.....</b>	<b>62</b>

<b>1. Introducción.....</b>	<b>63</b>
<b>2. Antecedentes.....</b>	<b>63</b>
2.1 Espacio público.....	63
2.2 Problemas que se presentan en el espacio público de Taxco de Alarcón.....	63
<b>3. Finalidad del diseño urbano.....</b>	<b>64</b>
3.1 Objetivos Generales.....	64
3.2 Objetivos Particulares.....	64
<b>4. Programa de diseño urbano.....</b>	<b>64</b>
<b>5. Planteamiento conceptual.....</b>	<b>65</b>
5.1 Continuidad del espacio.....	65
5.2 Interacción entre el espacio privado y el público.....	65
5.3 Permeabilidad del edificio.....	65
5.4 Minimización del espacio público.....	65
5.5 Libre disponibilidad del espacio.....	65
<b>6. Análisis de factores.....</b>	<b>65</b>
6.1 Factor Físico y Ecológico.....	65
6.2 Factor Económico.....	66
6.3 Factor Social, Demográfico y Cultural.....	66
6.4 Factor Político, inventario urbano y uso actual del suelo.....	66
6.5 Factor Jurídico Administrativo.....	67
6.6 Factor Lógico - Psicológico.....	67
6.7 Factor Estético.....	67
<b>7. Conclusiones.....</b>	<b>67</b>

Capítulo 5  
Vialidad y transporte.

1. Introducción.....	69
2. Conceptos preliminares.....	69
2.1 En cuanto a la accesibilidad.....	69
2.2 Problemática de la vía pública.....	69
3. Planteamiento conceptual.....	70
3.1 Continuidad del espacio.....	70
3.2 Interacción entre el espacio privado (edificaciones) y el público (calles, vías).....	70
3.3 Permeabilidad del edificio y flexibilidad de la vía.....	70
3.4 Minimización del espacio público.....	70
3.5 Libre disponibilidad del espacio y la vía pública.....	71
4. Estado actual.....	71
5. Diagnóstico de los principales problemas de vialidad y transporte.....	71
5.1 Nivel regional y urbano.....	71
5.2 Nivel sectorial (Zona centro).....	72
5.3 Nivel particular (Barrio de la Veracruz).....	72
6. Objetivos y Propuestas.....	72
6.1 Objetivos Generales.....	72
a. Propuesta a nivel regional y urbano.....	73
6.2 Objetivos Particulares.....	73
a. Propuesta a nivel sectorial (Zona centro).....	73
6.3 Propuesta a nivel Particular (Barrio de la Veracruz).....	73
7. Conclusiones.....	74

Capítulo 6  
Desarrollo Inmobiliario

1. Introducción.....	76
2. Objetivos del desarrollo inmobiliario.....	76
3. Análisis del sitio.....	76
3.1 Contexto general.....	76
3.2 Localización del proyecto.....	76
3.3 Área de Influencia.....	77
3.4 Uso actual del suelo.....	77
3.5 Topografía.....	77
3.6 Características del suelo.....	77
3.7 Condiciones del clima.....	77
3.8 Infraestructura y Servicios.....	77
3.9 Tenencia, Valores del suelo y Límites administrativos.....	77
4. Contexto de planeación urbana.....	77
4.1 Plan Nacional de Turismo.....	78

5. Estudio de mercado.....	79
6. Concepto arquitectónico.....	79
6.1 Objetivos Particulares.....	79
6.2 Programa de Diseño Urbano.....	79
6.3 Análisis de Factores.....	80
7. Programa arquitectónico.....	80
8. Presupuesto.....	80
9. Proyecciones financieras.....	81
10. Estado financiero PROFORMA.....	81
II. Conclusiones.....	83

**Capítulo 7**  
**Conclusiones y Recomendaciones**

1. Ciudad.....	84
2. Espacio urbano.....	87
3. Calle, plaza y parque.....	88

**Capítulo 8**  
**Anexo Gráfico**

Explicación.....	90
------------------	----

**Plano 1 : Ubicación Regional**

- Plano 2 a :** Crecimiento Histórico. Siglo XVI
- : Crecimiento Histórico. Siglo XVII
- Plano 2 c :** Crecimiento Histórico. Siglo XVIII
- Plano 2 d :** Crecimiento Histórico. Siglo XX

- Plano 3 a :** Recursos Patrimoniales y turísticos. Arquitectura religiosa y folklore.
- Plano 3 b :** Recursos Patrimoniales y turísticos. Arquitectura civil.

**Plano 4 :** Espacio Urbano. Secuencia de espacios y edificios.

**Plano 5 :** Espacios Públicos. Plazas, plazuelas, parque, fuentes y lavaderos.

**Plano 6 :** Espacio público. Jerarquía Vial.

**Plano 7 :** Llano - Vacío. Estructura del espacio privado y espacio público.

- Plano 8 a :** Proyecto de Diseño Urbano. Ubicación urbana.
- Plano 8 b :** Proyecto de Diseño Urbano. Planta de conjunto.
- Plano 8 c :** Proyecto de Diseño Urbano. Alzados, cortes y detalles.
- Plano 8 d :** Proyecto de Diseño Urbano. Detalle de tratamiento de pisos.

Capítulo 9  
Bibliografía

1. Libros.....	91
2. Artículos.....	92
3. Tesis.....	93
4. Documentos.....	93

Índice de imágenes

Imagen 1.	Panorámica de la ciudad.....	i
Imagen 2.	Plaza Borda.....	ii
Imagen 3.	Panorámica aérea de la plaza Borda.....	iii
Imagen 4.	Vista nocturna.....	22
Imagen 5.	Calle Juan Rufz de Alarcón.....	iv
Imagen 6.	Calle Cuauhtémoc.....	iv
Imagen 7.	Calle de Guadalupe.....	iv
Imagen 8.	Calle de Guadalupe.....	v
Imagen 9.	Callejón de la Palma.....	v
Imagen 10.	Detalle callejón de la Palma.....	v
Imagen 11.	Avenida John F. Kenedy.....	vi
Imagen 12.	Callejón Mora.....	vi
Imagen 13.	Calle del Arco.....	vi
Imagen 14.	Calle de Cuauhtémoc.....	vii
Imagen 15.	Plaza Borda.....	vii
Imagen 16.	Procesión de Semana Santa.....	vii
Imagen 17.	Plazuela de Bernal.....	viii
Imagen 18.	Plazuela de San Juan.....	viii
Imagen 19.	Plazuela de la Palma.....	viii
Imagen 20.	Plazuela de Hidalgo.....	ix
Imagen 21.	Plazuela de la Santa Veracruz.....	ix
Imagen 22.	Plaza del Minero.....	x
Imagen 23.	Lavaderos públicos.....	x

#### I. Antecedentes.

Se da inicio en éste capítulo manifestando que no existen los mecanismos, y por ende, las estrategias de planeación, control y administración urbana que tengan el propósito de controlar, coordinar, mejorar y aprovechar el espacio urbano y con ello todos los elementos que se desprenden de este tema como son: la imagen urbana, el diseño urbano, el espacio público, etc.<sup>1</sup> Lo anterior tal vez sea atribuible a la falta de conciencia y compromiso de los mismos responsables de la ciudad, al predominio de una, cada vez mayor, predilección urbana con fines eminentemente inmobiliarios, de esta manera, los espacios para la ciudad no son tenidos en cuenta debido a que no implican, aparentemente, un beneficio en términos económicos y mucho menos redituables.

La regulación de los asentamientos humanos se fundamenta legalmente en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de ésta se desprende La Ley General de Asentamientos Humanos, la cual fija las normas básicas para planear el mejoramiento, conservación y crecimiento de los centros de población. La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Morelos, se creó a partir de la Ley General de Asentamientos Humanos y determina los instrumentos necesarios para encauzar el crecimiento de una localidad. El Plan Director de Desarrollo Urbano de Taxco hace acoplo de las instancias Jurídico-administrativas mencionadas anteriormente, para señalar las actividades y acciones de la Planeación.

En toda ésta estructura administrativa en sus documentos e información<sup>2</sup> derivada, no se tiene en cuenta el manejo de la imagen de la ciudad y mucho menos el tratamiento del espacio urbano. Solamente se plantea una conservación del patrimonio histórico, la restauración de monumentos, reforestación de las áreas libres y una canalización del tránsito vehicular.

En éste capítulo, como se mencionó al inicio, se tratará el problema de falta de bases teóricas, administrativas y operativas respecto al tratamiento, manejo y desarrollo de espacios urbanos principalmente los de carácter público que son los que sufren el descuido y abandono por parte de la ciudadanía, o al contrario, es decir, son los espacios que gozan de la custodia y el cuidado de la comunidad que se integra en torno a ellos.

#### I. Origen del proyecto.

"El tema que se plantea en la investigación a sido tratado desde mis estudios universitarios, con mayor énfasis en los últimos semestres. Además, personalmente tengo una inclinación por toda la problemática que se desprende de este tema: el espacio de la ciudad desde la perspectiva del peatón como protagonista de la vida urbana. Siempre se habla del espacio urbano y de su manejo, pero, no se tiene una claridad sobre sus fundamentos e implicaciones. La problemática del espacio de la ciudad es un tema de gran interés y de actualidad en mi país, pues en las ciudades colombianas, como en otras ciudades latinoamericanas, el paisaje urbano es cada vez más decadente y opuesto a su concepción fundamental, enfrentando problemas que se generan al perder de la perspectiva al actor principal que es el hombre, y al no tener una clara y estrecha relación entre el objeto construido y su entorno, relación hombre - naturaleza.

El espacio urbano, es uno de los elementos más importantes de la morfología urbana, el cual ayuda a conformar, componer y a vivir la ciudad; vogar por su valoración y el rescate de su importancia, es en la actualidad, un asunto prioritario dada la crisis de las relaciones urbanas, producto de los procesos de transformación política, económica, social y cultural.

El espacio urbano dado su carácter, es susceptible a los cambios según los acontecimientos, actividades y relaciones urbanas. Históricamente está demostrado, como estos espacios se han transformado a consecuencia de los diversos procesos, tanto internos como externos, en donde intervienen los factores anteriormente mencionados, pero ante todo, son los procesos de decisión los que mayormente han contribuido a la decadencia espacial. Se habla de las decisiones tomadas en su momento, por los administradores públicos y aquellos funcionarios que se han encargado de la planeación, con un parcial o total desconocimiento de la materia.

<sup>1</sup> Desde la Real Ordenanza expedida por Felipe II 1576 pasando por La carta de Alenas 1933, La carta de Venecia, 1964, La carta de Machu Pichu 1977, se descuido el tratamiento del espacio urbano, conteniendo únicamente normas de control de edificación y uso del suelo urbano, sin determinar bases ni criterios para el adecuado manejo del mismo y su interacción con la estructura de la ciudad.

<sup>2</sup> En este caso específicamente se refiere al Plan Director Urbano de Taxco de Alarcón, Gro (Actualización de diciembre de 1993), Secretaría de Planeación, Presupuesto y Desarrollo Urbano, H. Ayuntamiento de Taxco de Alarcón, Gro.

Taxco de Alarcón durante los últimos años se ha constituido en el centro de atracción de la región, debido a las fuertes inversiones destinadas a instalaciones turísticas, las cuales han provocado un crecimiento explosivo de su población, la que se duplicó en la década de los 70's y 80's. El constante flujo de la población hacia el núcleo urbano ha dado como resultado: asentamientos en terrenos con fuertes pendientes, que impiden la dotación de servicios comunales y equipamiento, inseguridad en la tenencia de la tierra, carencia de vivienda adecuada y contaminación del río Taxco por descarga de aguas negras y desechos sólidos. Por tales motivos se debe realizar un esfuerzo para ordenar y orientar el crecimiento actual y futuro de la ciudad".

## 2. Justificación.

La mencionada crisis de la ciudad y con ella la crisis del espacio urbano, demuestra la imperiosa necesidad de orientar esfuerzos para promover el rescate de éste vital factor urbano, que procure la subsistencia misma de la ciudad, entendiéndola como un conjunto de células vivas que se intercomunican entre sí para producir una unidad.

La primera razón del tema, es la de conocer los motivos de malestar que la ciudad despierta en sus habitantes, la investigación basa su importancia en el espacio urbano, el cual se encuentra inmerso en la situación actual de las ciudades hostiles y deshumanizadas. El presente trabajo trata de demostrar la necesidad de recuperar y rescatar la confianza en la ciudad, puesto que es vista cada vez con más temor e indiferencia lo que la condena a que en el tiempo deje de ser y significar lo que representa para la comunidad que alberga.

Para acercarse y abordar el tema del espacio urbano, es necesario conocer los elementos constitutivos de su morfología: calles, avenidas, sendas, boulevares, callejones, paseos, plazas, parques, templos, etc. y no sólo aspectos físicos, sino, también elementos intangibles, pero presentes en él, como: la cultura e historia ciudadana, el medio ambiente y criterios para el uso del suelo, factores políticos, económicos, etc. haciendo surgir al carácter público y colectivo como criterios para evaluar, trabajar, tratar y diseñar la ciudad.

La morfología de las ciudades se ve continuamente transformada por agentes sociales, económicos, políticos y físicos.<sup>3</sup> Así se tiene, que estos agentes se encuentran entre el ámbito de lo privado y lo público; que surgen como elementos estructuradores del espacio urbano. Adelantándose en el tema, se encuentra que un primer problema es, que el interés privado tiene primacía sobre el público. La arquitectura, los edificios, los monumentos, etc. están diseñados hacia su interior, dando mayor partido a la esfera de lo privado y dejando al espacio público sin razón de ser en la ciudad moderna. Una de las causas es que se considera al exterior como un espacio agresivo, caótico, contaminado, sin carácter de apropiación para el ciudadano, y al interior como un lugar de resguardo y/o refugio, como el espacio para la vida íntima del hombre. Por eso hoy en día hay gran número de los llamados "conjuntos cerrados" hacia el peatón, que tienden a negar la actividad pública haciendo que las ciudades carezcan de espacios significativos.

Mientras existe un evidente respeto por el espacio privado ya sea de habitación, trabajo, etc. con una calidad y con características estéticas, se da un desconocimiento, casi total, de la importancia del espacio urbano público tanto por su función como lugar de comunicación, encuentro y el de ser el escenario para el desarrollo de la vida social urbana. Tanto lo colectivo como lo privado son elementos básicos de la ciudad; la dimensión de lo público aparece como elemento esencial de la ciudad,<sup>4</sup> por la necesidad de crear ámbitos para la reunión, la colectividad y la agrupación de fuerzas.

Por otro lado se ha perdido la importancia que tiene el placer de recorrer por los espacios urbanos exteriores: las callejuelas, parques, las mismas calles corrientes y plazas cotidianas, etc. siendo una misión de los diseñadores y los responsables de los hechos urbanos, la de recuperar y encontrar la magia del lugar; que se dé nuevamente el goce de recorrer y estar en la ciudad, como un principio y fundamento necesario de la nueva naturaleza urbana, que se genera por los nuevos conceptos que se manifiestan por los cambios sociales y de las formas de vida en el moderno espacio urbano de las ciudades actuales.

En el análisis morfológico de la ciudad, se debe tener en cuenta a los especialistas del diseño y la composición arquitectónica y paisajística. Dentro del urbanismo y la planeación son esenciales, ya que en términos muy generales la ciudad, físicamente es un conglomerado de edificios (el nivel de lo privado) y de espacios vacíos (el nivel de lo público) que se ordenan de acuerdo con las construcciones que constituyen la totalidad de la ciudad.

La historia demuestra cómo en la ciudad antigua y medieval, lo mismo que la ciudad renacentista y barroca, (anterior a la revolución industrial), estaba entendida en términos arquitectónicos, lo que le daba a la ciudad gran coherencia y articulación estructural. En el urbanismo contemporáneo se ha perdido un poco ésta lógica de la ciudad, pero, autores como A. Rossi, L. Krier, L. Quaroni, etc., rescatan el papel del arquitecto como

3 Como ejemplo: la aparición de nuevas vías para vehículos. Son los ingenieros de vías los encargados de construir la ciudad.

4 Sin desconocer otras dimensiones como la política, económica, administración, etc.

autor de la ciudad, entendida ésta como creación suprema del espíritu humano.

La relación fundamental del hombre con la naturaleza (en general con su medio ambiente próximo como su vecindario, su calle, su parque vecinal) es bicolómica, es un choque de fuerzas, que con el paso del tiempo, el poder del hombre empieza a ampliar y a expandir su apropiación del medio ambiente para controlarlo, desarrollando necesidades que cada vez exigen más no sólo a los recursos naturales, sino también, a los medios artificiales (la misma ciudad), sin tener en cuenta que para los primeros, no son ilimitados y que ambos deben ser racionalmente aprovechados, ya que se llegó al límite de su explotación máxima; en términos de espacios urbanos el deterioro de zonas en la ciudad, por factores como: incompatibilidad en los usos del suelo, densidades e índices de ocupación inadecuados, etc. la hacen nociva e inapropiada para el cumplimiento de sus funciones. Esto se palpa en hechos como la explotación del petróleo<sup>5</sup>, la deforestación, la contaminación de todo tipo, la congestión de vías, excesiva generación de basura, falta de mantenimiento de las áreas verdes, etc.

Por múltiples circunstancias, ya sean: históricas, económicas o sociales, la concentración de la población en las ciudades se ha convertido en uno de los problemas más significativos de la organización actual de la vida urbana. La sociedad actual se ha basado en el supuesto de que la naturaleza es una entidad infinita a la que se le puede tratar sin limitaciones, pero hay que rectificar la concepción, para ver a los recursos naturales como elementos agotables y muchos de ellos no regenerables. Las decisiones de hoy se proyectan sobre un porvenir que concierne a todos, siendo uno de los aspectos más importantes, el del equilibrio ambiental, ya que es "irrecuperable". La importancia de éste tema radica en que es una problemática actual en la que confluyen las grandes preocupaciones de la sociedad de hoy, es muy alarmante el manejo que el hombre le está dando a las estructuras naturales del planeta o en particular de su región o medio natural inmediato, preocupante también el deterioro que sufre la atmósfera (agua, tierra y aire), por la falta de control en la eliminación de desperdicios y no sólo de los grandes procesos industriales sino también, por la poca sensibilidad en la vida cotidiana a escala de la vivienda o el barrio. No se toman en cuenta las modificaciones o alteraciones que sufre el medio natural cuando el hombre modifica su medio ambiente. *"La ciudad es ante todo un estado de ánimo, un conjunto de costumbres, tradiciones y actitudes. En otras palabras, la ciudad no es solamente un mecanismo físico y una construcción artificial; está implicada en el proceso vital de la gente que la forma; es un producto de la naturaleza y en particular de la naturaleza humana."*<sup>6</sup>

Con todo lo anterior, se prevee un trabajo de crítica y de reflexión sobre el proceder a todo nivel: civil, ecológico y profesional, en el espacio urbano, mostrando que con el diseño y con una verdadera conducta de sensibilidad ante las estructuras que se relacionan con el mismo, el problema de su deterioro tiene salida.

Es imperioso evidenciar que lo que subyace detrás de las diversas manifestaciones del espacio urbano en la ciudad responden a razones: económicas, políticas, tradicionales, folklóricas, etc. que justifican, dan motivo, conforman y demuestran la importancia de su estudio.

En este caso el de rescatar para la ciudad de Taxco su espacio urbano.

Los planteamientos de los distintos niveles de planeación: nacional, estatal y municipal, buscan coherencia de objetivos y políticas para orientar el desarrollo de los centros de población. Por eso, el Plan Director de Desarrollo Urbano de Taxco los incorpora.

El Plan Nacional de Desarrollo Urbano, contempla a Taxco dentro del sistema urbano integrado del centro, asignándole una política de consolidación tendiente a servir de apoyo al medio rural.

El Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero integra a Taxco al subsistema norte de ciudades, teniendo por centro rector a la ciudad de Iguala. En cuanto al nivel de servicios queda clasificada con servicios de nivel intermedio.

El Plan Nacional de Turismo, manifiesta la necesidad de promover el desarrollo turístico de la región de Taxco y su mejoramiento de la capacidad de alojamiento y servicios.

### 3. Objetivos.

#### 3.1 Objetivos generales:

Partiendo que la línea principal de investigación de esta tesis es la del diseño urbano, se tiene como objetivo general, (siendo consecuente a la línea), el de mostrar la importancia y el por qué de la razón del espacio urbano, tanto en su ámbito de espacio público como la de espacio privado en la ciudad.

La investigación no pretende desenvolver una teoría social del espacio, sino desarrollar un marco teórico para profundizar y sintetizar conceptos sobre el tema del espacio, manejando al espacio urbano en términos concretos, físicos y conceptuales.

<sup>5</sup> Aparentemente en la extracción del petróleo no se ven consecuencias adversas o inconvenientes, pero estudios avanzados demuestran que una de las funciones del petróleo es la de amortiguar los movimientos telúricos para que los choques entre capas o estratos sean menos fuertes. Pero con la utilización de éste recurso, sólo se comienza una cadena de problemas en torno a los productos derivados del petróleo (combustibles fósiles).

<sup>6</sup> Nota tomada de R. Park, del libro: Bettin, G., *Los sociólogos de la ciudad*, Gustavo Gill, Barcelona 1982, pag. 76.

Se pretende tomar al ciudadano como el factor principal de la ciudad, como "actor y constructor" del espacio, puesto que es él el que le da vida y validez al espacio urbano, por el uso y la posición que toma en torno a éste. Es el punto de vista del peatón y sus relaciones con el espacio de la ciudad las que deben permitir y regir un adecuado manejo del espacio.

El propósito es mostrar la importancia de aspectos que se deben tener presentes en el momento en que se maneje, altere o actue sobre el espacio urbano, para hacer a las ciudades menos inhóspitas y que hagan sentir a sus habitantes seres humanos.

### 3.2 Objetivos específicos:

Desarrollar una concepción teórica sobre el tema y la problemática del espacio urbano, para aplicarlo y demostrarlo con ejemplos, casos y antecedentes que se encuentran en cualquier ciudad<sup>7</sup>. Por lo anterior, se pretende precisar qué es lo urbano y qué espacios lo conforman, de igual manera definir cuáles son sus características para entender cómo funciona y para qué sirve, encontrando su significado y sus problemas con las posibles soluciones y alternativas, teniendo en cuenta las implicaciones que caracterizan a lo urbano.

Por otro lado, se trata de mostrar que es el espacio urbano el que contiene a los dos ámbitos: el público y el privado. Estos a su vez desarrollan relaciones e interacción dentro de lo que es la vida urbana, siendo los elementos que enmarcan el escenario y le dan unidad al concepto de ciudad.



## II. Introducción.

Este trabajo pretende ser una invitación a revisar aquello que se piensa conocer completamente para ver si en la confianza del saber no se habrá descuidado lo esencial por su aparente sencillez.

Se parte de la idea de que el espacio urbano (Medio urbano o Espacio ciudadano), tiene una connotación negativa refiriéndose más específicamente a la calle como ejemplo típico: "en la calle", "mujer de la calle", "delincuencia callejera"; se ve así que no solamente las calles sino todos los espacios que conforman la vida exterior de las ciudades, denotan problemas y que en el caso de la calle se utiliza como referencia de lo que se considera peligroso, riesgoso y temible a la luz de las normas sociales. Las características reales y potenciales de los espacios urbanos se toman muy poco en cuenta. Los encargados del crecimiento de la ciudad (arquitectos, ingenieros, urbanistas, etc.) se sumergen en sus proyectos individuales e ignoran cualquier responsabilidad respecto al espacio público de la ciudad; los planificadores trabajan a una escala en la que la "vía pública" se considera únicamente como canal de tránsito, o asientan de tal modo los factores sociales y económicos de los fenómenos urbanos, que no se concede valor alguno al espacio urbano de calles, plazas, parques, etc. y éstos se pierden en sus connotaciones negativas.

Los encargados de la ciudad de éste siglo no pueden olvidar ni ignorar en los proyectos y planes que se les encarga, la cantidad, la forma y la organización del espacio urbano; pero estos profesionales planificadores comparten en general el temor social a "la calle".

Hoy en día sean cuales fueren los conceptos y temores respecto al uso de los espacios urbanos, la principal impresión que domina en la mayoría de los habitantes modernos es la incomodidad y un temor tal, que impulsa al abandono de los grandes parques, plazas cívicas, calles peatonales, etc. y en general de los espacios urbanos públicos abiertos. La gente no usa los espacios exteriores por la idea de malestar que provoca la ciudad.

El problema de la planificación del medio físico en general y del proyecto de los espacios urbanos en particular, radica en reconocer la naturaleza y los límites de la interacción de los individuos con su medio ambiente, no las condiciones extremas de una independencia total o de una máxima apropiación física. El medio ambiente físico debe considerarse tanto un medio social que lleva el alcance y la calidad de aspiraciones y limitaciones, como un sistema de apoyo para las necesidades y actuaciones concretas.

Una característica común de las diferentes fuentes, hace notar la reducción del papel de los espacios urbanos, por ello, algunas de las tendencias dominantes en los últimos años es la de devolver a estos espacios (calles, plazas, parques, etc.) la categoría que tuvieron antes pero con acondicionamiento a las exigencias de la actual vida urbana.

En el caso particular de la calle, el desarrollo de las comunicaciones ha dado lugar a que ésta haya venido a ser meramente un eje de comunicación (en ciertos casos molesto). La forma espacial llamada: calle, plaza, parque, etc. y todas las implicaciones que encierran, se fué volviendo cada vez más anónima y accidental.

Las circunstancias actuales han dado cabida a la idea de que los avances tecnológicos en la comunicación (Fax, Modem, Correo Electrónico, teléfono con imagen, uso de satélite, etc.) empiezan a quitarle peso al desplazamiento para la ejecución de las funciones y actividades dentro de la ciudad<sup>8</sup>. Como ejemplo se puede tomar el caso de un trabajador, el cual puede ejecutar sus labores desde una terminal de computadora ubicada en su residencia, sin tener la necesidad de transportarse hasta su lugar de trabajo, evitando así: el uso de vías, congestiones, contaminaciones, inversión de tiempo en traslados, consumo de energía y combustible, accidentes, etc. Las amas de casa, los estudiantes, etc. pueden desarrollar igualmente sus actividades sin desplazarse de sus hogares.

Por otro lado, es un hecho que la tecnología de las telecomunicaciones no puede suplantar la necesidad de las interrelaciones directas en todas las actividades del individuo en la vida urbana. La universalización del automóvil, la televisión y el teléfono, generan una nueva sociedad donde la interacción social toma un giro hacia la actividad privada (giro entendido como algo negativo) donde las actividades urbanas cotidianas, básicas y típicas como: la sociabilidad y la comunidad que se da a partir de la movilidad hacia el lugar de trabajo, de estudio, realizar compras, caminar en la calle, ir al parque, etc; son desplazadas o inexistentes, a pesar de ser elementos que enriquecen y fundamentan la vida urbana. Actualmente esta cualidad esencial de la ciudad<sup>9</sup> se está perdiendo. Hay un declive del hombre público frente al desarrollo del hombre privado; ésto generado por una ideología anturbana. Se desarrollan nuevos hábitos y costumbres donde las actitudes a nivel colectivo se

<sup>8</sup> Este modelo se puede tomar a cualquier nivel: Intra urbano, Inter urbano, regional o internacional. Dependiendo del nivel y al alcance de la tecnología en las comunicaciones con que se cuente y los objetivos que se persigan.

<sup>9</sup> Se enfatiza que la ciudad (un asentamiento humano) es la creación indispensable de la vida civil y de la sociedad en la que se manifiesta. La ciudad es el origen de la vida comunitaria. Es, por su naturaleza colectiva. La ciudad se debe entender como una construcción que se da en el tiempo, que crece sobre sí misma adquiriendo manoría y conciencia de sí.

toman como hostiles o indiferentes ante los espacios urbanos<sup>10</sup>, condicionando la degradación y la obsolescencia en el uso de la ciudad.

Con esta idea, los espacios urbanos exteriores entrarían en desuso al igual que el declinamiento de la vida en sociedad y de manera colectiva. Ambos factores son componentes inseparables dentro del entorno urbano. Se pronosticaría, de esta forma, la muerte de las ciudades tal como se conocen actualmente.

En la investigación sobre el espacio urbano se nota un cambio en el estudio de sus temas de forma más comprensiva y amplia, dándole la importancia tanto, conceptual como práctica y real.

Lo ideal y lo real, los límites inherentes y los límites autoimpuestos en el diseño del medio físico son los problemas a los que se enfrenta una investigación en este campo.

Se habla de hacer más humana la ciudad, ello se ubica en la idea que dice:

"El hombre, medida de todas las cosas, es la naturaleza humana."<sup>11</sup> y profundizando más este juicio se puede decir: "La colectividad, la comunidad, la sociedad es la medida de todas las cosas". Al establecer este criterio como enclave y punto de retorno, se parte de que el hombre es la medida de todas las cosas, pero también debe ser el fin de todas las cosas. En la ciudad de hoy, el ciudadano ha cedido su lugar al automóvil y a otros aspectos de la vida moderna. Esto hace que la ciudad adquiera otra escala, cuya medida es la máquina. El vehículo automotor con su capacidad de recorrer grandes distancias a través de vías rápidas, causó el desmembramiento del cuerpo urbano.

Para la calle, la plaza y los parques, como elementos básicos constitutivos del espacio urbano, cabe la inquietud de lograr que estos, vuelvan a ser espacios útiles para el movimiento (refiriéndonos más concretamente a la calle como vía de comunicación) en la ciudad, sin que dejen de ser espacios servibles y aprovechables para la mayoría de las personas en la ciudad. Así pues, no está de más cuestionarse acerca de que posibilidades ofrece la calle como caudal de comunicaciones y transporte, más sin caer en una reducción a solamente esta faceta. O el de la plaza al de convertirse en estacionamiento público.

La ciudad debe ser del dominio de lo humano.

Los espacios urbanos en su concepto y en su realidad, no coinciden. Hay una confusión de categorías que van de lo abstracto hasta lo económico que no logran articularse. La posición intermedia de estos espacios en: el medio ambiente, la intersección de lo público con lo privado, del individuo y la sociedad, del movimiento y del lugar, de lo edificado y de lo no edificado, de la arquitectura y de la planificación, exige que se preste atención simultánea a las personas, al medio físico y a sus numerosas interrelaciones.

No se pretende en este trabajo reducir al espacio urbano a un objeto de análisis económico, social, físico o cultural, sino, más bien a aceptar la percepción de la totalidad ecológica<sup>12</sup> del espacio urbano y de los contextos espaciales y temporales en los que ocurren acontecimientos complejos. El estudio de este sistema del espacio urbano puede contribuir a una comprensión, de manera similar al de la ciudad.

La cantidad de actividades y significados asociados a los espacios urbanos abiertos dificulta el estudio, además del potencial físico y social del mismo. Los espacios urbanos abiertos (calles, plazas, parques, etc.) son parte integrante de las redes de comunicación (desarrollo de la vida en comunidad y el estar en la ciudad) y movimiento (desplazamiento para lograr ciertos fines y satisfactores); son los lugares en que se inician o despliegan muchos de los conflictos o resoluciones entre el ámbito de lo público y lo privado; son los lugares en que se confunden los límites entre la conducta convencional y la aberrante. No hay duda sobre la reciprocidad de los usuarios y sus respectivos ambientes.<sup>13</sup> Las actividades que ocurren en los diferentes espacios urbanos originaron que éstos asumieran un rol de condensadores sociales y de lugares de intereses comunes. De igual forma las calles y plazas más conocidas, así como el centro de la ciudad, vinieron a simbolizar los intereses colectivos y los valores de la comunidad circundante. Hoy en día el automóvil se ha apoderado de estos espacios; la satisfacción de la demanda del transporte tanto público como privado y la forma en que se organiza el tránsito en las ciudades, usurparon el rol principal de los espacios urbanos (ser escenario al aire libre de las comunicaciones e intercambios) y ocasiona que se traslade esta función al interior de los edificios, centros y plazas comerciales, la sala de estar de los edificios corporativos y hoteles.

<sup>10</sup> Como ejemplo de este fenómeno, está el hecho de tener que ir al centro de la ciudad (Centro Histórico)

<sup>11</sup> Platón, Atenas o Isla de Egina h 427 o 428 - 347 o 348 a de C.

<sup>12</sup> Hace referencia a la visión analítica de los fenómenos con un enfoque preciso, entendiendo al espacio urbano como un sistema que posee su propia estructura y categorías.

<sup>13</sup> Basta con pensar en los residentes del centro histórico de cualquier ciudad, en los vecinos de un barrio periférico, de una metrópoli latinoamericana o en un barrio popular de clima cálido.

**Definiciones y Conceptos:**

**I. En cuanto a lo urbano.**

Remontándose a las definiciones. En el libro "Tesoros de la Lengua Castellana" (1606), escrito por el humanista Sebastián de Covarrubias, el término urbano designa "...el cortés y bien criado, en fin como nacido y criado en la ciudad, el contrario se llama rústico y grosero...". En el Diccionario de autoridades de la Real Academia de la Lengua (1739), el adjetivo urbano es definido como " lo que pertenece o es propio de la ciudad ". Aquí todavía no se utilizaba la palabra urbanismo. Transcurriendo el tiempo y en el siglo XIX, Ildelfonso Cerdá escribe en 1868 su Teoría General de la Urbanización, en la cual aparece ya un moderno significado.

Con lo anterior se ve que existe una latente relación entre la ciudad y lo urbano, en este sentido el carácter de urbano se obtiene por la existencia de interrelaciones y fenómenos de todo tipo: sociales, económicos, históricos, etc. dentro del espacio físico, ya sea el de la ciudad o el de un pueblo como contenedores de lo urbano. Por otro lado se tiene que el carácter de urbano es una dinámica que tiende hacia la ciudad, es decir, lo urbano es la estancia básica en la cual se dan y generan las causas y principios de una ciudad: la aparición de un excedente de producción, factor de sedentarismo, desarrollo del comercio y formas de gobierno más complejas hacen que un poblado sea o tienda a ser más urbano hasta llegar a ser ciudad. Para entender la temática referente a la espacialidad urbanística, se debe partir precisando a la ciudad como la manifestación o el grado superior en la escala urbana.

Tomando como referencia a M. Castells, lo urbano lo asume como una dimensión cultural y que se refleja en el comportamiento, es decir, para ser urbano hay que pensar como urbano. La cultura urbana posee características fundamentales que son: heterogeneidad, concentración (relativamente alta), multidiversidad de actividades, poseer imagen urbana, pensamiento urbano.

Tanto la ciudad metropolitana como el pueblo típico poseen su propia imagen urbana, se puede pensar que en las poblaciones tradicionales su imagen urbana es más claramente identificable que en la ciudad moderna donde la pérdida de ésta, se la da (ciudad, es lo que no se parece a nada, donde prima la heterogeneidad), esto manifiesta que ambos ámbitos espaciales tienen un carácter urbano el cual es el reflejo de los diferentes factores antes mencionados. Como ejemplo, en una aldea de pescadores (que puede ser similar a un barrio marginado periférico de cualquier ciudad, en el sentido de que carece y está al margen de muchos servicios de la misma) sus habitantes se reúnen en el espacio frente a su Iglesia, hacen que este asentamiento humano tenga un carácter urbano mínimo, ya que los componentes de la estructura espacial (las viviendas en palafitos, el espacio de plaza, la Iglesia, etc) responden a determinantes de su formación colectiva según fines: culturales, sociales, económicos, etc. La unidad urbana no es una unidad en términos de producción o consumo. Por el contrario, presenta cierta especificidad en términos de cotidianidad. Por lo anterior, el diseño urbano se manifiesta de diferentes maneras en cualquier poblado, y no exclusivamente en la ciudad metropolitana. Su fin es el de armonizar los ambientes urbanos a escala del ser humano. El diseño urbano es un área de reflexión que surge históricamente como alternativa frente a la incapacidad de la arquitectura moderna de resolver los problemas planteados por la ciudad contemporánea, es decir, de proponer una arquitectura, no sólo para la ciudad sino también para poblados, a escala del hombre que la habita. Y desde el punto de vista de la planificación urbana o urbanismo, se ve como el diseño urbano aparece como una crítica a la forma de como se maneja la espacialidad, representando otra manera de enfocar los problemas del manejo del espacio urbano.

**1.1 El campo y la ciudad.**

Hay que separar y aclarar cuando un lugar se considera rural y cuando empieza a ser ciudad. Un factor que determina que un asentamiento sea rural o ciudad, es el hecho de que en la ciudad, es el espacio en donde se da eficientemente el ciclo económico: producción, distribución y consumo. Dentro de los parámetros utilizados para definir una ciudad, los más importantes y los más empleados son: número de habitantes, densidad de población, morfología, división del trabajo, nivel cultural de los habitantes, grupos sociales y contactos, etc.<sup>1</sup>

• La cantidad de población no existe como dato internacional referente a este aspecto; hay países que fijan 5.000 habitantes y otros que utilizan 20.000, como mínimo para definir sus localidades. Así, se deja al criterio de los planificadores, investigadores, etc. la cantidad de personas que necesitan fijar según su finalidad. • La densidad de población no tiene ningún límite que defina su valor. En general la densidad urbana se mide en habitantes por hectárea y las rurales en habitantes por kilómetro<sup>2</sup>. • La morfología es el aspecto o la imagen física de la ciudad. Una ciudad se caracteriza a diferencia del medio rural, por una

<sup>1</sup> En las antiguas ciudades europeas estas eran consideradas como tal, cuando obtenían los tres derechos que le asigna el gobernante: derecho de muro (tenían una fortificación o muralla), derecho de mercado (asegura la actividad y crecimiento de la ciudad) y derecho de moneda (la aparición de la aduana como entidad que fijaba los impuestos por comercializar en la ciudad y en cambio monetario)

concentración o unión compacta de sus edificaciones y por el tamaño mayor de las mismas. En la ciudad se genera la división del trabajo. En el campo la generalidad de las personas se dedican a labores agrícolas, en la ciudad se dan todo tipo de actividades no agrícolas. En la mayoría de las ciudades se observa que cuanto mayor tamaño tenga una ciudad, mayor será la división del trabajo; las actividades más complejas se generan, por lo general, en las ciudades con mayor tamaño.

Pero no se debe tomar solamente el criterio físico, la ciudad, es ante todo una función social por su origen, y una función económica por su fin. • El nivel cultural de los habitantes. Tradicionalmente, entre la ciudad y el campo existen diferencias culturales. En la ciudad se "origina" la cultura, por lo cual, sus habitantes son los primeros en recibirla. Hoy en día la situación es diferente, el avance en los medios de comunicación permite que las personas que no viven en la ciudad tengan acceso directo a la cultura, por lo cual tales diferencias tienden a ser cada vez menor. • Grupos sociales y contactos personales. En el campo, los contactos personales son pocos pero muy intensos, se conoce a poca gente pero de forma muy completa. En la ciudad, los contactos personales son múltiples, pero superficiales, se conoce a bastante gente pero de forma casual.

• Las instituciones de un pueblo van aumentando en cantidad en la medida en que la localidad se va complejizando y aumenta de tamaño. • Heterogeneidad y movilidad de la población. Comparando el campo y la ciudad, se notará que en el primero la población es homogénea mientras que en la segunda la población es heterogénea; por lo tanto su aspecto y desarrollo interior son distintos. Para el primero, la movilidad de la población es escasa, siendo al contrario para la segunda. La movilidad urbana va en aumento a medida que se desarrollan los sistemas de transporte.

## 2. Significado del espacio urbano.

En este concepto tenemos dos elementos: en uno, "lo urbano" que se trató de explicar en el numeral anterior, y "el espacio". Ya que la definición del "espacio" es sumamente polémica y diversa, no se pretende dar una nueva definición, sino, por el contrario, el objetivo es unificar y sintetizar ideas referentes de la dimensión del espacio dentro del contexto urbano.

El espacio no es un concepto simple ni aislado. Es algo más que una realidad física, ya que en él interactúan los modos y formas de organización social, factores políticos, socioeconómicos e históricos-artísticos. Vale la pena mencionar que la filosofía en su disertación sobre el espacio ha encontrado en él categorías las cuales, demuestran la dimensión y su extenso tratamiento, tales categorías son: espacio existencial, espacio orgánico, espacio perceptual, espacio abstracto o simbólico, espacio de comportamiento o acción y el espacio personal. Haciendo énfasis en el espacio existencial, y de manera especial la forma como lo maneja Ch. Norberg Schulz, el espacio existencial es una serie de nociones y conceptos que generan una teoría aplicada al diseño que pretende llegar a comprender el fenómeno del espacio en lo urbano y en lo arquitectónico.

### 2.1 Del espacio existencial al espacio urbano.

Dentro de la óptica del espacio existencial se retomarán las siguientes ideas para acercarse más al entendimiento del espacio urbano.

El carácter *temporal* de la existencia humana ha ocupado un lugar fundamental en el campo intelectual de hoy. En contraste, el problema del carácter *espacial* de la existencia humana (ésto es, el del espacio concreto experimentado y vivido por el hombre) ha estado relegado a un plano secundario. Sin embargo la importancia de la estructura espacial de la existencia humana no debe estar separada ni tener un peso superior que el de la temporalidad.

Toda actividad humana demanda, requiere y exige medios espaciales puesto que dicha actividad comporta movimientos y relaciones con su sitio. De tal manera, el espacio dentro del ámbito de lo urbano se refiere a las actividades de los habitantes que realizan en la ciudad. Ahora toda actividad o acción significa *estar* en alguna parte. Por ello afirma Minkowsky<sup>2</sup>, que el espacio no se reduce a las relaciones geométricas que se fijan como si el individuo se encontrara fuera del espacio. Se vive y actúa dentro del espacio de la ciudad y en él se desarrolla toda la vida personal así como la vida colectiva de la humanidad. Dentro de la teoría arquitectónica la definición del espacio se hace en términos de percepción y abstracción, pero en los dos casos el espacio como dimensión existencial y como relación entre el hombre y el ambiente que lo rodea, ha sido olvidado. En un nivel concreto, el espacio urbano es considerado sólo como conjunto de dimensiones tangibles, geométricas; por otro lado se da un énfasis desmedido a la sensación espacial la cual es más un problema de percepción que de conocimiento del espacio. Estas dos aproximaciones son válidas pero incompletas. Se debe entender el fenómeno espacial como una experiencia más totalizante; la concepción del espacio urbano corresponde a fenómenos tanto físicos como psicológicos dependientes de la existencia humana. El hombre en su contacto con los objetos construye una imagen fija del ambiente circundante, para situarse en el mundo, para tener un "lugar" desde el cual establecer un sistema de relaciones vitales con éste. Obtiene nociones de

<sup>2</sup> E. Minkowsky. (1933) En Bollnow *El hombre y el espacio*. Labor, Barcelona 1969.

orientación e identificación, desarrolla un sentido de pertenencia y por ende una concepción del lugar.

A partir de estos elementos puede definirse el espacio existencial dentro de la ciudad como un sistema estable de esquemas perceptivos o "Imágenes" del ambiente que lo rodea, logrando a través del desarrollo de nociones espaciales en el contacto del hombre con los objetos y con el mundo, y en el cual genera y conserva imágenes y relaciones para construir las nociones de lugar y espacio. El espacio existencial contiene dos aspectos: uno **abstracto** que consiste en esquemas de índole topológico (principios de proximidad, cerramiento, continuidad, separación y sucesión), esquemas simbólicos (ideas de cultura, sociedad, historia) y geométricos (forma y tamaño) y el otro aspecto **concreto**, referente a la captación de los elementos circundantes (objetos) en diferentes niveles: lugar natural, ambiente urbano, edificios y elementos físicos. El establecimiento de la idea de espacio existencial da a las personas la posibilidad de orientarse en el mundo, el espacio urbano es producto y surge de la fuerza de la sociedad en que se desarrolla. El orientarse para el hombre es saber donde se encuentra en cualquier tiempo y espacio, en relación con la imagen fija del ambiente circundante. Por medio de la orientación se descubre el fundamento de la identidad con respecto al mundo, en la medida que se establecen relaciones vitales y significativas con los objetos. El espacio urbano proporciona esa orientación y es la base que sustenta la identidad de una cultura particular. El aspecto concreto, anteriormente mencionado, se expresa en una jerarquía de niveles que va de lo general o plano de fondo a los objetos específicos. El orden de los niveles del espacio es el siguiente: geografía, paisaje rural, nivel urbano, la vivienda y el objeto. El espacio urbano por medio de la interrelación de los lugares, los caminos y las regiones dentro de los diferentes niveles es entendido como verdadera dimensión de la existencia humana en un territorio. Este concepto "Espacio urbano" es indispensable para que el hombre asimile la imagen de su entorno, para que penetre en su estructura y elementos constitutivos y reconozca su diferencia de carácter (su *genius loci* o *locus = espíritu del lugar*). En síntesis el espacio urbano representa el modo como el hombre se sitúa en la ciudad, el cómo reside. Así el espacio urbano representa la esencia del lugar dentro de la ciudad y por lo tanto se convierte en elemento significativo. El hombre necesita hacer que el lugar donde se ubica sea reflejo de su mundo interior por lo cual necesita que adquiera significado. La construcción del espacio urbano visto de este modo, deja de ser un manejo de patrones preestablecidos, con los cuales se producen lugares seriales y repetitivos y se convierte en la concretización del espacio de la ciudad: privado / personal y público / colectivo.

## 2.2 Definición de espacio urbano.

Teniendo en cuenta lo anterior y unificando los conceptos, el espacio urbano en términos generales (sin tener en cuenta criterios estéticos) es el espacio intermedio entre edificios, ya sea en áreas urbanas como rurales. El espacio urbano presenta una polaridad entre espacio exterior (lo público) y espacio interior (lo privado). Ambos regidos por leyes similares tanto funcionales como formales. Hay un punto común a lo público y lo privado: es la relación de reflejo y simultaneidad. Lo público determina lo privado y éste a su vez, lo público. Hoy en día, es demasiado fuerte la división entre ambos. Por ello, el espacio de las ciudades es cada vez de menor calidad. Adicionalmente, el espacio urbano puede ser definido como el sistema unitario de espacios y edificios englobados en el terreno urbanizado que tiene una incidencia sobre la vida colectiva, que define los usos comunes para amplios estratos de la población y que constituyen la sede y los lugares de su experiencia colectiva. Se debe pretender hacer posible que la calidad del espacio sea para todos. El problema de la ciudad no es el hombre dentro de la ciudad, sino, la calidad del espacio colectivo que es el espacio urbano. El entender así el problema posibilita, el partir del hombre de la ciudad como elemento transformador; del espacio y conduce hacia la obtención de una mayor calidad del espacio. Así, tiene una noción de espacio exterior por su movimiento y actividad, es libre y abierto con zonas públicas, semipúblicas y privadas; al contrario de un espacio interior, que da idea de protección y símbolo de privacidad. La definición geométrica del espacio urbano está comprendida o limitada por las construcciones arquitectónicas (dependiendo de la disposición de las fachadas). Solamente a través de una lectura de las cualidades y características geométricas y estéticas se adquiere una conciencia *experimental* del espacio exterior de un determinado espacio urbano. El espacio puede adquirir valores estéticos sean ya por la forma geométrica de su planta, la belleza de sus edificios y el desarrollo rural que lo conforma o por la circulación y tránsito que, en tanto que es parte del sistema de vías de comunicación, engendra.

La definición de espacio urbano se da para entenderlo, de manera operativa, pero éste no existe como hecho físico unitario y reconocible como algo concreto. De esta forma se refiere más a una serie de atribuciones y condiciones de uso que a una relación de elementos físicos claramente clasificables. Por ello, no es arbitrario que estudios geográficos o históricos no mencionen el espacio urbano (entendido como ente colectivo), ya que aparece como una dimensión urbana demasiado fugaz para sus intereses analíticos, en cambio, describen el espacio abierto, los parques, el centro de la ciudad, los monumentos, las calles y plazas, es decir, describen los componentes del espacio urbano.

El término agrega de forma significativa una serie de elementos y de categorías que de otro modo parecerían

sin interconexiones, mientras que todos juntos tienen una doble repercusión sobre la ciudad, reflejo sobre la arquitectura de la ciudad y sobre uno de los múltiples aspectos de las condiciones de vida de la cultura de masas que residen en ella. Por consiguiente la relación del ciudadano con la ciudad, los niveles civiles de vida colectiva, pueden medirse también en relación con estos espacios. Estos son algo más que simples elementos de vitalidad, parques, jardines, y resultan en su conjunto y por sus interrelaciones representativos de la vida colectiva. Es así importante la *reconocibilidad* arquitectónica y urbana de lugares donde se desarrolla la vida colectiva; para actuar de forma compleja dentro de la ciudad, deben ser claramente legibles.

Es importante tener claro que los espacios abiertos, los edificios públicos, los monumentos, se convierten en un hecho colectivo y el modo en que todos ellos inciden los unos sobre los otros y todos juntos sobre la formación de la ciudad precisamente por su esencia de hechos colectivos.

El espacio urbano se define como una concreción del espacio existencial del hombre, el cual contiene los "esquemas básicos" que el individuo desarrolla en su relación con el entorno para poder ejecutar todas sus actividades y tener un lugar donde habitar. El espacio urbano está determinado por la configuración del entorno que lo envuelve, generándose una relación hombre-entorno. En consecuencia, el espacio existencial como estructura psíquica de la existencia humana tiene una contraparte, el espacio artificial creado por el mismo hombre. La relación del hombre con el espacio urbano se da en un proceso de interacción, por una parte el hombre trata de asimilar la estructura de este espacio concreto en sus esquemas personales<sup>3</sup>, pero a la vez estos esquemas personales los traduce en estructuras físicas concretas. El espacio urbano como concreción de los espacios existenciales de muchos individuos, debe tener necesariamente un carácter público - social y un nivel privado - individual. La creación del espacio urbano por el hombre significa el logro de una forma intencionada de vida en un ambiente. La ciudad (lo urbano), es el lugar del universo más común al hombre. Todos los espacios comunales urbanos son el resultado de equilibrar intereses particulares con los de la comunidad y en su concepción la actitud individual es determinante en muchos casos, mientras que en otros la necesidad y respuesta es típicamente de la comunidad. Estos últimos se refieren casi esencialmente al diseño de los espacios urbanos que personifican las ciudades y a la concepción formal de sus elementos de amoblamiento. Así, una plaza es modelada por los edificios públicos y/o por presencias físicas individuales como el pozo público, el átrio de la iglesia, etc.

### 2.3 Factores del espacio urbano.

#### a. Factor Cuantitativo:

Un espacio es tanto más significativo para la colectividad cuanto más largo es el período histórico durante el cual ha ejercido su influencia. El uso y el significado común de una calle comercial del centro de una ciudad, por ejemplo, son más intensos respecto a los de un barrio periférico. Por este motivo, una calle de estas características tiene una posición más elevada en la jerarquía de las partes de la ciudad o dentro de la estructura urbana.

#### b. Factor Cultural:

Es la caracterización y atribución histórica y social de significados de aquella función propia o natural de los espacios o edificios. Por ejemplo, el papel de la plaza Borda, como idea en el conocimiento de Taxco, o la plaza de Bolívar de Bogotá, o El paseo de la Reforma de la Ciudad de México, es infinitamente superior a las dimensiones y a su posición, al igual que al flujo de ciudadanos que las recorren cada día. Cualquier elemento urbano no tendría la relevancia para ser un espacio significativo, sino está dentro de la memoria colectiva de los habitantes. Lo mismo se aplicaría, aunque de modo distinto, para cualquier espacio periférico que es disfrutado intensamente, aunque no con alta frecuencia, por la población. Por esta razón ha entrado en los usos y costumbres de la vida colectiva.

#### c. Factor Espacial y Geográfico:

La inserción en la ciudad y en el territorio, y la magnitud del espacio, la centralidad geográfica o arquitectónica, el vínculo con un recorrido importante, facilitan e incluso exaltan el flujo colectivo. Esto porque se da un manejo, a diferentes escalas del espacio por parte del individuo que trata incansablemente de adecuarse al medio ambiente para satisfacer sus necesidades de localización. La cuestión es la integración y comunidad que se genera en torno a un paisaje natural específico.

Se puede sintetizar que la definición del conjunto de espacios urbanos se deriva de un específico modo cultural, histórico, geográfico y espacial, en función de vivir el espacio urbano en un determinado período, en una determinada ciudad, de atribuir significados y jerarquías de uso o de cultura a las partes de la ciudad.

<sup>3</sup> "...un esquema es un conjunto de reacciones agrupadas en un conjunto coherente para formar reacciones típicas". Schulz Ch. Norberg. *Existencia espacio y arquitectura*. Seudovista, Londres 1971.



Panorámica de la ciudad desde el mirador de la plazuela de Guadalupe.  
Vista hacia el sureste.

Imagen 1

Uno de los pueblos más pintorescos de México es Taxco. Parece que lo pintaron sobre las montañas que lo rodean. Por ello es "ciudad cabra", trepada sobre la roca. Caminando por sus angostas y empedradas calles, fácilmente se puede pensar que se está viviendo en el siglo XVIII. Taxco es una pequeña parte de todo lo que esta ciudad es y ha sido. Su historia es tan rica como sus vetas mineras.

Su fisonomía corre el latente peligro de ser devorada por una supuesta modernidad, que de no ser manejada adecuadamente, sus terrazas, azoteas y techos de teja de barro de jarán de existir.

El espacio urbano es intencionado, por ello el de Taxco es producto de una forma particular en que sus habitantes quieren vivir, es reflejo de la manera como se articulan en él lo público: calles, plazas, parques, con lo privado: casas particulares, locales comerciales, etc., sin olvidar que el marco contenedor es el medio natural con sus características topográficas y climáticas.

## 2.4 Elementos que hacen al espacio urbano.

En la apariencia del espacio urbano intervienen elementos tales como: la estética, el ser creador, el usuario, el ambiente social, las formas condicionadas por la idea del cliente, las formas condicionadas por el ambiente social, la moda, la gestión comercial, tipo de civilización, la tecnología, las condiciones de la cultura, la ciencia, la respuesta del público usuario, la naturaleza, el clima, etc. Ninguno de los anteriores elementos puede considerarse separadamente, ya que, están dentro de un conjunto de estrechas interrelaciones.

Cuando se trata al espacio urbano desde el diseño urbano, no hay una clara determinación del término y aparecen una serie de connotaciones que se presta para confusiones e imprecisiones; de tal manera, el espacio urbano esta compuesto por categorías según sea su vocación, función y razón de ser dentro de la ciudad, de igual manera se debe tener en cuenta la naturaleza de su propiedad y de su uso. La complejidad de la ciudad lleva a la necesidad de recurrir a diferentes conceptos y términos para manejarla. La ciudad es intensa y no puede seguir siendo condensada para entenderla. Todo método reductor está violentando ese delicado equilibrio de la ciudad como múltiple contenedor de usos a diferentes niveles según el usuario. No existe un usuario homogéneo sino múltiples categorías de usuarios a los que la ciudad debe satisfacer. No se puede diseñar una ciudad con un espacio urbano unidireccional; basta con ver el usuario de los centros urbanos, su movilidad dentro de ellos, la apropiación de ellos, su utilización y comenzar a reconocer sistemas dentro de esa ciudad que se considera simple. Existen muchas ciudades en la ciudad y se requiere reconocerlas: estructuras de peatones, estructuras económicas, estructuras de trabajo, estructuras recreativas; a su vez existe un modo y un uso diferente de cada una de ellas. Encontrando así las siguientes categorías:

Espacio privado, Espacio semi-público o semi-privado, Espacio público que a su vez se subdivide en cuatro: Espacio de propiedad y uso público\*, Espacio de propiedad gubernamental de uso público\*, Espacio privado de uso público\*, Espacio privado de afectación pública<sup>4</sup>; Espacio exterior, Espacio interior, Espacio libre (diferenciado o no diferenciado), Espacio colectivo, Espacio ciudadano, Espacio peatonal, Medio urbano público.

El equilibrio de estas estructuras se da a la luz de toda la carga de valores culturales que determinan la identidad de una ciudad.

## 2.5 Espacio exterior como espacio urbano.

Como complemento, es importante tener claro el concepto básico del espacio exterior. Para su formulación se parte del espacio que es el que se forma por medio de conjunto de relaciones que vinculan un objeto con el ser humano que lo percibe. Esta percepción la realiza por cinco factores o medios: vista, movimiento, olfato, oído y tacto. Por lo cual, un mismo espacio proporciona sensaciones distintas ya que se involucra con la dimensión subjetiva del individuo, todo depende del modo cómo al espacio le afectan los elementos que lo configuran (el sol, el viento, la lluvia, etc.). En la vida cotidiana el espacio se genera por una forma inconciente, el espacio se extrae de la propia naturaleza (un mantel en el día de campo, un paraguas). *"Aunque la arcilla puede recibir la forma del vaso, la esencia de VASO reside en su interior"*<sup>5</sup>, o sea, la arcilla es necesaria para crear el mencionado espacio VASO.

En el urbanismo (diseño urbano) como en la arquitectura, el espacio exterior se crea al delimitar la naturaleza, se está ante un entorno exterior fabricado por el hombre con un fin específico, es un espacio pleno de significado y un fragmento de la naturaleza. Cuando se configura el espacio exterior, desarrolla dentro de sí un orden centrípeto; constituye un espacio positivo colmado de funciones y fines humanos. La naturaleza, por otro lado es un espacio centrífugo que se prolonga hasta el infinito y se considera como un espacio negativo. La idea del espacio exterior se aproxima a la que manejan los paisajistas; arquitectura sin techo.

El espacio urbano es algo más que unos cuantos metros cuadrados de espacio abierto; es un estilo de vida, un concepto cultural e histórico de vivir.

La reversibilidad del espacio interior y exterior es extraordinariamente sugestiva para el análisis espacial y para llegar a concebir la idea del "espacio inverso". En el plano de una ciudad los espacios libres (no edificadas) son todos ellos: plazas, calles, parques, etc. o sea, las construcciones son colindantes con las calles. Desde un planteamiento del espacio inverso, hay una correspondencia entre los dos espacios (plano positivo - negativo y negativo - positivo). Para un adecuado manejo y tratamiento del espacio exterior es fundamental que el diseñador exprese plenamente sus intenciones, incluso en el "espacio inverso". Cuando se concede atención no sólo al espacio que ocupan los edificios, sino al que resta (espacio inverso), de tal manera se diseñan los espacios envolventes de los edificios como positivos. O bien cuando se contempla la ubicación de la edificación como una pieza arquitectónica tal incluyendo sus partes no cubiertas (espacio exterior). Es aquí donde empieza realmente el auténtico diseño de lo urbano.

<sup>4</sup> Las categorías marcadas con asterisco son tomadas de: *El tratamiento del espacio público*, Tesis de la Maestría en Urbanismo, Marco A. Benavides L. División de Estudios de Posgrado Facultad de Arquitectura, UNAM 1993.

<sup>5</sup> Lao Tzu: "Aunque a la arcilla pueda dársele la forma de vaso la esencia de vaso está en su propio vacío. Aunque para hacer una casa se corten sus puertas y ventanas, la esencia de la casa está en su propio vacío. Por consiguiente, sacando provecho de lo que es, descubrimos la esencia de lo que no es." Ashihara, Yoshinobu, *El diseño de espacios exteriores*, Gustavo Gill, Barcelona 1982.

Es en el espacio público donde se debe enfatizar la participación, pues es una forma de retribuir la inversión pública en la comunidad, hacia lo que se puede denominar como la **democracia del espacio**. Hay necesidad de un replanteamiento del derecho urbano en lo referente a las repercusiones sobre lo público. Las ciudades adolecen de reglamentaciones que incentiven y que solamente se legisla con restricciones.

### 3. Consideraciones sobre el espacio urbano.

A continuación se desarrollan una serie de ideas las cuales servirán para ampliar el panorama sobre las implicaciones, problemática, reflexiones y definiciones que hacen comprender la complejidad e importancia del espacio urbano y sus componentes primarios en la ciudad contemporánea.

#### 3.1 La modernidad y el deterioro del espacio urbano

Puede parecer simple, el que hoy en día se hable de la necesidad de construir, proteger, mejorar y aprovechar calles y plazas. Pero tal acción no lo es por dos razones:

Primera: los actuales responsables de la ciudad, arquitectos, ingenieros, gobernantes, y los mismos habitantes, construyen sus edificaciones sin tener presente el entorno de la ciudad, se construye la ciudad como la suma de objetos dispersos en el conjunto urbano, son obras -monumento- aisladas en su propia individualidad sin conciencia de su contexto. La segunda: lo que hoy se concibe y se construye como Plaza y Calle es precisamente lo inverso y está en contradicción con su esencia de origen: estacionamientos y vías para la circulación de automóviles.

Con lo anterior se trata de poner de manifiesto y sintetizar como la destrucción y el deterioro de la calle y la plaza al igual que otros elementos, pero no menos importantes, como: las zonas verdes, los parques, los jardines, etc. son parte de un proceso histórico que luchan contra lo que se llama modernidad, que trata de condensar los procesos de transformación de la sociedad sin percatarse de la memoria colectiva que alimenta y sustenta las diversas manifestaciones en la ciudad.

"... Es la calle del peatón milenaria; es un residuo de siglos, es un órgano inoperante destronado. La calle nos usa. Ella nos desagrada, a fin de cuentas porque aún subsiste."<sup>6</sup> Para el arquitecto suizo, y para la urbanística del siglo que termina, se ha tomado a la calle como problema de circulación. La aparición del automóvil explica un nuevo orden en la ciudad y bajo su ritmo de relación tiempo/espacio se debe construir y concebir la nueva espacialidad de la ciudad. Calles y plazas empiezan a mutar. Así la ciudad es entendida como una gran máquina para la producción en la cual la rapidez como se modifiquen sus productos en proceso o manufacturados, igual que sus masas de trabajadores o consumidores, determinan el nuevo diseño de estas unidades de circulación (calles) o los sitios de aglomeración y consumo (plazas, ahora centros comerciales), todo para la eficiencia del modelo económico que tenga la ciudad en cuanto a la producción, distribución y consumo. De tal manera nace un nuevo elemento estructurador de la ciudad que va a determinar su forma: la autopista y sus puntos de interconexión e intersección. Muchas ciudades del mundo siguen edificándose bajo estas ideas. En ciudades latinoamericanas su nivel de desarrollo económico y social no les permite adoptar modelos extranjeros (super autopistas, puentes, anillos periféricos de 1 o 2 niveles, pasos a nivel, etc); sin embargo su morfología urbana es transformada día con día y de manera cotidiana por nuevas vías para que circulen específicamente vehículos automotores, sacrificando zonas verdes, disminuyendo el espacio de plazas o simplemente eliminándolas. A pesar de que gran mayoría de la población no posee vehículo y se desplaza haciendo uso del transporte urbano. Son los ingenieros de vías por un lado y los fraccionadores por otro (sean clandestinos o no, para el caso es lo mismo), los que se encargan de hacer crecer la ciudad sin un criterio verdadero y beneficioso para la ciudad como unidad total<sup>7</sup>.

En los barrios, las plazas y las calles son irrespetados. Factores como: la congestión vehicular, la aparición de ventas callejeras en sitios no establecidos, la falta de conciencia cívica, políticas urbanas mal orientadas, intereses particulares, etc., hacen que las calles, plazas, parques, pierdan y -lo peor- desvirtuen su función dentro del espacio urbano que es la de generar las condiciones espaciales y físicas de bienestar para el desarrollo integral del hombre, en este caso, bajo el calificativo de ciudadano o habitante y no el de conductor. La calidad, disposición de iluminación pública, la señalización, y en general las nuevas concepciones de la ciudad, están determinadas para servir al automóvil, por lo que está implica y lo que está detrás de este modo de desplazamiento; de tal forma, un mayor número de personas (llamese, clientes, usuarios) se movilizan de lugares más lejanos, por tanto, la distancia deja de ser un problema; tomando el auto como solución fácil al problema de la movilización, el vehículo se convierte en pieza o elemento que puede incluirse dentro de los productos de primera necesidad en una familia, y esto manifiesta que toma una importancia que no le corresponde. Para muchos el vehículo es un mal necesario por las ventajas que ofrece, pero el costo marginal

<sup>6</sup> Le Corbusier et Jeanneret, Pierre. Oeuvre Complète, 1910-1929. Les éditions D'Architecture Erlen - Bach, Zurich 1946, Pag 112.

<sup>7</sup> Esta afirmación es tan cierta que un Alcalde de la ciudad de Bogotá, basó su programa de gobierno en la construcción de puentes de intercambio vial.

que implica es elevado y no se tiene en cuenta. Las nuevas plazas públicas, las calles y los parques, hoy se llaman estacionamientos, por ello cuando los ciudadanos se reúnen en manifestaciones políticas, culturales o deportivas, el sistema vial de la ciudad se traumatiza generando un caos urbano. Simplemente los individuos fueron desalojados de la ciudad y hoy en día sin espacios de reunión tratan de apropiarse de los espacios urbanos de diferentes formas, y no siempre de manera adecuada.

### 3.2 La negación del carácter público del espacio urbano.

La esfera de lo privado y con ello el interior, se constituye en los núcleos básicos apartir de los cuales se vive y se adecuan las actuales ciudades. Dicha concepción y práctica implica la negación de su principio constitutivo: su carácter público. Ahora, lo privado y el interior son los elementos estructurales de las ciudades. "... *El punto cardinal del modelo burgués es su esfera privada, la cual siendo intangible como privada constituye la fuente desde la cual se configura el poder público.*"<sup>8</sup> Esta idea de Habermas, en su estudio sobre la conformación de lo público, puede servir para explicar la configuración actual de las ciudades. El interés privado rige sobre lo público. La ciudad se ha transformado en algo que es exactamente lo contrario de lo que debe ser: es la expresión contradictoria de los intereses privados. Así lo público, expresión de los intereses comunes, es casi inexistente. Esto se manifiesta cuando se encuentran espacios urbanos o un "exterior" configurado como espacio residual. Cada edificación está diseñada en relación al interior que produce, sin tomar en cuenta su contexto. La calle y la plaza, manifestaciones de lo público, en este sentido no tienen razón de existir en la ciudad moderna.

La primacía del interior se muestra en las ciudades cuando se construyen conjuntos habitacionales y barrios totalmente cerrados hacia el exterior, hacia la ciudad. Además como este "exterior" es considerado agresivo para el habitante, y por el mito de la inseguridad, se construyen desarrollos habitacionales negados hacia la calle, los conjuntos cerrados, los barrios con porterías se proponen como imagen interior ideal aislada de todo conflicto. Del interior del espacio del hombre privado (vivienda), se pasa al interior del grupo social (conjunto cerrado) y la ciudad se comienza a configurar a partir de la generación de "ghettos", entendidos como: comunidades aisladas que niegan su propia esencia, que conlleva la apertura y el intercambio. Con ello se ha llegado a un proceso de "feudalización" de la ciudad contemporánea: conjuntos amurallados con porterías y guardianes que se presentan en continua actitud defensiva. En la nueva estructura urbana el espacio se presenta fragmentado, perdiendo la continuidad que se encuentra en el espacio tradicional. La ciudad se transforma en una serie de islas totalmente independientes unas de otras. Tales islas representan el territorio de las diferentes clases económicas las cuales se cierran cada vez más.

### 3.3 Lo público como elemento esencial de la ciudad.

Existe una estrecha relación entre la formación de ciudades occidentales y la noción del espacio público; refiriéndose al caso griego. La esfera de lo público aparece como la dimensión esencial de la ciudad, como su razón de ser. La identidad colectiva de sus habitantes se manifiesta a través de sus espacios públicos, sus áreas "vacías" y en sus monumentos "sólidos". La actividad pública estaba reflejada, no solamente en los espacios, sino también en la capacidad de cada ciudadano para discutir, argumentar y polemizar sobre los asuntos y los proyectos de la ciudad. Para tal fin se configuraron el Agora y el Teatro como espacios públicos más representativos.

Las ciudades requieren de la existencia del espacio público como elemento dador de vida y actividad. Con él, se evita la asfixia, el hacinamiento y la pérdida de la identidad. Los espacios públicos de una ciudad representan los componentes básicos para que una ciudad no calga en el anonimato y con ella sus habitantes. Además tanto los diferentes espacios: calles y plazas, edificios, monumentos, constituyen la estructura por medio de la cual el individuo se orienta en el espacio de la ciudad (...dos calles pasando la plaza. ...enfrente del parque, ...sobre la calle empedrada, etc). Estos espacios se transforman y toman la fuerza de hitos tanto físicos como sociales dentro de la estructura urbana y la historia de la ciudad.

Retomando las ideas sobre la ciudad, que tienen escritores como: Julio Cortázar, Italo Calvino, Borges, y otros surrealistas, se ve en ellas los misterios que tiene el deambular por la gran ciudad recorriendo los espacios públicos, dando la idea de que son laberintos por resolver o metáforas por interpretar. Se puede precisar que a través de estas nociones y actitudes, la ciudad es una experiencia interior por descubrir: es un evento exteriorizado a través de sus calles, pasajes, plazuelas y monumentos. Los mencionados poetas, creadores de una lírica urbana contemporánea, revelan las estructuras mágicas de la ciudad. Se muestra a ésta como una nueva naturaleza en donde sus significados están depositados dentro de sus espacios públicos. De este modo, la ciudad se manifiesta por medio de ritos, algunos de carácter temporal como fiestas religiosas, carnavales, ferias, eventos culturales, deportivos, etc, y otros con un carácter más cotidiano como el paseo o el recorrido

8 Jürgen Habermas, *Historia y crítica de la opinión pública*. Gustavo Gill, Barcelona 1981. Pág 43

diario. Tales ritos tienen lugar en las calles, plazas, parques, es decir, en el espacio urbano público. Hoy en día la ciudad, por la manera como conforma sus espacios, tiende a negar esta actividad pública. La ciudad carece de espacios significativos; la construcción de una calle o una plaza como obra urbana, implicaría dar un giro en la manera de como se construye y concibe la ciudad. Todo se mira en función de su rentabilidad y costo "físico" y no se tienen en cuenta factores intangibles, pero no menos importantes, como lo son: los culturales, las tradiciones populares, los sociales y comunitarios. No se aprecia la importancia de espacios aparentemente abiertos, vacíos, sin construcción y sin una función o uso específico.

### 3.4 Concepto de espacio público.

Indica el dominio de lo público, para uso de la comunidad; es decir, pertenece a todos como tal. Está constituido por áreas que son de libre utilización como los lugares de reunión, de circulación y por donde se reciben los servicios. Aunque el espacio público no sea puro, permite el desarrollo de actividades que le inyectan una dinámica y una vivencia propia. Si bien está relacionado y referenciado generalmente por los espacios y construcciones administradas de las entidades públicas Alcaldías, Palacios Municipales, etc. también se debe entender su aporte a la posibilidad de identificación de los habitantes con su cotidianidad; por otro lado contribuye a la conformación de una estructura espacial coherente entre espacios como las plazas, parques, calles, andadores peatonales, jardines, etc. que particularizan la tipología de la vivienda. El espacio público cualifica la vida urbana y dota de significado al espacio urbano. Es un espacio colectivo diferente del espacio individual, el cual alberga aspectos de sociabilidad que se oponen a aquellos de intimidad y privacidad propios de la vivienda en su interior.

Una definición que sintetizaría las ideas más importantes del ámbito público dentro del espacio urbano sería:

*"El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes."*<sup>9</sup>

El espacio público está constituido por:

- Las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular.
- Las áreas para la recreación, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana.
- Las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la colocación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para el mejoramiento del paisaje y de los elementos naturales del entorno de la ciudad.
- Los espacios necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de baja mar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales.
- En general por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso del disfrute colectivo."

El espacio público urbano es un bien común inalienable que organiza la estructura urbana y hace posible que el ciudadano participe e integre su vida a la actividad común.

El espacio público como bien comunitario, como necesidad social y como elemento ordenador de la estructura urbana prevalece sobre la propiedad privada.

### 3.5 Concepto de espacio privado.

Una explicación extrema pero muy facilista para el concepto de lo privado es afirmar que es lo contrario a lo público. Definitivamente es una definición bastante limitada, no obstante, aclaratoria.

De acuerdo a la tenencia de la tierra, denota un grado de propiedad del espacio con características definidas. Factores como la renta o el precio que se paga por una cantidad (m<sup>2</sup>) de espacio, más concretamente de tierra o superficie de terreno, que se establece en la mayoría de las veces en un elemento de propiedad o de capital; en tal sentido, se genera una utilización del suelo de propiedad privada, siendo la posesión, pertenencia o el dominio, la razón de ser de este espacio privado. El espacio privado se puede entender como el territorio empleado por actividades no agrícolas y ocupado por una población permanente, la cual establece sus usos ya sean de tipo productivo, de residencia o de servicios complementarios de los grupos sociales que se encuentran en la ciudad. No se determina de ningún modo la respuesta físico-espacial adecuada a los usos,

<sup>9</sup> Ley de Reforma urbana. Ley N° 09 de 1989. Decreto # 93 de 1989. Capítulo II Artículo 5°. Congreso de Colombia.

siempre y cuando se ajuste a las leyes y reglamentos de construcción correspondientes. Lo privado responde a las necesidades, expectativas, motivaciones y decisiones del usuario, ya sea propietario o arrendatario. El espacio privado por excelencia es la vivienda, la casa; determina una idea de lo interior, de lo individual y particular, donde se desarrolla la vida íntima del hombre. El interior es, no solamente un universo, sino también el estuche del hombre privado. El hombre se refugia en el interior de su casa. Lo privado es el dominio vital del individuo que se opone al lugar social o comunitario que es el exterior. Para dar figura al ambiente privado implica una contraposición a las necesidades colectivas dando respuestas a las individuales, íntimas y particulares, por ello está supeditado y bajo el dominio del espacio público. El espacio privado es un espacio de estar, de habitar donde se desarrolla la vida personal del íncola en la ciudad, opuesto a la circulación, la reunión y participación comunitaria.

### 3.6 Espacios urbanos producto de la perspectiva y el teatro.

Tomando conciencia de la necesidad de conformar espacios significativos en la ciudad a partir de la construcción de calles, plazas y parques, principalmente, surgen las siguientes preguntas como puntos de reflexión:

¿Cómo construir espacios urbanos sin que se conviertan en estacionamientos o simples vías?, ¿o sean una pieza de escenografía suelta y carente de todo contenido o significación urbana?. Para responder estas interrogantes se requiere entender dos aspectos. El primero en orden de importancia es el de determinar la significación de dichos espacios como elementos arquitectónicos urbanos de la ciudad. Una vez comprendidos sus grados de importancia, en el segundo aspecto se deben señalar sus elementos compositivos, así como sus niveles de articulación entre sí y con la ciudad. La significación de la calle y la plaza en la ciudad contemporánea se debe buscar a través de su aparición y desarrollo en la historia de las formas urbanas y en estrecha relación con la noción de espacio que representan.

Es fundamental señalar cómo no ha existido un sólo tipo de perspectiva en el momento de representar la ciudad. Su historia es bastante amplia y representó desde el siglo XIV hasta el XVIII uno de los aspectos principales dentro de la actividad no sólo arquitectónica y urbanística, sino también, artística de manera esencial.

Si en el *cuatrocientos* resurge en la arquitectura la perspectiva central como conquista del mundo objetivo y como visión de un orden ideal de la naturaleza fundamentada en la geometría de razón, posteriormente, a través de su debate, se va afirmando como un artificio de la naturaleza, convirtiéndose en instrumento de ilusión y de creación subjetiva de la realidad.

El modelo de ciudad que constituyó la modernidad consistió en una visión axonométrica del espacio: las calles y las plazas fueron concebidas y construidas como espacios de contención de objetos axonométricos. Ante este modelo de calle, desprovista de significación, espacio vacío, diseñado para la eficaz circulación de autos y ante la plaza concebida como vacío, área sin uso determinado o estacionamiento, es necesario anteponer otra imagen: la calle y la plaza entendida como lugares o espacios para la comprensión y actuación dentro de la ciudad (escenarios de la perspectiva y del teatro<sup>10</sup>). La ciudad debe ser entendida como un espectáculo: Escenario de la representación de grandes eventos colectivos y expresión de innumerables ritos cotidianos. Entender la ciudad como teatro implica comprenderla como evento, donde se conciba la vida y participación en comunidad como sus ritos colectivos, como manifestación de sus diferentes "mitos" y elementos componentes de su vida urbana. Se debe proceder a una lenta transformación de la ciudad como lugar de teatro permanente. La calidad de un espacio público depende de su capacidad de contener y producir toda una serie de eventos de carácter urbano (reuniones culturales, políticas, fiestas patrias y navideñas, etc) para que el "teatro se verifique en el espacio de la calle, debe romper los gruesos muros que rellenan los recintos interiores. Entender la ciudad como teatro implica entenderla como espacio, expresado a través de la edificación de lugares de reunión que se han concebido como escenarios, contenedores de múltiples eventos, una especie de enormes teatros públicos abiertos al aire libre. Esto implica construir en la ciudad plazas y plazuelas entendidas como una sucesión de escenas de diferente carácter y magnitud, así como la disposición de diversos elementos urbanos entendidos como partes constitutivas de dicha teatralidad (escaleras, miradores, pablos, luces, árboles, o edificios).

La afirmación de la ciudad como espectáculo implica también la valorización de lo efímero como elemento conformador de la ciudad. Entender cómo ésta se va construyendo en oposición y metamorfosis entre lo efímero y lo permanente. La plaza y la calle como teatro y perspectiva plantean un tipo de espacio público que involucra al ciudadano, al íncola como generador y constructor del espacio, en la medida que se envuelve con sus ejes visuales. El espectador se convierte en "actor", que presencia el drama de cómo el espacio se disuelve entre los límites de lo real y lo imaginario.

Dentro de este proyecto de ciudad es necesario que los responsables de ella utilicen todos los mecanismos de



Panorámica desde la torre del campanario de Santa Prisca.  
Vista hacia el oeste

Imagen 2

Los ambientes urbanos de Taxco están manejados a escala del hombre, es decir es una ciudad humana. Pero este hombre también ha hecho suyo el automóvil el cual altera la especialidad urbana.

En la plaza Borda actualmente se realizan esfuerzos de organización, restauración y mantenimiento para evitar que se desvirtue el concepto y noción esencial del espacio urbano, en este caso, el de la plaza principal de la ciudad: contenedor y promotor de la vida comunitaria en el espacio público.

Estas acciones de protección demuestran la importancia que tiene el espacio o ambiente urbano para la ciudad, en especial para el potencial turístico que ello implica. La ciudad atrae por sí misma, por su belleza (no solamente por su obvio valor histórico patrimonial) y diversos factores perceptivos y psicológicos que hacen sentir a la persona que la recorre un ciudadano protagonista, causante y fin, de la ciudad. La ciudad así se convierte en el medio para que el habitante se desarrolle además de brindarle un hermoso entorno físico artificial y natural.

Taxco= (equilibrio) hombre (->) medio construido (->) medio natural.  
Con este trabajo se pretende manifestar la importancia de evitar que se rompa este sensible y frágil equilibrio.

seducción que posee el diseño urbano, el arte urbano, la arquitectura, el paisaje, para acentuar su capacidad de dirigirse a los sentidos y entonces, conformar ciudades que no sean frías representaciones abstractas del espacio, materializaciones estadísticas de necesidades, o simples estructuras constructivas. Restablecer el placer de mirar la ciudad como si fuera expresión de una cultura dinámica para que, a través de la configuración de los espacios, se recobre el rito del goce urbano de la divagación visual y corporal en sus diferentes espacios. Todo ello es fundamental hoy en día cuando se necesita que la ciudad haga sentir a su residentes seres humanos, que aunque forman parte de un ente colectivo, son diferentes de una masa amorfa y dirigida de consumidores.

#### 4. Desarrollo histórico de los espacios urbanos.

En los últimos años se puede apreciar que una nueva tendencia está surgiendo en el diseño de los espacios urbanos. A diferencia de la Edad Media en la que los espacios abiertos en las ciudades eran tomados y manejados como recintos *cerrados* en el tejido urbano (edificios sin techo), desde el Renacimiento hasta finales de la II Guerra Mundial, el criterio dominante fue el de la *apertura*. En la actualidad hay un retorno al diseño de espacios centrípetos; una tendencia generada por la preocupación que se dió en los encargados de la ciudad, en el sentido de que esa apertura de los espacios abiertos del siglo XX había dado lugar a la creación de espacios indiferenciados, inhumanos, carentes de significado y poco atractivos que no servían para enmarcar las intenciones comunitarias y humanas.

Anteriormente, los espacios abiertos fueron utilizados de manera indiscriminada por la comunidad para fines religiosos, comerciales o gubernamentales. En las ciudades de Mesopotamia de hace 4.000 años, ya es claramente visible una distinción entre actividades religiosas y comerciales. Los lugares ceremoniales se encuentran rígidamente amurallados, mientras que la plaza del mercado se encuentra abierta, donde se dispone libremente del espacio. La cultura griega desarrolló un sistema de espacios sumamente articulado para servir en diversas funciones religiosas, comerciales y recreativas. Este sistema generó la aparición de acrópolis, ágoras, paseos urbanos y teatros, todos encaminados a servir los intereses sociales de los ciudadanos, y a estimular la vida social, política, cultural, tecnológica y artística de su sociedad democrática.

Si los griegos introdujeron una gran variedad de posibilidades para el espacio abierto y lo distribuyeron indiscriminadamente para servir en las zonas de habitación y de trabajo de sus ciudades. Hay que dar crédito a los romanos por haber llevado sus diseños hasta los niveles más avanzados.

Los romanos desarrollaron tres tipos de espacio abierto: para usos comerciales, ceremoniales y recreativos.

- El primero era el foro: un espacio descubierta pero totalmente cerrado, rodeado de filas de columnas que separan el espacio central del tejido urbano circundante. Las columnas abastaban los templos, oficinas, mercados y otros espacios abiertos.
- El segundo concepto nuevo fue enfocado a la manera de cómo elevar la calle a la dignidad de un espacio ceremonial. Esto lo lograron ensanchando las banquetas o aceras, bordeándolas de columnas en ambos lados y ofreciendo un sendero pavimentado entre las columnas y los alineamientos. Finalmente, acentuando las perspectivas por medio de arcos triunfales al fondo de las calles y en los principales cruces.
- El tercero fue el desarrollo de instalaciones recreativas para la comunidad.

Una vez que los romanos conquistaron la mayor parte del mundo antiguo, pudieron tener una vida más descansada de la que antes había sido posible. Roma disfrutaba de 180 días de fiesta al año. Para aprovechar este tiempo libre fueron construidos teatros, estadios y termas. Estos elementos funcionaban como espacios libres y públicos, aunque algunos, como las termas, fueran cerrados. La mayoría de ellos sin embargo, tenían jardines y plazas que los resaltaban y les daban la importancia de elementos articuladores de la ciudad; no solamente dentro de la estructura urbana sino, dentro de la forma de vida que simbolizaban.

Los espacios abiertos en la Edad Media, de acuerdo con las tendencias urbanas de la época, eran recintos cerrados por excelencia. La ciudad medieval estaba rodeada por murallas defensivas. Su catedral se encontraba apresada en el denso tejido urbano y acompañada de edificios de tipo más utilitario, que se adosaban a sus muros. Los puentes frecuentemente tenían puestos de ventas y tiendas que impedían la vista hacia el río. Las calles eran estrechas, tortuosas y algunas sin salida. A partir de esta apretada trama urbana se configuraba una plaza directamente enfrente del edificio religioso o gubernamental más importante, ofreciendo un foco central para las actividades comunitarias. Aquí venían los vecinos de la ciudad a tomar agua del pozo, a comprar en el mercado al aire libre y a intercambiar las noticias del día. La plaza estaba rodeada por un compacto bloque de edificios, con un mínimo de aperturas viales, generalmente situadas en las esquinas. Frecuentemente un pórtico continuo rodeaba la plaza, reforzando la sensación de espacio cerrado y definiendo

sus límites físicos.<sup>11</sup>

Con el Renacimiento una nueva visión cultural y política empezó a influir en el diseño de las ciudades. El Renacimiento creó en el hombre el sentido del movimiento, hacia las salidas urbanas y el descubrimiento de la perspectiva estimuló las vistas que se dirijan a un horizonte distante. Ello fue el inicio de una nueva tendencia en el diseño de los espacios urbanos hacia lo abierto. El incremento de la riqueza permitía escenarios donde las residencias privadas y los edificios públicos pudiesen ser observados y admirados. Las plazas fueron regularizadas con sutiles refinamientos. Los parques y jardines urbanos fueron también creados para enfatizar y marcar las perspectivas y las lejanías. De nuevo los espacios urbanos se convirtieron en foros para magnificar las oportunidades de la vida urbana.

La cultura Barroca reforzó la transición de la implosión a la explosión. Durante el tiempo de Napoleón III el París medieval fue dramáticamente transformado en la primera metrópoli del mundo. Hacia 1850 se había sobrepasado a sí misma y había alterado, por consiguiente, el equilibrio tradicional entre población, dimensiones urbanas y la infraestructura de servicios e instalaciones. El emperador y su superintendente en jefe, El Barón de Haussman, un planificador con una visión única y un sentido de poder, vio la necesidad de construir a una escala nueva, y de construir espacios que sugiriesen los nuevos valores. El emperador mismo indicó las avenidas y bulevares que juzgó esenciales y puso particular interés en la creación de nuevos parques. Haussman cortó a través de viejos vecindarios y áreas verdes ya existentes, imponiendo sus líneas rectas por encima de las irregulares. Siguiendo el ejemplo de París y debido a las cambiantes necesidades políticas, económicas y tecnológicas, la mayor parte de las ciudades europeas transformaron sus estructuras urbanas tradicionales. Las murallas medievales fueron derruidas y se abrieron nuevas avenidas y bulevares. La incorporación de las zonas rurales que envolvían la ciudad creó la posibilidad de los nuevos parques, fincas, jardines y cinturones verdes.

Para la ciudad industrial los principales requerimientos fueron los de dar acomodo a las crecientes oleadas de trabajadores migrantes, así como garantizar movilidad urbana de los lugares de habitación a los de trabajo. El desafío del siglo XX fue transformar la ciudad tradicional para responder a las necesidades cuantitativas de las nuevas empresas industriales y comerciales. Las nuevas técnicas hicieron posible el desarrollo de los edificios altos y de sistemas de transporte eficientes. Los arquitectos y diseñadores urbanos que abrieron la brecha para el movimiento moderno, vieron la necesidad de que la ciudad se convirtiera en un organizado *collage* para funciones urbanas bien definidas y simbolizaron las habitaciones como máquinas para vivir. La estructura urbana resultante estuvo basada en la retícula ortogonal. Las manzanas estaban ampliamente espaciadas y separadas por anchas avenidas diseñadas para una rápida circulación. El Plan Voino de Le Corbusier, para París ilustra este concepto. Los elementos dominantes son los edificios situados en filas regulares dentro de una red de supermanzanas y autopistas. El espacio entre ellas por más que fuera destinado a funciones comunitarias y estuviera altamente caracterizado como un elemento natural de equilibrio y contraste con las superestructuras de concreto de la habitación y la red vial, carece de escala humana y de cualidades urbanas. En Norteamérica, el urbanismo mostró desde sus principios una tendencia hacia perspectivas abiertas y formas estructurales sencillas. Las calles sobre una retícula fueron adoptadas casi universalmente. Esto fue así, ya que por un lado la cuadrícula parecía ser la misma imagen de lo urbano. Y por otra parte, porque ofrecía del modo más conveniente una base para la especulación en bienes raíces y una división predial que deja menos lotes irregulares por lo cual se puede aprovechar al máximo y en muchas ocasiones sobrepasarlo.

En el nuevo mundo las ideas referentes al espacio urbano abierto reflejaban el bagaje intelectual de los colonizadores de Norteamérica. Los poblados españoles se organizaban siempre en torno a la plaza prescrita por las Leyes de Indias. Estas ciudades estaban obligadas a dejar fuera un terreno comunal para el pastoreo y mantener reservas de dominio sobre los terrenos sin propietario.

La tendencia de insertar en el tejido urbano zonas libres fue suprimida por la Revolución Industrial durante la primera mitad del siglo XIX en Norteamérica; el espacio urbano abierto fue visto meramente como una frivolidad de la que la gente podía prescindir. Sin embargo por el año de 1830, un movimiento de reforma que asociaba los parques urbanos con los cementerios rurales empezó a contrarrestar los efectos de la aglomeración. Este movimiento culminó en la creación de grandes parques urbanos en todos los Estados Unidos en el siglo XIX. El Parque Central de Nueva York, el Golden Gate Park de San Francisco, el anillo de parque en torno a Boston y el sistema de parque de la ciudad de Kansas, fueron desarrollados por Frederick Law Olmstead. Estos parques y zonas verdes magnificaron la bastedad y los vericuetos del paisaje agreste natural. Puesto que el habitante del campo tenía bloqueado el acceso peatonal al campo por culpa del tamaño de la ciudad, la idea de Olmstead fue devolver algo del perdido paisaje al habitante de la ciudad. Acercar el contacto directo con la naturaleza.

A finales del siglo XIX, una corriente de fuentes clásicas trató de dar cabida al deseo americano de la espaciocidad urbana. El movimiento se llamó "Ciudad Hermosa" y su promotor fue Daniel H. Burnham. Sus

<sup>11</sup> A menudo las funciones comunitarias realizadas en la plaza de la catedral se prolongaban al edificio mismo. Trabajadores de varios oficios podía ser contratados dentro de la catedral, la que también funcionaba como dormitorio para los peregrinos. El interior del edificio proveía tanto espacio público como la plaza de afuera y podía incluso contener a la mayor parte de la población de la ciudad en un momento dado.

conceptos de diseño se presentaron en la Feria Mundial de Chicago de 1893, en la que el aire clásico de la arquitectura estuvo asociado al sentido del espacio abierto y de las perspectivas. Esta feria estableció un ejemplo significativo del diseño del espacio abierto. Bulevares ceremoniales, avenidas en diagonal, y plazas formales, ya establecidos por Pierre L'Enfant en el plano original para la ciudad de Washington, se convirtieron en el tema de muchos otros planos para otras ciudades. Además el movimiento de la ciudad hermosa introdujo una nueva escala en el diseño de estructuras cívicas y de espacios urbanos abiertos. Burnham aumentó la altura de los edificios y de sus volúmenes más allá de lo que se consideraba normal en su tiempo, así como la dimensión de las avenidas y plazas sobre las cuales se ubicaban los edificios.

Pero lo que había marchado tan bien en el caso de París, donde se había logrado humanizar los elementos monumentales del Plan Haussman, no funcionó en el contexto americano. Los nuevos espacios resultaban social y arquitectónicamente artificiales y, en última instancia, se convirtieron en vías expresas para el uso del automóvil. Una nueva forma del espacio apareció: un espacio que sólo podía ser experimentado desde el movimiento. Este concepto abrió una serie de nuevos espacios urbanos abiertos. Parque vías, carreteras, puentes y desarrollos lineales, etc. Introdujeron la idea de que la moderna planeación, el espacio y el movimiento son complementarios.

Este nuevo concepto era interesante para la exploración por lo que produjo gran cantidad de investigaciones académicas. El desarrollo lineal, en particular, fue tan eficaz en su respuesta al sistema de vida suburbana, tan atractivo visualmente y tan típico producto del individualismo norteamericano con su dependencia del automóvil y su organización de la ciudad por diferenciaciones de zonas, que adquirió una condición "mágica" reflejada en la expresión de *la milla milagrosa*. En su extrema generalización, el desarrollo lineal simboliza una nueva clase de ciudad de la cual Las Vegas es el ejemplo más representativo. De una ciudad así han desaparecido las calles, las plazas, los parques, avenidas y bulevares. Se han ido también los edificios monumentales con sus espacios abiertos. En su lugar aparece el ancho derecho de vía con su deslumbrante despliegue de amontonados signos y símbolos de publicidad. Las Vegas no está encerrada, ni contenida, ni clásicamente equilibrada, ni simétricamente ordenada. Es sólo espacio definido por el impacto de sensaciones directas, medidas por los intervalos entre los estímulos visuales.

El concepto de espacio en movimiento resultó de significativos cambios sociales, económicos y tecnológicos que hicieron posible, por primera vez en la historia, la creación de una nueva organización social que ya no dependía de las ciudades para su funcionamiento. Las nuevas tecnologías en el transporte y la comunicación hicieron posible que la gente actuara entre sí aunque se encontrara ampliamente dispersa. Este nuevo concepto espacial dio lugar a una nueva clase elitista de nómadas profesionales producto del jet, del fax, el satélite. Se quedaron atrás aquellos que no pertenecían a la élite: los niños, los marginados, los de baja educación y todos aquellos que mantuvieron un apego a las ideas de la comunidad.

Las actuales ciudades reflejan cada vez más el creciente abismo entre los estilos de vida y dos conceptos de vivir en la urbe; un abismo que más que cualquier cosa demuestra lo inadecuado de las respuestas que los arquitectos y planificadores han dado, en la primera mitad del siglo, a las necesidades cambiantes de la población urbana. Para lanzar un puente sobre este abismo es para lo que ha surgido en los últimos 40 años una nueva conciencia de lo que hace que una ciudad sea vivible. Los partidarios del cambio son especialmente sociólogos urbanos, antropólogos, geógrafos urbanos, escritores y filósofos. Ellos rechazan las generalizaciones y exageradas simplificaciones de las generaciones anteriores de especialistas urbanos, acentuando el que la salud de una ciudad, tal como ocurre en la naturaleza, está en función de su complejidad. Lo que la ciudad necesita es la transformación de su simplicidad monumental en una complejidad a pequeña escala. Puesto que las ciudades son *collages* de pequeñas ciudades dentro de una ciudad, el diseño urbano debe fortalecer la identidad de cada una de esas ciudades (barrios, colonias, zonas) y proveer espacios y objetos visuales, psicológicamente identificables que sostengan y realcen la vida en comunidad.

Una vez más lo abierto es hacia afuera y los espacios centrípetos están dentro. La escala básica para el diseño de los espacios abiertos es una función de la percepción y de las características humanas. El diseño urbano apunta a promover y realzar el movimiento del peatón. A la comunicación cara a cara, al sentido de territorialidad y a la sorpresa. Se hace hincapié a las soluciones y problemas locales y al incremento del cambio a través de la participación comunitaria. En última instancia, el espacio abierto que surja de todo esto, será social y arquitectónicamente significativo; íntimo, recordable e identificable, es decir, un espacio para la gente que vive en la ciudad.

Cada época pasada constituye para el investigador de la historia una unidad lógica que no puede descomponerse arbitrariamente ni intercambiar sus elementos con los de otros tiempos. Así, los "problemas" a los que se enfrenta hoy día, sólo han cambiado sus dimensiones.

## 5. Elementos constitutivos del espacio urbano.

En un análisis operativo, que tienda a la transformación de la condición urbana y de la arquitectura urbana, no será tan interesante una lista descriptiva de las funciones y de los espacios que pueden quedar comprendidos, en este concepto, como sí pueden ser las interrelaciones que ayudan a diferenciar a mayor grado los elementos determinantes del hecho global.

Por lo tanto se partirá del examen de los elementos urbanos que constituyen el espacio urbano para orientar inmediatamente el análisis hacia las relaciones que ellos encierran o que tienden a encontrar en la ciudad de hoy. El análisis histórico debe traer a la luz no solamente las formas anteriores del espacio urbano, sino también la articulación de la forma actual. Traer a la luz referencias perdidas, modelos abandonados en los caminos sin salida de la historia por motivos contingentes y que podrán ser recuperados de nuevo.

¿Qué funciones y qué hechos físicos entran en la definición del espacio urbano? La respuesta no puede ser más que contingente. La definición es posible solamente para un determinado momento histórico, en una sociedad. A la pregunta planteada, antes de responderse se le debe adicionar "*hoy en las ciudades latinoamericanas*", o bien "*en el siglo III a de C. en la ciudades griegas*".

Se debe tener presente la evolución del hecho. La fuerza de los empujones sociales hace que sea importante reconocer los componentes que tendencialmente entran en la construcción de un nuevo espacio urbano colectivo con respecto a los ya existentes.

Una serie de categorías y elementos de la estructura urbana entran en relación con el concepto del espacio urbano.

Así, el espacio urbano está constituido principalmente por las calles y plazas. Pero realizando una descomposición más analítica se pueden encontrar dentro de la nueva ciudad los siguientes componentes:

- Calles, callejuelas, pasajes, callejones, calzadas, andadores, malecones.
- Plazas, plazoletas, miradores, atrios, explanadas, fuentes, ágoras.
- Parques: regionales, urbanos, locales y vecinales.
- Espacios y edificios públicos, y de patrimonio histórico.
- Áreas centrales, Centro urbano o nodos de concentración de actividades.
- Los monumentos.
- Servicios urbanos y equipamiento.
- Espacio abierto, áreas verdes, jardines.
- Secuencia de espacios y visión serial.

### 5.1 Los espacios y los edificios públicos.

El espacio público tiene un papel de protagonista en la construcción del espacio urbano colectivo de la ciudad moderna. Desde el siglo XVIII en adelante, la intervención de la institución pública (Municipio y Estado) sobre los elementos que constituyen el espacio colectivo crece enormemente pero aparece de una forma fragmentada en operaciones a menudo inconexas (vialidad, monumentos, edificios públicos, infraestructura subterránea, conexión de licencias a los locales públicos).

Los elementos públicos (suelo, edificios) proporcionan las infraestructuras indispensables. Indican directrices del desarrollo y en el mejor de los casos se manejan dentro de planes que trazan un verdadero modelo de nuevo desarrollo.

Una amplia serie de actividades que forman el tejido conjuntivo de la vida colectiva como el comercio, el tiempo libre y la vida cultural, están dominadas por la iniciativa privada y por el capital privado. Bancos y otras entidades privadas se apropian incluso de los elementos monumentales. En la ciudad (occidental) la vida colectiva se completa en gran parte fuera del suelo público.

Tampoco todos los equipamientos públicos y todo el suelo de propiedad pública son convenientes o no se ajustan a la definición de espacio urbano que se está manejando en este trabajo, en buena parte están constituidos por elementos funcionales especializados y "cerrados" (mataderos - rastro-, nudos ferroviarios, las instalaciones de las empresas de acueducto o energía eléctrica, red subterránea de servicios). Todos ellos tienen una función infraestructural y no están abiertos al público ni están comprometidos para un uso colectivo extendido.



Corazón de Taxco.

Imagen 3

Centro urbano en torno al cual giran espacios y edificios públicos y privados. Desde esta zona de concentración de actividades se articulan monumentos, equipamientos y servicios urbanos. Este corazón se oxigena a partir de las áreas verdes y espacios abiertos, principalmente por el parque de la plaza Borda que se manifiesta a manera de Jardín central.

## 5.2 Area central, centro urbano o nodos de concentración de actividades.

El desarrollo del sector terciario y sobre todo del comercio y actividades de servicio, condicionan económica y funcionalmente el desarrollo de la ciudad moderna. El núcleo central de las áreas urbanas (el corazón o centro urbano) vive a ritmos inigualables por otros "órganos" de la estructura (cuerpo) urbana. Las mismas leyes de concentración de las actividades centrales, (coincidentes por la concentración de los valores inmobiliarios), exaltan esta intensidad. En efecto, estas actividades absorben la casi totalidad de la vida colectiva urbana en sus manifestaciones más tangibles.

De ahí, una cierta insistencia en los estudios sobre la centralidad del espacio colectivo contemplada como la existencia de un punto central y la tendencia en hacer coincidir el problema del "centro" de la ciudad con el de sus núcleos terciarios. Por ello, también el relativo desarrollo de la investigación sobre las leyes de constitución de los lugares urbanos cuando se aplican a los sistemas de ciudad-mercado y de centros de servicios (Christaller) o bien a la distribución de actividades comerciales y administrativas en los centros de las ciudades (Rannels).

Es indispensable distinguir los procesos de atribución de significados y de funciones a los espacios utilizados por la colectividad, como hecho de vida cotidiana y cultural, por el modo en que se crea la centralidad de algunas funciones. Con esto, se debe entender que los centros históricos, así como centros urbanos, subcentros de barrio y en general los sitios de concentración de actividades, poseen una importancia en la estructura urbana no solamente por su funcionalidad, sino también, están cargados de elementos abstractos dentro de la memoria colectiva que conforma la historia y vida dentro de la ciudad. En la urbe moderna se ve una continua transformación por la desaparición y aparición de intervenciones, llámese: restauración, reestructuración, demoliciones, nuevos fraccionamientos, nuevos edificios, que generan nuevos nodos de concentración de actividades los cuales deben ganar el "apego" y ser aceptados por la ciudad, de lo contrario ella misma se encarga de negar o afirmar dichos centros.

La época en la que hoy se vive es un gran caos. Se puede decir que se está en el epicentro de la entropía (máximo desorden). Los fenómenos y conceptos de un pasado, presente y futuro se han encontrado y mezclado. Las revoluciones, explosiones y aludes demográficos han destruido el orden de los conceptos que se manejan. Los espacios urbanos de carácter público de los lugares centrales, según la teoría de Christaller, son sustituidos por una estructura de cinturón con nudos.

Los problemas del espacio público son resueltos sobre bases que fueron buenas para las ciudades en diferentes épocas y posiciones en que se encontraban, (en parte, su razón en las aglomeraciones urbanas), pero no podrán ser resueltos en esa misma forma dentro de los nuevos (en cantidad y calidad) espacios urbanos.

## 5.3 Los monumentos.

En la ciudad occidental principalmente, los lugares monumentales tienden a asumir un significado colectivo y asociarse a la idea de las áreas centrales, ricas de sucesos históricos. Pero también en este caso se trata solamente de una imagen parcial, que refleja el empobrecimiento arquitectónico y cultural del conjunto de los territorios urbanizados. En la ciudad de hoy la cual posee grandes zonas periféricas y en las áreas residenciales, no se ha prestado atención a la arquitectura y a los contenidos culturales que hubiera podido introducir en cualquier punto del territorio los factores de la monumentalidad.

En la ciudad, viviendas nobiliarias, edificios para el culto, edificios públicos, puntos nodales del espacio de la ciudad, enteros fraccionamientos urbanos, pueden ser considerados como "monumentales" por su interés arquitectónico o bien por la coherencia con que el cliente o el mismo arquitecto han expresado y representado el sobresalir de estos fragmentos del contexto "normal".

A menudo se trata de un contexto considerado como normal solamente porque estaba construido en la misma época de quien atribuye el adjetivo "monumental" a las arquitecturas anteriores. De este modo, en todos los centros históricos se definen hoy como monumentales, debido a que sobresalen del contexto de la ciudad moderna.

Ciertamente, sería más lógico definir como "monumentales" los lugares y los edificios que demuestran una fuerte persistencia en la estructura de la ciudad, tanto porque tienen la capacidad de mantener sus características arquitectónicas a través de las vicisitudes funcionales y de la vida urbana, como porque influye en los trazados de la ciudad y los asentamientos posteriores.

Ahora bien, estos caracteres no se refieren solamente a los edificios del pasado. En el proyecto de zonas nuevas de la ciudad se plantean idénticas opciones de persistencia y posibilidades de influencias sobre el tejido a través de hechos sobresalientes. Las grandes intervenciones públicas, no faltan incluso en una ciudad dominada cuantitativamente por los intereses de la propiedad privada. Conferir a estas intervenciones una orientación clara en cuanto a lo que se refiere a la arquitectura de la ciudad, depende prioritariamente del espacio que se quiere conceder a los factores culturales y civiles en la política de la ciudad.

La intervención pública deberá dirigir la atención arquitectónica sobre los momentos de interés colectivo, también de la vida cotidiana, cualquiera que sean las funciones que se llevan a cabo en aquellos momentos, haciendo sobresalir algunas partes o monumentos del conjunto urbano según un concepto moderno de "monumentalidad".

#### 5.4 Servicios urbanos y equipamiento.

En la práctica de proyección urbanística, incluso en la reciente, se tiende a aislar los servicios urbanos de las actividades de la ciudad y de los lugares centrales; éstos están concebidos como complemento indispensable de las viviendas y los barrios, y están por esto conectados conceptual y geográficamente de manera única con el sistema residencial. Es difícil distinguir entre servicio y equipamiento de otros elementos colectivos, por ejemplo entre escuelas, hospitales, por un lado, edificios religiosos, edificios históricos centrales, por otro, en los valores arquitectónicos como en la ubicación de la ciudad. La distinción se establece cuando el hecho colectivo en la ciudad explota dividiéndose en elementos de los cuales algunos (justamente los servicios) son empujados por una fuerza centrífuga hacia la periferia y otros (las actividades centrales, los elementos más representativos) son atraídos por la fuerza centrípeta del sistema central.

Solamente cuando se recupera, tanto, la voluntad y la capacidad de la entidad pública de intervenir en la forma de la ciudad, un análisis más complejo de la realidad urbana, los equipamientos escolares, deportivos, zonas verdes públicas, se delinearán como elementos integradores y no separados de una forma más elevada de vida urbana.

Sin depender de las condiciones en las que se encuentren tanto los servicios, equipamientos u otros elementos de carácter comunitario, la población a la que prestan su utilidad, es la que puede darles la condición y trascender su función y convertirse en elementos con significado y hacerlos que promuevan la vida en comunidad.

#### 5.5 Los parques, espacios abiertos, áreas verdes y jardines.

Entran en la categoría de los servicios (y de las obras de urbanización), por ello se aplica y es válido todo lo que se ha dicho sobre estos últimos. Por otro lado, especialmente el espacio abierto, en cualquiera de sus modalidades, es y debe ser contemplado como componente primario del espacio urbano dentro de la estructura urbana.

En las ciudades los espacios abiertos y zonas verdes ajardinadas o con reservas forestales han jugado un doble papel, uno de "embellecimiento" de la ciudad, otro, durante un largo período, fue el único objeto sobre el cual se ejerció la intervención pública. (esta idea se conoce hoy como Reservas Territoriales)<sup>12</sup>. Desde la Roma Imperial en adelante, en la ciudad se ha visto que la predominancia de la propiedad privada y de las altas densidades residenciales ha sido tal, que ha limitado en la función colectiva a la construcción de algunos edificios de carácter religioso, público o comunitario, y a la coordinación y regulación pública del vacío entre edificio, calle y plaza. Esto ha conllevado, por una parte, a la reducción de la cantidad de espacios abiertos dentro de la ciudad y por otra, a un disfrute más intenso y a un papel más marcado de los canales de espacio abierto recortados en la compacta masa edificatoria de la ciudad "amurallada" o metropolitana.

El espacio urbano abierto de carácter público se define por negación, como espacio liberado, expropiado del uso privado. Su configuración y arquitectura está determinada por las dimensiones de los edificios que lo rodean y que no son necesariamente públicos o colectivos.

Comparando este modelo con los de la ciudad griega antigua o con la ciudad otomana, donde las densidades edificatorias son más bajas, las superficies no edificadas más amplias y donde los elementos colectivos no se identifican con el espacio vacío, sino que son edificios o complejos de edificios con una arquitectura propia: hay que pensar en las *ágoras* y en los *temenos* de la ciudad griega, en los grandes conjuntos monumentales de las fundaciones religiosas de la ciudad otomana.

Bajo una nueva perspectiva cultural (que renueva la forma de disfrute y la concepción del espacio urbano) y política (con el mayor control de la entidad pública sobre las intervenciones constitutivas de la ciudad), el espacio abierto y las áreas verdes tienen indudablemente una función más definida.

Los estándares legales y la normativa, imponen cantidades de superficies no edificadas. El espacio abierto que se maneja en la ciudad es mínimo a nivel cuantitativo. Así, si todas las batallas por una condición urbana más justa se pudieran vencer, se asistiría a un incremento de los espacios abiertos.

No se trata solamente de una cuestión cuantitativa, sino de la recuperación de factores sociales, de la demanda de mayor sociabilidad de los servicios, de un uso extendido y no sectorizado de los espacios urbanos abiertos de carácter público.

<sup>12</sup> En la República Mexicana se tiene que en las áreas urbanas con población superior a los 15.000 hab. se requieren zonas aptas para el desarrollo urbano, pero el problema se acentúa cuando se sabe que se requieren 150.000 Ha. y no hay reservas territoriales para tal fin, sin importar la existencia de un Plan de Desarrollo. Este antecedente es uno de las principales dificultades que se generan por falta de control sobre el uso y destino del suelo dentro del espacio urbano.

No sólo los espacios abiertos de una escuela o universidad (campos de deportes, jardines, etc), representan o deben representar una cantidad relevante en el tejido urbano, sino que se exige que estos espacios sean disfrutables por toda la comunidad. Para ser efectiva y eficazmente disfrutados. No pueden estar distribuidos casualmente. Se debe buscar una cierta sistematización en relación con otras funciones y tipologías urbanas.

Por tanto se está frente a un problema de cantidad y continuidad del espacio público abierto, de su crítica en cuanto sistema urbano, de su proyecto como sistema físico que tiene una coherencia propia. Se tienen delante una serie de cuestiones que conducen a una configuración de la ciudad, donde las áreas verdes y el espacio abierto tienen un papel importante, se exige una definición más exacta y se ofrecen nuevos materiales para su arquitectura.

Las actuales formas de urbanización han demostrado ineficiencia para intercalar las nuevas cantidades de áreas verdes y de espacios abiertos en un sistema global, además esa distribución de espacio se ha reducido a un simple hecho cuantitativo fragmentado, concebido como puro "servicio" autosuficiente.

Se ve que el espacio urbano de la ciudad no puede coincidir completamente con una sola función o con una sola categoría tipológica; debe contemplarse como una combinación compleja de funciones y de elementos. El espacio urbano de la ciudad se ha concentrado en cada época en torno a una específica combinación de funciones emergentes.

Como idea de complemento y en forma aclaratoria, se da una definición de estructura urbana tal como se maneja y debe interpretar dentro de este trabajo.

Estructura urbana: está constituida por una serie de elementos físicos, destinados a la realización de distintas actividades. La distribución de estos elementos en el espacio determinan la existencia de diferentes zonas en la ciudad que corresponden a diferentes usos del suelo: habitación, industria, comercio y oficinas, vialidades y equipamiento.

La estructura urbana es el conjunto de zonas con diferente uso del suelo así como su interrelación (posición, jerarquía, tamaño, dependencia, etc). El espacio urbano es una dimensión abstracta que hace parte de la estructura de la ciudad.



Panorámica nocturna del centro de la ciudad.  
Vista desde el mirador de Guadalupe hacia el sur.

Imagen 1

La belleza de la parroquia de Santa Prisca es innegable, no obstante, Taxco es mucho más que este templo.

## 6. La calle, la plaza y el parque. Componentes fundamentales del espacio urbano.

La plaza, la calle y el parque son los elementos básicos que conforman el espacio urbano. Se ha discutido si ha sido la plaza, antes que la calle, el primer espacio inventado por el hombre. Ortega y Gasset ha resumido esta idea: "La *urbis*, la *polis* empieza siendo un vacío: el *forum*, el *ágora* y todo el resto es un pretexto para proteger este vacío, para delimitar su contorno".

Tanto la aparición de la calle como de la plaza o de cualquier elemento que se desprenda del espacio urbano responde a un proceso de desarrollo simultáneo. Cualquier intervención edificatoria o de urbanización implica indiscutible y necesariamente la articulación entre espacios de comunicación y espacios de reunión o permanencia.

Se debe entender que para el estudio de estos elementos, se facilita la manera individual, pero no hay que olvidar que el funcionamiento de éstos es de forma integrada. La ciudad es una unidad, un ente viviente indivisible. Por ello dentro de la disertación y explicación que a continuación se realizará, se nota que dentro de la explicación de un elemento se recurre a los otros para tener una idea global y lo más próxima a lo real.

### 6.1 La calle.

#### a. Antecedentes.

El lugar que ofrece más espacio público es la calle. Es el mayor espacio urbano abierto de carácter colectivo que se encuentra en la ciudad. Por lo anterior este trabajo se orienta a tratar las calles urbanas, aunque se tomen cualidades intrínsecas de todas las calles.

La calle es un elemento fundamental del espacio urbano. Generador de la ciudad, cuando a un lado y otro del camino (calles, avenidas), se forma una aglomeración o se determinan o fijan usos que según sean, configuran y determinan el carácter de dicho espacio. Es un eje de tránsito y comunicación a la vez que de crecimiento continuo del tejido urbano.

La parcelación y división con calles (nuevos desarrollos, fraccionamientos, etc.), transversales de la calle principal son la matriz de una ciudad. La altura de los edificios que flanquean una calle, lo mismo que el ancho de la calzada, son esenciales a la hora de valorar su adecuación como espacio urbano. La relación de dimensión respecto a la importancia de la ciudad es decisiva.

"La calle es el resultado del crecimiento en superficie de una localidad después de haber rodeado densamente la plaza central con edificios" (Krier 1981).

La calle organiza la distribución de terrenos y comunica cada una de las parcelas (cuadras y manzanas). Tiene un carácter más utilitario que la plaza. La plaza debido a su amplitud, predispone más que la calle a detenerse, mientras que la calle, dada su estrechez, crea por sí sola un ambiente de tránsito y rapidez.

Trazada según las épocas a escala del hombre, del caballo, del carro, y de la carroza en el pasado y hoy del automóvil, la calle sirve sobre todo para el tránsito y circulación de personas y vehículos. Con árboles y aceras o carentes de éstos elementos, la calle es, además de un pasillo de circulación un lugar de paseo con tramos más o menos frecuentados y con mayor o menor cantidad de establecimientos públicos, comerciales o zonas residenciales.

El nerviosismo del tránsito rodado y el humano es uno de los mayores atractivos de las arterias de las grandes urbes. Existen diferentes tipos de calles: ruidosas, animadas, calmadas, aburridas, misteriosas, feas, miserables, etc. Según sea la zona urbana, la calle es siempre un espacio concreto, dotado de una vida propia. Su variedad, atracción y rechazo pueden ser infinitos. A lo largo del tiempo el trazado de la calle ha variado, desde la *vía sacra* de Babilonia hasta la Quinta Avenida de New York. En la calle se refleja la historia de la ciudad.

Los proyectos utópicos, la eficiencia en la construcción y las innovaciones tecnológicas hacen que las funciones de la calle se modifiquen dentro de las ciudades actuales. El impacto de la tecnología en el uso de la calle tienen un efecto transformador. Y se han alterado al punto de ser irreconocibles.

Las expectativas del contacto humano diario que ofrecen los espacios públicos en forma exclusiva y la oportunidad de intercambio sin el cual la comunidad se derrumbaría, se ven amenazados por el reciente riesgo de la alienación del habitante de la ciudad. El costo de la alienación no se puede medir fácilmente. Contribuye en forma general a la tensión social, imprime una connotación negativa, genera espacio perdido y por lo tanto, malestar urbano (una variada "gama" de crímenes, asaltos, "mordidas", carencia de espacios, sensación de inseguridad, calidad ambiental espacial deteriorada, carencia de mobiliario, etc).

Los espacios urbanos son instituciones sociales, y en su aceptación por la comunidad es lo que les da el nombre; un individuo puede abrir o marcar una senda en el bosque, pero si no es seguido por otros, su senda nunca será camino o calle.

Los cambios en los espacios urbanos dejan consecuencias psicológicas. El hecho de separar o polarizar el vehículo del peatón o cualquier clase de distanciamiento (suspensión de tránsito motorizado, pasos a desnivel) es reflejo de esta situación en la cual se toman soluciones que aparentemente son buenas, pero en el fondo, no dan respuesta a la situación inicial o incluso acarrear nuevos problemas. Esto demuestra la sensibilidad del espacio urbano, evidenciando que todas las alteraciones en él, se manifiestan en la vida cotidiana urbana de los habitantes.<sup>1</sup>

La ciudad como sus espacios urbanos, calles, plazas, se han transformado en un fenómeno tridimensional ya que la carga conceptual debe traducirse en términos de forma construida. Por lo tanto en la ciudad tridimensional, el ámbito intermedio, la franja entre lo público y lo privado tendrá una importancia cada vez mayor. Se deben tener ideas claras sobre la naturaleza, vida y aparente indestructibilidad de los espacios urbanos.

## **b. La calle y la ciudad.**

### **i.) Funciones de la calle.**

La función más conocida de la calle urbana es la de contener el tránsito vehicular y peatonal. Esta función es la más directa, la más conocida y la más palpable, pero no necesariamente la más importante, su utilización debe ser vista desde una manera más integral. Por ello se encuentran otras funciones igualmente importantes:

- Genera el espacio para transitar y permitir la comunicación entre las diferentes zonas de la ciudad. La calle es la unidad básica en la red de comunicación urbana.
- La calle permite delimitar la propiedad y en lo general separar los usos del suelo.
- La calle posibilita que los predios tengan por lo menos una fachada libre y acceso directo. Además de proporcionar iluminación y ventilación natural.
- Alojar las redes de servicio público e infraestructura. (Agua, luz, gas, transporte público, metro, etc)
- Contener el tránsito de automotores y peatonal. (El tránsito en bicicleta es casi nulo).
- Proporcionar estacionamientos sobre la vía pública.<sup>2</sup>
- Albergar las distintas actividades humanas e interrelacionarlas. La calle es el escenario de la vida pública en la ciudad.
- La calle, espacio de paseo y motivo de contemplación.

Puntualizando ciertos aspectos se puede decir de la calle lo siguiente:

Su función es para la comunicación principalmente, el resto de sus usos son complementarios e incidentales. La característica principal de la calle es su uso común y compartido de dichas actividades complementarias.

La calle no es para una utilización individual; el uso de la calle se da de manera particular pero, es colectiva. Es fundamental su función como elemento de contacto social y de las posibilidades que brinda para la recreación. En ciudades pequeñas, como en zonas marginales (donde carecen o no existe equipamiento básico), sólo existe la calle como espacio de convivencia; permite desde los juegos infantiles, hasta las celebraciones religiosas y cívicas. Es muy común ver en ciudades de provincia a niños y jóvenes jugar y recrearse en la calle, ya que es el único espacio físico existente para ello. Así la recreación en la calle también se debe rescatar para las grandes urbes que sufren el amontonamiento, estrechez de espacios y la minimización de la vivienda por el valor de la tierra.

### **ii.) El valor social de la calle.**

Al respecto se trata de entender el concepto de la calle como la necesidad de prever un espacio adecuado para el desarrollo de una convivencia cívica positiva. Así cuando se recorre una ciudad por primera vez, se la conoce en primera instancia por sus calles, el agrado o desagrado que causa en el visitante, es decir, por las características y la configuración de sus calles. La ciudad se refleja en las calles que contiene; las calles son reflejo de la ciudad que articulan.

La calidad de la calle se transfiere a la arquitectura edificada y por ende; al conjunto de espacios que conforman la ciudad, a las personas que viven en la ciudad, y a la cultura a la que pertenecen. Las características no solamente se refieren al diseño, sino a la **vocación, aptitud y capacidad** para desarrollar y permitir la convivencia cívica de la vida urbana rica y variada.

La ciudad sin vida colectiva no es ciudad, y si bien la convivencia cívica se compone de muchas actividades

<sup>1</sup> Hechos como el cambio de sentido en una vialidad, el cierre o la aparición de calles, marcas en la vía pública, hacen que las personas cambien sus rutinas tratando de invertir menos tiempo. Factores como estos (solidaridad, apatía) hacen que cambie el sentido de apropiación del residente frente a su barrio. El disponer lugares para la vida comunitaria o perderlos se refleja en la actitud de integración ciudadana. El poseer cerca del lugar de residencia zonas verdes o parques, da otro tipo de percepción y adecuación en la ciudad.

<sup>2</sup> El inadecuado manejo de esta función hace que se convierta en problema. Por ello los estacionamientos en la calle son uno de los principales factores de deterioro del espacio urbano (aparcamientos en segunda y tercera fila, insuficiencia de lugares). Todo ello agravado por una cultura que sobre-utiliza al automóvil.



**Calles para el tránsito vehicular y peatonal.**

Así se tiene la calle Juan Ruiz de Alarcón, la cual muestra las proporciones de una calle típica colonial donde la escala de modulación era el hombre. El espacio de la calle se ve enriquecido por la arquitectura de las casas (aleros, tejados, balcones), el tratamiento de pisos (texturas, empedrados) y el remate visual que pone como fondo al cerro y la misma arquitectura que cierra la perspectiva de la calle (casa de triple altura de perfil) desembocando especialmente en la Plaza Bernal.

Imagen 5

Otra calle que se utiliza de forma mixta (como son la mayoría de las calles del centro de la ciudad), es la calle de Cuauhtemoc, la cual presenta otras características ya que en ella se desarrollan gran variedad de actividades por estar demarcada con distintos usos del suelo: comercial, servicios, habitacional. Esto responde a que es una calle que nace en la Plaza Borda.

Es importante destacar el manejo y mantenimiento que se les da a la fachadas para su aprovechamiento como atractivo para los visitantes.



Imagen 6



Las calles de Taxco estructuran el espacio urbano de la ciudad. En esta imagen desde la calle de Guadalupe, que finaliza o remata especialmente en la capilla de la Virgen de Guadalupe, se puede ver como abre espacio para articular su trazado en torno a la visual hacia Santa Prisca. Se aprecia la topografía montañosa como enriquece la panorámica. Estas calles muestran la convivencia entre peatones y vehículos, paradójicamente no tienen banquetas.

Imagen 7

humanas interrelacionadas, la calle permite y juega un papel muy importante en esta interrelación ya que es la unidad básica en la red de comunicación de una ciudad.

La manera en que la gente vive en las ciudades se define según cada cultura, por ello cada sociedad hace uso de las calles y espacios urbanos de forma diferente.

En este ámbito la función de la calle es la de contener, mantener y enriquecer la vida urbana. Este factor es lo que más se ha pasado por alto en la planeación urbana.

Hay puntos que se repiten, coinciden o se dan en toda vida o experiencia urbana en las calles y plazas. Estos puntos comunes son:

- **Contacto humano:** En la calle se entra en un *obligado* contacto o relación con extraños de diferente forma, intensidad, duración, etc. Por otra parte se genera un fenómeno de transformación por medio de la *colidianidad*, en el cual los extraños pasan a ser conocidos, "vecinos"<sup>3</sup>.

El hombre es un ser social por naturaleza, por ello establece un dominio de su territorio mediante estas relaciones para que se identifique y se reconozca como parte de su calle, cuadra, barrio o colonia y su ciudad.

- **Educación cívica:** La vida urbana es educación cívica<sup>4</sup>. En la ciudad se desarrolla el sentido de una convivencia en común con extraños o no, siempre compartiendo responsablemente beneficios y problemas, asumiendo situaciones favorables y desfavorables del comportamiento que son de interés común.

### III.) Definiciones de calle.

Dentro de la literatura del urbanismo se encuentran diferentes formas de definir a la calle, ello depende de los enfoques que los diferentes autores le dan. En cada una de ellas se enfatiza o remarca uno o varios aspectos relacionados con la intención que se tenga al definir la calle.<sup>5</sup> Vale la pena aclarar que las definiciones de estos elementos varían ya que están subordinados a su aplicación. Se puede apreciar que en las distintas definiciones prevalece su concepto esencial y generatriz, lo cual se trató de explicar en los numerales anteriores.

De tal manera se tomarán las definiciones que se consideran más significativas:

#### **Calle:**

- Camino público entre dos filas de casas o linderos (paramentos) o predios enfrentados.

(Manual de Manejo del espacio público, Calles y Plazas, SENA, Bogotá, Colombia.)

- Espacio público y abierto delimitado por predios (edificados o no) y que los habitantes de un asentamiento humano utilizan libremente de manera colectiva o individual para diversos fines.

(Fátima Cruz 1991, Tesis en Urbanismo, UNAM)

- Espacio conector de actividades de escala local y vida urbana del vecindario.

(Marco A. Benavides 1993, Tesis Maestría en Urbanismo, UNAM)

- El espacio de la calle es una zona pública de movimiento y de juego dispuesto de forma en que todos los residentes pueden verlo.

(Jan Bazant, Manual de criterios del diseño urbano 1984)

- Es el elemento fundamental del espacio urbano generador de la ciudad (aglomeración), eje de tránsito y comunicación, es la vía de comunicación a la ciudad. Es un espacio concreto de vida propia.

(Antonio Bonet, Las claves del urbanismo 1989)

- Franja de tierra de uso público limitada por diversos predios edificados o no, y cuyas funciones principales son: permitir el tránsito de personas, vehículos y/o animales, comunicar entre sí los predios que la delimitan, alojar los servicios públicos de infraestructura, posibilitar la circulación hacia otras calles y en consecuencia hacia otros predios más o menos distantes.

(Horacio Landa, Terminología en urbanismo 1976)

<sup>3</sup> Así aparecen los típicos personajes de la cuadra como: el panadero, la señora del puesto de periódicos, el señor de los ebarrotos, etc. Todos, personajes importantes dentro de una comunidad.

<sup>4</sup> Esto se refiere a lo que se relaciona con el concepto de "urbanidad" o "urbanismo".

<sup>5</sup> Esta idea se aplica para otros elementos del espacio urbano: plazas, parques, jardines.

• Es el resultado del crecimiento en superficie de una localidad después de haber rodeado densamente la plaza central con casas. La calle organiza la distribución de terrenos y comunica cada una de las parcelas. Tiene un carácter más utilitario que el de la plaza... la calle es un elemento de orientación y de comunicación.

(Rob Krier. El espacio urbano 1983)

• Vía urbana de tránsito público, que incluye toda la zona entre los linderos frontales de propiedad.

De este punto se desprenden las siguientes clases de calles dentro de los conceptos de vialidad y tránsito:

**Calzada:** Paso o calle entre guarniciones para el paso de vehículos.

**Calzada urbana:** Zona de la vía destinada para los vehículos.

**Calle auxiliar lateral:** Auxiliar de una vía principal paralela a ella que sirve a los propietarios adyacentes de acceso.

**Calles centrales:** Principales arterias urbanas, vías de incisión en las áreas centrales.

**Calle ciega:** Sin retorno de vehículos, con un solo acceso.

**Calle ciega en retorno:** Acceso por un solo extremo y permite el retorno de los vehículos.

**Calle colectoras:** Vía rápida de conducción hacia otras zonas de la ciudad.

**Calle de doble sentido:** Tránsito simultáneo en ambas direcciones por un sólo carril.

**Calle de rodaje:** Vía definida para el tránsito terrestre.

**Calle de servicio:** Vía exclusiva para vehículos especializados en transporte de carga.

Ramificaciones de las vías de distribución que conducen hacia sus destinos finales.

**Calle de un solo sentido:** Tránsito o desplazamiento en un sola dirección.

**Calle distribuidora:** Conducción hacia zonas residenciales, industriales y zona central.

**Calle en dos sentidos:** De dos o más carriles, donde el tránsito se mueve simultáneamente en sentidos opuestos.

**Calle local:** Para dar acceso a residencias o propiedades.

**Calle peatonal:** Exclusiva para la circulación de peatones. Obstaculiza el paso de vehículos.

Zona exenta de todo tránsito vehicular, exclusiva para la circulación de peatones generalmente enclavada en un centro urbano y áreas comerciales. En algunos casos dependen de un horario de operación, funcionando después para vehículos de servicio de distribución de mercancías.

**Callejón:** Paso estrecho entre paredes, casas o elevaciones del predio.

**Callejuelas:** Senda estrecha entre casas o edificios que dan acceso a la parte de atrás de las propiedades.

(Leonardo Izo, Glosario de planificación vial 1985)

Para calificar de forma más precisa a la calle, está se relaciona con otros conceptos que le dan un carácter especial. El concepto de calle no está aislado. Así dentro de las más importantes se tienen:

#### **Calle vehicular:**

• Vía pública destinada a la circulación de los vehículos (calzada) y peatones (andén, banqueta)

(Manual de Manejo del espacio público. Calles y Plazas. SENA. Bogotá, Colombia.)

#### **Calle peatonal:**

• Vía pública destinada al tránsito de peatones exclusivamente.

(*Ibidem*)

• Espacio o franjas destinados especialmente a la circulación de peatones fuera de la circulación vehicular, con adición o como parte de los arroyos (aceras, andadores) o separados totalmente de los mismos en el interior de las manzanas.

(Horacio Landa, Terminología de urbanismo 1976.)

#### **Calle peatonal- vehicular:**

• Vía pública destinada principalmente al tránsito de personas pero con la posibilidad de circulación lenta de vehículos.

(Manual de Manejo del espacio público. Calles y Plazas. SENA. Bogotá, Colombia.)

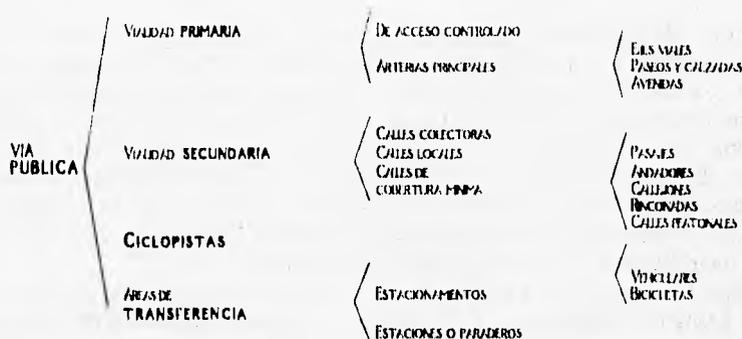
Como complemento se presenta una definición de vía pública, ya que se emplea este concepto para explicar el de la calle.

#### **Vía pública:**

• Todo espacio de uso común que por disposición se encuentre destinado al libre tránsito de conformidad con las leyes y reglamentos en materia, así como todo inmueble que de hecho se utilice para este fin. Es característica propia de la vía pública servir para la aereación, iluminación y asoleamiento de los edificios que la delimitan, para dar acceso a los predios colindantes o para alojar

cualquier instalación de una obra pública o de servicio público. La vía pública implica calles y espacios de uso común, plazas, jardines, andadores. (Naturaleza Jurídica)  
(Reglamento de construcción para el Distrito Federal. Artículo 6º. México 1989.)

• La vía pública es el conjunto de elementos cuya función es permitir el tránsito de vehículos, ciclistas y peatones, así como facilitar la comunicación entre las diferentes zonas de la ciudad. Estos elementos se clasifican de la siguiente manera según el Nuevo Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal Artículo 73º. México 1989.



### c. Niveles de análisis de la calle.

Para profundizar en el conocimiento de la calle se divide su análisis en tres diferentes escalas de aproximación: nivel ciudad, barrio y cuadra.

#### 1.) Nivel ciudad.

A nivel de la ciudad la calle interviene dentro de una complementariedad de usos del suelo por la especialización de ciertas zonas, esto hace que se genere una inmovilidad urbana para lograr una satisfacción de necesidades de las áreas habitacionales principalmente.

El uso de la calle depende de la zona o zonas que comunica. Aquí no se habla de la "calle", sino de vía primaria, vialidad metropolitana, que comunica los diferentes sectores de la ciudad, por ende las diferentes actividades urbanas. La noción de calle esta en su grado más amplio y general, por ello las características ambientales, aunque no de manera general, presentan cierta homogeneidad o no poseen mayores distinciones (independiente de las fachadas de los edificios que las flanquean).

Sobre una calle de este tipo se encuentran todos los usos que se pueden presentar en una ciudad.

El concepto de calle está en este nivel dentro del uso de la estructura vial. De tal manera es preciso diferenciar las clases de calles y vialidades, es decir, definir la jerarquía vial de la ciudad. Se debe entender que el arroyo es el espacio principalmente para los vehículos (circulación). Dicha jerarquía depende de los siguientes factores:

- El tránsito vehicular que circula por el arroyo, es decir por el número de carriles, se determina por un flujo vehicular previsto.
- El flujo vehicular está determinado por la movilidad urbana, dependiendo de los V.P.D. (viajes persona día) en relación a un origen-destino.
- Las vialidades de mayor jerarquía recorren mayores distancias. Tienen las secciones más amplias, camellones centrales y carriles de alta velocidad.

Las banquetas (aceras): deben ser consideradas como el territorio de dominio del peatón. Los aspectos y agentes que influyen en la determinación y configuración del espacio de la acera son los siguientes:

- Dependen para su diseño (ancho) la intensidad de paso de los usuarios peatones con respecto a los usos del suelo.
- El tipo de arbolado requerido está en función del tipo de clima y factores ambientales.
- En cuanto a la ingeniería urbana, determina las necesidades de alojar las redes de infraestructura y

mobiliario urbano.<sup>6</sup>

- El espacio necesario para los radios de giro en las esquinas.

La clasificación de diferentes jerarquías de vialidad no deben depender de la distancia que recorre o su ubicación con respecto a otras calles, sino que la importancia está en el papel real que representa o que va a representar en la comunicación interna de la ciudad.

En términos de aproximación se estaría hablando a una escala de 1:50,000 o 1:20,000, donde el espacio es visto de manera general, de tal forma que no se "toman" en cuenta a los habitantes, no se llega a su nivel; la planeación parece estar hecha desde un avión donde sólo se ve la mancha urbana a trabajar.

### ii.) Nivel barrio.

El concepto de calle a este nivel, maneja una escala más particular. Aquí la calle es el espacio que articula la estructura de una zona específica de la ciudad, donde se pueden identificar áreas con características homogéneas (generalmente). La calle entendida a nivel de barrio es el elemento que comunica a una zona específica (un barrio en particular) con el resto de la ciudad. Es por ello que en calles de este tipo donde se ubican las rutas de transporte público, los principales equipamientos, se encuentran usos de tipo mixto y comercial, etc. Es decir, la calle es caracterizada por los usos que particularizan un determinado barrio.

En este punto lo importante es revisar las relaciones entre la calle y las actividades urbanas. En ella se demuestra que la calle cambia y se transforma con el tiempo. Es entendida como un ente vivo que se adecúa a los cambios tanto económicos, sociales y políticos de la ciudad.

Es evidente que la manera como son utilizadas las calles está relacionada con los usos del suelo; y por tanto, su densidad e intensidad determinaran la cantidad de movimiento de una calle, tanto de vehículos como de peatones.

La interacción entre la calle y el uso del suelo posee dos facetas: la primera precisa que las características de la calle influyen en el tipo e intensidad de la actividad. La segunda explica como el uso del suelo determina la intensidad con que se usa la calle.

Para finalizar, la calle entendida desde el barrio, tiene tres aspectos que la caracterizan: 1.) El uso del suelo; 2.) La vialidad y la red vial; 3) La utilización<sup>7</sup> del suelo y su interacción con la red vial.

La escala que maneja este nivel es la 1:2,000; aquí no hay diferencias entre el urbanismo y la arquitectura, ya que trabaja sobre el espacio que las personas perciben y viven. En este punto se genera el espacio para que las personas intervengan diciendo lo que opinan de su zona de vivienda o trabajo por medio de la participación ciudadana.

### iii.) Nivel cuadra.

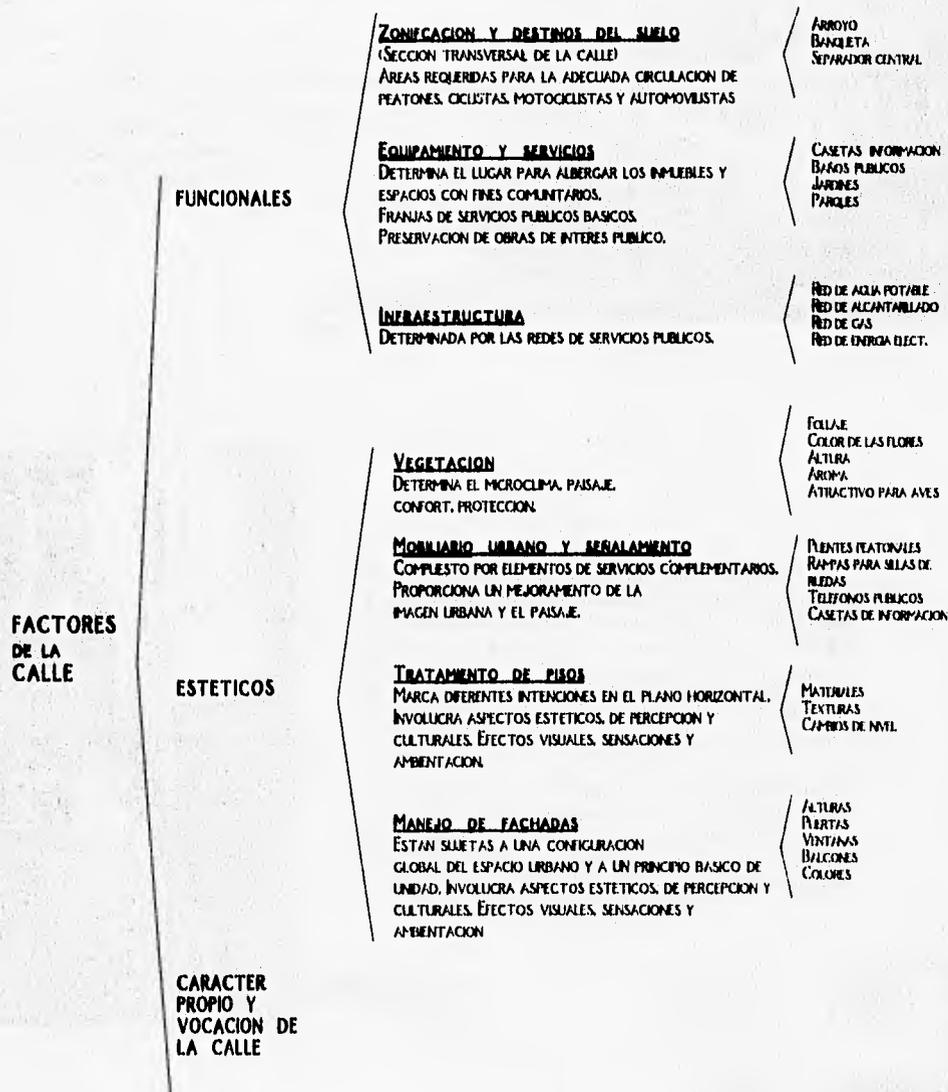
Desde la perspectiva de la cuadra, la calle es la que se encuentra inmediatamente en frente de las edificaciones, sean estas residenciales, comerciales, etc. La calle es el espacio que rodea y delimita a la manzana, por ello su análisis es más detallado y más preciso. La atención se centra en las particularidades de la organización urbanística, cuya configuración o desfiguración es de vital importancia para la imagen del medio ambiente cotidiano. El concepto de calle a este grado de aproximación es el de lo cotidiano. La perspectiva de intervención es desde el punto de vista del diseño urbano, el cual pretende, de forma general, la configuración de ambientes urbanos a escala y necesidades del hombre.

La escala de trabajo para este nivel es más particular que la del barrio, es decir, menor a 1:2,000 hasta llegar al detalle (materiales, texturas, colores). El área de estudio se limita solamente a la calle o cuadras que enmarcan el espacio (habitacional, comercial; de relación directa), donde hay una gran interacción entre la planta baja de los edificios y la calle. Es aquí donde se tiene la oportunidad de personalizar la calle adecuándola a las necesidades y decisiones de los usuarios, con la finalidad de generar un ambiente urbano armónico, por un lado: el hombre individual (Escala particular; como la determinación del tipo de textura de piso) y el hombre en comunidad (Escala general, urbana; como la determinación del ancho de un andén), y por otro entre el hombre y su ambiente creado. Lo anterior se logrará mediante acciones como la peatonalización de áreas, señalamiento y mobiliario urbano, manejo de la vegetación, tratamiento en las texturas y niveles del piso, etc.

<sup>6</sup> El mobiliario urbano incluye las disposiciones y lineamientos para personas discapacitadas (invidentes y personas que se desplazan en sillas de ruedas). Así, se contemplan elementos como: rampas, pasos texturados, estacionamientos especiales, etc.

<sup>7</sup> Esto se refiere a la intensidad de uso y a la ocupación del terreno.

Como compendio de los aspectos que intervienen - en mayor o menor medida-, dependiendo del tipo de calle ya sea habitacional, comercial o de una zona central, se tienen los siguientes:



#### d. La calle, célula urbana básica.

En términos de circulación y tránsito, la calle posee dos ideas, cuando se asocia al concepto de: 1.) **senda**: se refiere a su vocación de conducto de comunicación que permite el tránsito. 2.) **borde**: denota la idea de límite u obstáculo que separa o divide la comunicación directa.

La calle al ser un conducto por el cual fluyen las actividades que le dan vida a la ciudad, siempre debe ser considerada como un factor de desarrollo y vector que marca crecimiento; por ello se requiere que se regule y controle para asegurar su adecuado funcionamiento y aprovechamiento por parte de los usuarios.



A medida que una calle se aleja del centro de la ciudad, su carácter de espacio de gran vitalidad se convierte en un lugar más particular que responde a la conformación de barrio disminuyendo su rango en la jerarquía urbana.

- La calle es un sistema limitado y cerrado. Esta consideración puede parecer curiosa cuando siempre se la ha tomado como un elemento muy accesible público y dispuesto a absorber un flujo de tránsito continuo. Sin embargo es apropiado concebir a la calle como una forma limitada, la cual debe ser legible y perfectamente determinada como entorno de la arquitectura.

Imagen 8

Las calles peatonales en Taxco responden a diversos motivos. El primero hace referencia de la adecuación en la topografía (generar un camino más corto). Responden a la vinculación con el centro, ya que presentan distancias que se pueden caminar. La arquitectura proporciona la protección necesaria (sombra, evacuación de aguas de lluvia, tramos aterrazados para facilitar su recorrido, etc) para la comodidad del peatón.

Sean calles peatonales o para el uso de vehículos, presentan, en el caso de Taxco, una vinculación a Santa Prisca como elemento de referencia a manera de eje visual. Esto hace que la calle de estructura a la ciudad, articulando sus espacios y sus edificios.



Imagen 9



Imagen 10

La calle como enlace entre personas facilita la comunicación y la interacción social. La calle es el espacio urbano intermedio entre el edificio y el espacio abierto que inmediatamente lo rodea.

El carácter tridimensional de la calle, manifiesta que no sólo incluye el pavimento o el tratamiento de piso del arroyo y la banqueta, sino también las edificaciones que se sitúan a lo largo de ella.

Imagen 10

## I.) Trinomio: arroyo, banqueta, predio.

### • Arroyo:

Es el espacio de flujo vehicular también usado como estacionamiento. Su variable de tiempo es medible<sup>8</sup> y presenta la tendencia a ser minimizado.

### • Banqueta:

Es el espacio de flujo peatonal también usado como estacionamiento; pero es más que esto; presenta otras connotaciones que la determinan: actividades de recreo, circulación, trabajo. El factor tiempo en la banqueta no es limitado. A ella la condiciona el uso del suelo que existe en los predios colindantes y de forma general las actividades que se dan en ella y a su alrededor.

### • Predio:

Es el inmueble o territorio que delimita el espacio dependiendo del uso del suelo o actividad urbana que en él se desarrolla. El uso del suelo, la zona urbana, las actividades y funciones en la vialidad, son factores que intervienen en la determinación de la vocación y configuración de la calle, así como la imagen urbana y organización de la estructura urbana.

Las actividades propias de cada uno de los elementos anteriormente mencionados, se salen de su lugar y pasan a ocupar parte de otro elemento, así, el arroyo y la banqueta son invadidos por ventas callejeras o saturadas por automóviles; en el caso particular de las banquetas, por anuncios de los comercios, mobiliario inadecuado e infraestructura (postes de luz) mal ubicada.

Como característica se encuentra que son actividades con territorios claramente definidos, pero muy susceptibles a modificaciones y alteraciones debido a su flexibilidad.

Una idea importante aquí es mantener la **flexibilidad** del ciudadano para poder pasar sin inconvenientes mayores de su condición de peatón a la de usuario del vehículo de motor, ya sea de uso privado (automóvil particular) o de uso colectivo (autobuses, taxis), y vice-versa es decir, de la condición de conductor o pasajero a peatón; esta flexibilidad se debe dar en cualquier momento y lugar.

Lo anterior tiene que ver con la **versatilidad de movimiento**, la interacción de los diferentes modos de transporte aportan mucho al enriquecimiento de la calidad de vida urbana.

Lo que se pretende es darle tanto a peatones como automovilistas su lugar dentro del trinomio, teniendo en cuenta que cada uno lleva a cabo determinadas funciones y diferentes actividades a lo largo de la calle con la libertad de que cada quien la puede usar de manera y formas diferentes (dentro de una normatividad y principios de convivencia en comunidad; muchas veces olvidados).

## II.) Sub-elementos del trinomio.

Los elementos de la calle no deben tratarse por separado o de forma aislada. La utilización de cada elemento no termina en los límites tradicionalmente definidos, ya que comparten actividades: entrada, salida, publicidad, carriles de transición, etc.<sup>9</sup>

A continuación se desarrolla una matriz con los diferentes elementos que intervienen en el espacio de la calle.

<sup>8</sup> En un corte transversal se aprecia la cantidad de autos en circulación así como la cantidad de autos estacionados, esto teniendo en cuenta la interacción entre las zonas de la ciudad y por los diferentes usos del suelo.

<sup>9</sup> La banqueta se puede calificar como ante sala entre la calle y el interior de los predios.

Elementos de la calle y sus características.

NOMBRE	ELEMENTO FISICO	FUNCIONALIDAD	ESTETICA PAISAJISTA	FUNCION URBANA	VARIABLES
CAMELON, SEPARADOR	Concreto, ladrillo y cemento, líneas, tachuelas	Separación entre carriles de circulación. Separar flujos. Controlar maniobras inadecuadas.	Zona verde arborizada y cubierta de pasto. Recreación, ambientación.	Ubicación de infraestructura urbana. Descanso para el peatón. Según el espacio disponible, se puede ubicar equipamiento.	Cruzable, no cruzable, lateral o de elevación.
CARRILES CIRCULACION	Espacio limitado para la circulación. Faja de la superficie de rodamiento	Circulación con capacidad para una fila de vehículos. También puede usarse como estacionamiento.	Es el espacio que delimita la visual del conductor. Puede tener tratamiento de piso.	Ducto de comunicación para los vehículos en un solo sentido y abre una misma fila.	Tipos: auxiliar, aceleración, cambio de velocidad, exclusivo. De ancho variable.
CARRIL DE ESTACIONAMIENTO.	Espacio limitado para estacionamiento sobre la franja de rodamiento.	Estacionamiento legal de vehículos. Zona de transbordo: paradas, ascenso y descenso de pasajeros.	Tratamiento de piso para demarcar y diferenciar el espacio.	Zona de transición y transbordo entre lo vehicular y lo peatonal.	Puede tener elementos para protección y asoleamiento.
CUNETETA	Zanja, canal o sumidero.	Elemento construido a 1 o ambos lados de la vía para la evacuación de aguas pluviales.	Según tratamiento de piso: materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio.	Evitar daños en la calzada, empozamientos de agua, etc.	Dimensiones variables, según caudal de agua calculado.
GUARNICIÓN	Escalon vertical, inclinado o redondeado.	Protección y definición de la orilla. Separar la banqueta del arroyo.	Según tratamiento de piso: materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio.	Proporcionar seguridad al peatón obstaculizando que el vehículo "suba" a la banqueta.	Dimensiones variables. Puede estar pintado.
ANDEN DE TRANSBORDO	Superficie plana a manera de andador peatonal.	Permitir el libre cambio de modo de transporte.	Según tratamiento de piso: materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio.	Seguridad y comodidad al peatón contra: lluvia, viento, sol. Alberga la señalización y los paraderos cubiertos con banca.	Dimensiones variables.
BERMA O FRANJA DE VEGETACION	Superficie empalizada con vegetación variada.	Proporcionar seguridad y comodidad al peatón contra: lluvia, viento, sol. Amortiguar ruidos, polvo, etc.	Ornamento a la vía. Imagen urbana más agradable. Configurar diferentes perfiles y visuales.	Ubicación de infraestructura urbana. Se ubican luminarias, lamparas de alumbrado público	Dimensiones variables. Con o sin jardinera, con o sin rejas
FRANJA DE USOS MULTIPLES	Superficie plana a manera de andador peatonal.	Dar lugar a los puestos comerciales, (fijos o semi-fijos), cabinas telefónicas, elementos de mobiliario urbano.	Según tratamiento de piso: materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio. Dar ornamento a la vía. Imagen urbana agradable. Configurar diferentes perfiles y visuales.	Se ubican los pedestales para los semáforos, rampas, escaleras, pasos a nivel, etc.	No tiene límites definidos. Depende de los usos del suelo y la disponibilidad de espacio.
PASO PEATONAL	Superficie plana a manera de andador peatonal.	Espacio para: tránsito peatonal, convivencia social, para las actividades propias según las características socio-culturales de la población.	Según tratamiento de piso: materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio.	Circulación sin obstáculos para los peatones.	Contiene rampas para minusválidos y pasos para ciegos.
PIANTA BAJA DEL EDIFICIO	Azado o fachada del predio. Paramento de las construcciones.	Límite exterior de una construcción.	Según tratamiento de materiales, color y texturas para demarcar y diferenciar el espacio.	Comunica el interior con el exterior. Separa el uso público del uso privado.	Ventanas, puertas, alturas, balcones, voladizos, aleros, publicidad, etc.

Del anterior cuadro se pueden precisar las siguientes ideas:

- Todos son elementos que varían en sus dimensiones ya que dependen de la jerarquía y clase de calle, la ubicación dentro de la red vial, el uso del suelo y la disponibilidad del suelo que se tenga.
- En los diferentes manuales de calles y vías donde se indican las dimensiones y requerimientos, se manejan en la mayoría de los casos los valores mínimos, los cuales se aplican sin contemplar una propuesta más adecuada y menos, literalmente, minimizada.
- En la zona del arroyo se puede apreciar que existe mayor normatividad "oficial" en cuanto a su tratamiento. Esto es reflejo de la importancia desmedida que se le a dado a la calle como medio para el movimiento en automóviles.
- Ningún elemento cumple una función única o exclusiva, sino que se interrelacionan y complementan con los demás, de tal manera que se conforma un sistema integral en el espacio de la calle, donde se involucran todos los protagonistas urbanos en espacios generados para un adecuado desarrollo de sus actividades.

### III.) La calle y el uso del suelo. Generación de crecimiento urbano.

El tipo de uso del suelo, así como la intensidad de utilización determina las características de una calle. Esta depende de las diferentes actividades urbanas, las cuales generan - en mayor o menor medida - el movimiento tanto vehicular como peatonal.

Los diferentes elementos que configuran y constituyen una calle permiten conocer de manera más amplia la relación de los usos del suelo con la calle.

El uso del suelo incide y depende de cada uno de los componentes del espacio de la calle; a manera de ejemplo: una calle en la que se ubica una terminal de transporte terrestre posee una funcionalidad y distribución espacial característica (proyecto arquitectónico) que hace que la calle tenga una intención o adecuación apropiada para este uso de suelo (equipamiento y servicios). De tal manera las características y fisonomía de la calle están en función del tipo de uso del suelo y la intensidad de uso, los cuales son determinados por la misma ciudad; no es lo mismo la zona centro de Taxco que una delegación de la Ciudad de México o un barrio periférico de Bogotá. Basta pensar en la gran diversidad de vida urbana que puede generar una calle en una zona comercial o la calidad espacial y ambiental de una zona residencial.

El tipo funcional del edificio (uso del suelo) determina las condiciones para configurar el espacio urbano exterior.

El crecimiento urbano se refiere a la relación estrecha entre la red vial (transporte) y expansión física de la ciudad.

El transporte y el desarrollo urbano se dan dentro de un proceso simultáneo, es una interacción doble donde un pequeño asentamiento conlleva a una pequeña obra vial, así como uno de mayor escala implica una gran obra de vialidad. Estos últimos deben ser pronosticables teniendo en cuenta los estudios de impacto urbano.

La calle no solamente debe ser vista como vía de comunicación interna en la ciudad, sino también como vector generador de crecimiento y "desarrollo" urbano. La calle comunica a los lugares aislados de la ciudad. Es una idea errónea considerar a la calle como un límite para el crecimiento de la ciudad, por el contrario lo "atrae" e insensitiva.

Donde haya creación urbana o crecimiento físico de la ciudad, hay generación de calles (vías de comunicación). No hay creación urbana más típica que la lotificación. Toda construcción, sea destinada (uso) a la habitación o no, crea en el acto la necesidad de una vía de acceso. Pero, la mayoría de las veces es la calle la que canaliza el crecimiento urbano, la que lo genera y lo hace posible. También canaliza todos los intercambios comerciales y la circulación: *vida urbana*.

El uso del suelo es un instrumento para el control de la expansión física. El control del crecimiento urbano siempre debe aportar opciones para la ciudad.

Si se define la utilización de una calle como el flujo vehicular por el arroyo y el desplazamiento de peatones por las banquetas, se encuentra una relación de los usos del suelo y la calle que se manifiesta a dos diferentes niveles:

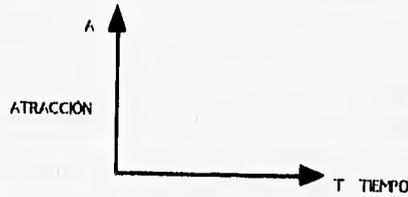
A nivel de barrio, a escala del peatón, lo que determina la cantidad de tránsito en una calle vehicular local y en especial del movimiento en las banquetas, son el tipo e intensidad del uso del suelo existentes a cada lado de la vía.

En el otro nivel, el de la ciudad, la utilización de una calle principal depende de varios factores vinculados al crecimiento histórico. En relación al uso del suelo lo que determina la cantidad de tránsito en una vialidad es el tipo de actividades urbanas que se desarrollan a uno y otro extremo de dicha vialidad, es decir los usos del suelo en el origen (punto de salida) y destino (punto de llegada) de la calle.

Para explicar estos conceptos se realiza una gráfica, donde se representa la interacción entre la vialidad y las actividades urbanas y la manera en que se manifiestan en el tiempo:

Desde el instante del trazo y apertura, la calle crea una atracción. Empezar a facilitar, alentar y generar el establecimiento de actividades a su alrededor (habitación, comercio, servicios, etc.), por lo cual empieza a ser transitada a pie y en vehículo.

En la gráfica el eje de las abscisas representa el *tiempo*, y en el eje de las ordenadas se encuentra la *atracción* que ejerce una calle:



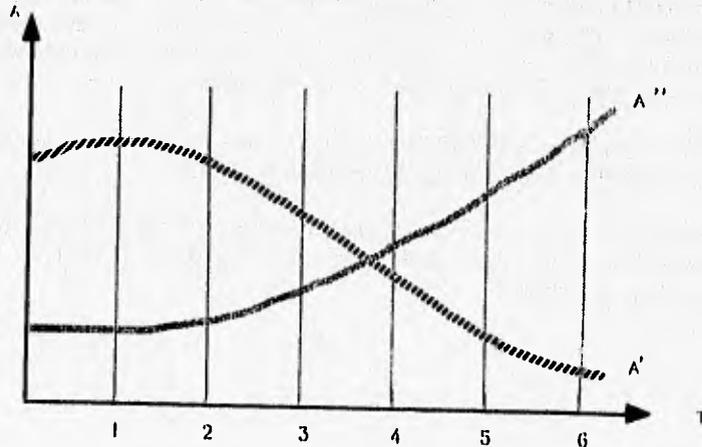
La atracción que inicialmente ofrece depende de la fluidez y accesibilidad que posee por determinadas dimensiones y ser poco transitada por estar recientemente abierta. La fuerza de esta atracción es alta en un principio, pero en el tiempo disminuye, no porque las dimensiones hayan cambiado<sup>10</sup>, sino porque el tránsito tiende a aumentar (cada vez más personas conocen esa calle y la toman como adecuada para sus viajes cotidianos), así a mayor volumen de circulación, menor fluidez. Esto no quiere decir que se de una congestión de tránsito, simplemente, la circulación no es tan libre como en un principio:



Posteriormente a su apertura, la calle ejerce una atracción por la presencia de un conjunto de crecientes actividades que se establecen a su alrededor. Esta fuerza de atracción comienza por ser incipiente, provocada por la oferta de terreno, pero en la medida en que se abren nuevas actividades (comercios, oficinas, servicios) y se construyen nuevos edificios (crece el mercado inmobiliario), la atracción de la calle para nuevas inversiones aumenta:



Combinando los dos tipos de "fuerzas" de atracción de la calle se tiene:



<sup>10</sup> En realidad las calles se modifican y cambian, pero para este ejemplo se asume que el trazado inicial no varía.

La línea [ / / / / / ] representa la atracción que tiene la calle por la accesibilidad que ofrece. Ello depende en primer lugar de la sección (ancho de vía), luego del volumen de tránsito que circula por ella (capacidad transversal).

La línea [ - - - - - ] representa la atracción que la misma calle ejerce para el establecimiento de nuevas actividades por la presencia de un conjunto ya establecido.

Los puntos señalados numéricamente representan los diferentes horizontes o momentos en el tiempo en que la interacción entre calle y usos del suelo presenta características significativas. Estos momentos son:

1° La calle es trazada y abierta al tránsito. Existe una fuerte atracción por su fluidez y accesibilidad. Poco tiempo después se instalan las primeras actividades. La atracción de nuevas intervenciones es incipiente.

2° La circulación por la calle aumenta, pero aún conserva buena fluidez y por lo tanto sigue siendo atractiva. El establecimiento de nuevas actividades sigue aumentando gradualmente<sup>11</sup>, y mientras más movimiento contiene, atrae más inversiones.

3° Llega un momento en que la atracción que ejerce la calle ya no es tanto por la amplitud de su sección de vía, ni por la fluidez de su tránsito, sino por la acumulación de una variedad y cantidad de comercios, servicios y otras actividades que le dan importancia, ambientan y avivan. Es posible que en este momento se esté aproximando al umbral de máxima capacidad vial, es decir que si el movimiento vehicular y peatonal aumenta, la calle empezaría a mostrarse congestionada.

4° El incremento de actividades establecidas aumenta a su vez el movimiento en la calle, y esto afecta de manera negativa el funcionamiento de la misma, ya que disminuye la fluidez vial (lo que era en primera instancia su principal atractivo). La calle se ha congestionado y empieza a perder su virtud por la mala accesibilidad. En cambio la conjunción exitosa de los diferentes usos del suelo sigue atrayendo nuevas inversiones que buscan sacar provecho de tanta concurrencia.

5° En este punto la accesibilidad se ve drásticamente reducida; los automovilistas saben que pasar por esta calle significa perder tiempo por el estacionamiento indebido, los nudos viales que se forman, los peatones saben que caminar por estas banquetas ya no es tan fácil ni agradable. La intensidad de uso del suelo llega a un tope de saturación, pero ya la calle se ha deteriorado considerablemente.

6° Puede ocurrir que la situación descrita en el momento 5° continúe indefinidamente, ya que la gente tiende a adoptar malas costumbres o a sumisamente adaptarse a una vialidad ineficiente, o puede ocurrir que esta situación gradualmente desaparezca cuando los factores que deterioran la calle se retiren (vendedores ambulantes, autos mal estacionados, invasiones del espacio público, etc) cuando ya no encuentren ventajas en esta calle. Esto resolvería el problema de algunos casos, pero no el hecho de dejar una calle deteriorada (insegura, sucia, sin mantenimiento).

También es probable que ante esta problemática algún organismo del sector público intervenga (modificando las dimensiones, ensanchado su sección, implementando un plan de regeneración), para permitir el aumento de transeúntes y vehículos, pero con el tiempo (especialmente en un contexto de crecimiento urbano acelerado), se repetirá el anterior proceso.

Si se comprende la importancia de la calle en la estructura y vida urbana, entonces la tarea a cumplir es clara: hallar la forma de mantener el equilibrio entre la capacidad de carga de una calle y el movimiento generado por los usos del suelo establecidos alrededor.

La intención no es presentar esta gráfica como la sistematización absoluta de la relación entre la calle y los usos del suelo. El objetivo es el de racionalizar la relación entre las características de la calle y la utilización del suelo (en el tiempo), para lograr mayor vinculación entre los usuarios de la calle y los diseñadores y planificadores urbanos.

<sup>11</sup> Esto se refiere cuando se trata de una ciudad en crecimiento, que demanda espacio urbano, como es el caso de muchas ciudades latinoamericanas.

### e. La estructura espacial de la calle

La calle es al mismo tiempo una vía (carretera) y un lugar (sitio). No se puede separar de los edificios que la rodean y los usos del suelo que la configuran. La interdependencia de estos elementos y funciones dan a conocer las características esenciales de la calle. La calle ha evolucionado como institución a través de la forma cultural que el tiempo le ha dado. Hoy en día las calles son en menor medida parte integrante de la vida urbana.

Las calles han sobrevivido frente a cambios tecnológicos y sociales. Las calles tienen todavía la potencialidad necesaria para enriquecer las actividades individuales y la concepción colectiva del medio urbano que se comparte en la ciudad. Este hecho conduce a examinar las facetas de tales elementos urbanos básicos desde sus funciones hasta sus prioridades esenciales, para su mejor entendimiento y utilización.

En este trabajo se concretan prioridades, conceptuales y formales, de las calles para establecer las bases desde las cuales sea posible indicar si estas propiedades son de desear o no, en las ciudades en que hoy se vive.

En el discurso urbano se manejan dos concepciones físicas opuestas de la ciudad. Una tradicional, donde la calle está dentro de un sistema de espacios libres definidos, y otra visión contemporánea, donde las calles están dentro de un sistema de espacio libre indiferenciado. De tal manera, no se puede llevar a cabo un análisis puramente formal a entidades tan complejas y utilitarias como son las ciudades. Las ideas formales e intelectivas de cómo debe ser el entorno en el cual se vive, han acompañado siempre a las concepciones sociales y a los objetivos utilitarios, políticos y económicos. Es aventurado decir que el diseño urbano (diseño de la ciudad), se reduce a problemas meramente formales; pero aún así es necesario tener una concepción racional de la ciudad como imágenes físicas, percepciones, visuales, etc. una comprensión de tal forma que coexista con aspectos utilitarios, técnicos y funcionales que incluso en ocasiones se oponga a dichas imágenes.

### f. La calle y la anticalle.

Cualquier discusión sobre las calles contemporáneas deben confrontar las actitudes "*anticalle*" que se han originado, y los avances tecnológicos que suscitan este tipo de posiciones. Los cambios en las formas de vida, que convirtieron las actividades públicas en actividades privadas, han reducido el uso de la calle, por una parte en las comunidades existentes y por otra en los nuevos desarrollos, en los cuales la calle ha sido prácticamente negada. El ir de compras, el esparcimiento, los encuentros casuales, el trayecto al lugar de trabajo o la escuela y el paseo tradicional, son ejemplos de actividades cotidianas (indispensables dentro de la familia), que antes tenían una menor CARGA PRIVADA. Hace algún tiempo el ama de casa caminaba a la tienda de abarrotes<sup>12</sup>, hoy realiza esta actividad en automóvil y no va a la tienda, sino que se desplaza hasta el supermercado reduciendo las interacciones personales (el carnicero, el boticario, etc) a las que el propio establecimiento comercial<sup>13</sup> puede proporcionar.

Anteriormente el esparcimiento era un acto público que se desarrollaba al aire libre, hoy en día se ve dominado por una actitud pasiva y privada que es la televisión, también el teléfono ha remplazado en gran medida la charla con los vecinos y las visitas a los familiares. Incluso el paseo a pie que después se realizó en auto, hoy ni siquiera de esta forma se efectúa. La ciudad ha perdido muchos de sus atractivos.

No es menester de este trabajo abordar temas sobre si la interacción social ha llegado a ser algo tan negativo como para dar un giro hacia la actividad privada negando la vida pública o reduciéndola a niveles mínimos de convivencia.

Sin embargo, es clara la idea de que en un medio capaz de ofrecer una verdadera variedad de elección (entorno potencial) permite la interacción entre la mayoría de los habitantes en una porción sustancial del espacio público. Este tipo de posibilidades de interacción en los espacios urbanos públicos no solo son deseables, sino, necesarios para lograr una satisfacción ambiental.

Un estadounidense dice: "*vivimos sobre*" (on) *Jefferson street* mientras que un italiano diría: "*vivo en*" (in=dentro de) *la vía Angelo Masina*. La vida urbana italiana depende de los espacios urbanos abiertos, en lo que respecta a su organización económica y social. En los Estados Unidos, la calle se utiliza para la ubicación de la vida privada y para nada más (la calle como vía de comunicación únicamente, por ello su tendencia a solucionar los problemas de transporte urbano con medidas viales). Aquí la vida callejera tiene tan sólo lugar en aquellos barrios donde un fuerte contexto físico se une a una estructura social específica (generalmente formado por emigrantes, latinos, orientales, etc).

<sup>12</sup> En algunos lugares se sigue dando este comportamiento, pero con la desventaja que las calles son ahora lugares que no brindan seguridad ni comodidad, sino todo lo contrario.

<sup>13</sup> Que de hecho son muy reducidas; el usuario sólo se limita a depositar productos en el carrito que empuja hasta la salida, el único contacto personal se tiene con la señorita de la caja con quien tiene un mínimo intercambio de palabras: "*¿encontró todo lo que buscaba?*", "*su cambio*"; "*¡gracias!*" Esto sin contar la pregunta a alguno de los dispensarios de donde se ubica cierto producto: "*en el pasillo 3*".

La calle de mayor jerarquía en Taxco es la Avenida de los Plateros o Av. J. F. Kennedy, la cual muestra una saturación de automóviles por una mala estructuración y ubicación de sus servicios y usos del suelo. Es la única vía de acceso, en la cual se encuentran las terminales de buses foráneos y locales, y sitios de taxis. Además es la calle que más carga comercial soporta y en donde se da un deterioro del espacio urbano por varios factores: es la carretera México - Iguala, que al entrar en la ciudad no modifica su ancho ni se adecua como vía urbana. Por ello no presenta carriles de estacionamiento, banquetas adecuadas para el ascenso y descenso de pasajeros. Interrupción por congestión en los cruces de calles que acceden a la ciudad y al centro principalmente. La imagen muestra el momento en que un autobús foráneo utiliza la calle como patio de maniobras, lo que genera problemas de circulación, tanto vehicular como peatonal. Todo esto demuestra la pérdida de sensibilidad frente al espacio de la calle la cual es víctima de abusos y malos usos provocando su degradación y malestar para la comunidad.



Imagen 11



En contraposición, hay en Taxco callejones de uso exclusivo para peatones, los cuales, como en este caso presentan escalinatas que se adecuan a la pendiente del terreno.

La calle constituye un hecho social, es la calle el movimiento urbano institucionalizado, ya que es la aceptación por la comunidad lo que fundamenta y da función a la calle.

Calle del Arco vista desde Av. John F. Kennedy

Imagen 12

El pasaje del Arco es buen ejemplo para entender a la calle como un espacio social y significativo. La calle refleja el proceso de adaptación de la cultura o de toda la comunidad a su entorno. La calle es el único elemento que da legibilidad a la estructura urbana (función organizadora). Una sociedad básicamente es: "gente en comunicación", y una característica de la calle en la ciudad consiste en su capacidad de proporcionar en el orden físico una red de contactos e intercambios fácilmente accesibles. La calle principal lugar de contacto y paso público. Las relaciones entre personas han producido en la calle una superposición de funciones en su naturaleza dual: lugar de paso (camino) y lugar de reunión (nodo).



Calle del Arco - contacto peatonal

Imagen 13

## **g. Potencialidades de transporte de la calle urbana.**

La calle, la autopista se ha transformado en el núcleo de la ciudad. El espacio público se cede despreocupadamente a los propietarios y usuarios de automóviles.

Uno de los problemas básicos del transporte urbano fue y es, el cómo resolver la capacidad de circulación en el interior de la ciudad. Para solucionar esto, se opta por aumentar la capacidad de tránsito de las calles. Este tipo de acciones se dan por una típica falta de consideración respecto al ciudadano, así las calles se ensancharán con el prejuicio para el espacio urbano del peatón que repercute no solamente en la banqueta sino también en la zona: conceptos urbanísticos donde la construcción de bloques de edificios y torres de oficinas que provocaron un caudal mayor de tránsito nunca se cuestionaron a profundidad. A comienzos de la década de los 50's se empieza a generar un nuevo análisis de los modelos de los espacios urbanos: uso de las calles y la circulación peatonal. Es a partir de estas dos nuevas concepciones cuando se empieza a reconsiderar el concepto y el papel de todos los espacios urbanos. La calle siempre ha sido el lugar que ofrece mayor espacio público en cualquier ciudad, está concebida para el uso de todos los ciudadanos. La calle alguna vez fue centro de comercio, de información y de recreo, pero hoy las ciudades son más complejas llenan una escala mayor y deberían facilitar a los habitantes mayores posibilidades de transitabilidad.

En este trabajo se ha omitido el estudio detallado de ciertos temas, dado que por un lado, no abren ninguna perspectiva o son cuestiones que no son el objetivo de esta investigación, tan sólo son temas que se desprenden y relacionan a la argumentación fundamental y que pueden ser temas de otras investigaciones más específicas. Además algunos de estos puntos se han tomado relativamente como "obvios" o se dan por entendidas en el marco teórico. Entre estos están: la necesidad del transporte para la existencia de la calle urbana; la sinergia desarrollo del transporte en la calle urbana; impacto y consecuencias sociales del transporte en la calle; movimiento de mercancías y requisitos de servicios en la calle.

El principal foco de análisis de este trabajo es el estudio de las áreas de cambio, intercambio y comercio donde se dan las posibilidades de tránsito y transporte. Estos tópicos definen, generan y sirven de soporte a las calles y espacios abiertos. Este es el ámbito donde se produce una relación cada vez más compleja entre los usuarios, la movilidad urbana, su contexto y su zona de influencia. Es aquí donde la vida urbana resulta más intensa y representativa, es además donde los requisitos necesarios de la tecnología y planificación del transporte están generalmente en conflicto, desarticulados de la experiencia óptima de los usuarios (se aleja la posibilidad de corresponder a las necesidades reales de las demandas de los usuarios). Es en dichas áreas donde los vehículos empiezan a reconocerse como una amenaza para la ciudad y como un medio eficaz, mas no eficiente, de transporte. Paralelamente se reconoce que la movilidad en el centro de la ciudad impone, exige, requisitos y limitaciones.

## **h. Variables de planificación física.**

¿Que es lo que convierte a una calle adecuada para determinado entorno: comercial, residencial, etc.?

Es difícil contestar con certeza ya que son muchos los factores en las variables de la forma y uso del suelo que determinan el entorno y contexto. Dentro de la planificación física es posible resaltar ciertos factores. La utilización necesaria de los espacios urbanos de carácter público por un amplio espectro de la población es un hecho positivo para la calidad ambiental. Los factores de planificación física que más influyen en el uso de los espacios urbanos son los siguientes: densidad de usuarios; relación entre los usos del suelo; interacción peatón/vehículo; configuración de la calle y del contexto.

### **1.) Densidad de usuarios.**

Las actividades callejeras se dan tan sólo cuando grandes cantidades de peatones necesitan utilizar la calle de formas diversas. Así las calles son atractivas cuando la intensidad es lo suficientemente elevada para:

- Reducir el uso del automóvil.
- Sustentar actividades específicas, con el fin que estén cerca unas de otras y próximas a los puntos de origen de los trayectos peatonales, donde la caminata sea la opción preferida.
- Emplear el potencial espacial de la calle para actividades no planificadas y carentes de una meta específica, es decir, contar con una flexibilidad en el uso del espacio urbano.

Los anteriores factores revelan lo poco adecuada que es la calle en zonas habitacionales. Para ilustrar este punto se comparan dos calles: una de edificios bajos, donde la densidad de población es baja con viviendas unifamiliares aisladas, y otra calle con edificios bajos pero de densidad media con edificios plurifamiliares entre medianeras. En la primera no existe prácticamente actividad peatonal, excepto la que pueda suponer el acceso

a las viviendas. La calle en el segundo caso, en cambio, se utiliza para diferentes actividades: esparcimiento, permanecer en ella, al mismo tiempo que facilita el acceso a las viviendas. La diferencia entre estas dos estriba en que, mientras en el segundo caso (densidad media) se puede realizar fácilmente actividades con una finalidad concreta; en el primer caso (densidad baja) esas actividades de servicios (compras, juegos infantiles, ir a la iglesia o a la escuela), están lo suficientemente lejos unas de otras para necesitar del automóvil. En el primer caso se tiene una situación donde la comunidad se concibe en términos de distancia en tiempo de desplazamiento en vehículo de la vivienda a un destino concreto. También la configuración es una variable que afecta el uso de la calle y a menudo contrarresta los efectos positivos de la densidad alta, así ocurre en los típicos desarrollos de vivienda vertical con grandes espacios abiertos, en ellos, aunque la necesidad de usuarios sea alta, la dispersión del espacio peatonal y la falta de concentración de usuarios en el territorio público impiden un uso intensivo de la calle. Así, es frecuente encontrar contrastes de configuración y de intensidad de uso entre una acera y otra de la misma calle.

#### ii.) Relación entre los usos del suelo.

La agrupación de variados usos en un contexto urbano determinado, que de otra forma sería puramente habitacional, se presenta como una condición necesaria y previa para que pueda tener lugar la actividad callejera peatonal. Las actividades callejeras de servicios y los usos comerciales tienden a aparecer en entornos con densidades medias o altas. En muchos desarrollos inmobiliarios, tanto públicos como privados, el confinamiento de las actividades con una finalidad concreta de servicio crea una solución de continuidad entre el espacio privado reconocible y el espacio público específicamente útil. El espacio abierto resultante no se utiliza, al menos en parte, ya que no existe ningún lugar importante donde ir.

#### iii.) Interacción peatón/automóvil.

La separación de los tránsitos peatonales y vehiculares, ha sido norma general de planeación en el siglo XX. El separar el tránsito de alta velocidad de la actividad peatonal es necesaria; la separación total es a menudo perjudicial para la actividad callejera. La razón básica para alejar el automóvil del peatón es la seguridad de éste último. El éxito de un espacio urbano abierto únicamente peatonal, depende de que los transeúntes puedan sentirse atraídos a ir a ese espacio, y de que una vez allí se den una serie de condiciones capaces de hacer que permanescan en él (congruencia en los usos del suelo, densidad e intensidad de ocupación adecuada, equipamiento eficiente y mobiliario en buen estado).

En zonas habitacionales o fraccionamientos en donde la unidad de vivienda queda aislada, se debe a que hay una serie de elementos espaciales extensos e infrautilizados que se sitúan en el camino que va de la calle a la vivienda, que aumentan la frecuencia de peligros y desorientaciones.

Un alto grado de privacidad en unidades de vivienda puede así mismo reforzar el aislamiento del espacio urbano circundante (del mundo exterior). En las unidades donde domina el automóvil, éste hace el papel de nexo entre la vivienda y el espacio urbano público. Se considera al automóvil como extensión de la residencia. Se asienta así el posible distanciamiento, el miedo, la inseguridad y la desorientación del residente. Estos efectos varían según el contexto, el grupo sociocultural y demás factores. La actitud determinada respecto al automóvil ha de considerar todos los efectos de la interacción peatón/automóvil y no solamente la separación de sus flujos.

#### iv.) Configuración de la calle y del contexto.

En el campo de la planificación física, la variable más difícil y más esquivada es la configuración del espacio urbano público. En la práctica se suele reducir el entorno de la calle y plaza a lo que sobra una vez que se han planificado individualmente los predios privados que bordean dicho espacio. En el caso de que se tome en cuenta el espacio urbano, se hace con el fin de crear plazas alrededor de edificaciones. De este modo el espacio público incluso, se concibe como elemento positivo de diseño, que sirve como expresión de las construcciones del entorno privado. Esta forma de servilismo del espacio libre con respecto a los edificios es una noción propia del presente siglo y deriva de una serie de actividades "anticalle".

La relevancia que tiene la imagen (el ambiente que se experimenta) en los espacios libres públicos con significado colectivo, es uno de los factores principales del uso del espacio de la ciudad. La capacidad que posee un íncola para percibir y experimentar un espacio público como imagen no sólo fomenta cierto sentido de cerrazón y orientación, sino que también delimita el territorio de dominio público como algo que incluye sus planos verticales que enmarcan y flanquean lateralmente, es decir, las fachadas de los edificios. La percepción de éste como pieza del espacio urbano exterior se identifica cuando se relacionan las fachadas de los edificios con el espacio urbano definido por ellas.

## 6.2 La plaza.

### a. Antecedentes.

No es difícil pensar, que el primer elemento de realización urbana hecho por el hombre, es la plaza. Resulta de la agrupación de edificios (casas, inmuebles públicos, etc.) al rededor de un espacio libre. Es el espacio urbano más complejo, central y abierto de la estructura urbana el cual se enmarca en la mayoría de las veces con edificios significativos para la comunidad. Es el espacio donde se desarrollan las diferentes actividades del individuo como parte de la colectividad a la que pertenece.

El espacio plaza, no es conceptualmente ni verde, ni parque, ni recreativo. Es el espacio cívico adecuado para recibir a la muchedumbre, o para agrupar individuos que se reúnen a desfilar, escuchar, acatar o protestar. Es el espacio ceremonial dentro de los espacios a cielo abierto. Esto porque, la plaza cívica es el elemento urbano que sirve de marco a los signos representativos del poder y a los edificios que lo albergan; la iglesia y la alcaldía, para citar tan sólo los elementos primarios.

La plaza tiene evidentemente un sentido social y comercial. Aún presente en los pueblos más pequeños. Es el sitio de reunión dominical alrededor del mercado. Además en la plaza se informaba al pueblo de las disposiciones gubernamentales por medio de Bandos<sup>1</sup>.

La plaza como espacio cívico tendrá significado mientras reúna en ella a los edificios simbólicos del poder, para que justifique la agrupación masiva en un momento dado. De lo contrario la calle, la gran avenida comercial, el paseo de cafés, etc., tomarán su lugar.

En este punto vale la pena recordar la idea de Ortega y Gasset: "*La urbs la polis empieza siendo un vacío: el forum el agora y todo el resto es un pretexto para proteger este vacío, para delimitar su contorno.*"

En el urbanismo hispanoamericano, el trazado de la ciudad comienza con la plaza a partir de la cual se disponen las calles proporcionadas a su tamaño. La plaza en Hispanoamérica es siempre punto central, el punto de referencia espacial, como ocurre en las ciudades marítimas, en las que la plaza se sitúa al borde del mar. Por el contrario, las plazas mayores españolas, las cuales son heredadas en América, en el casco del centro histórico, fueron en un principio esplanadas extramuros en la entrada principal de la ciudad. Convertidas en el corazón de ellas, las plazas mayores son el espacio más prestigiado y significativo de la población.

El espacio colmado y solemne de una plaza se presta muy bien para la reunión de las multitudes. Aparte de servir para mercados, las plazas desde su origen, ha sido el escenario de fiestas y manifestaciones colectivas. Al igual que los claustros de los monasterios y los patios de las mezquitas, han servido también de lugar de culto. El valor simbólico y la memoria de la ciudad se concentra en la plaza. La de San Pedro en el Vaticano, La plaza Roja en Moscú, la de las Tres Culturas en México, la plaza Borda en Taxco, la de la Casa Blanca en Washington, dan la medida de sus significaciones respectivas.

### b. Definición y concepto de la plaza.

**Plaza:** a. platz; fr. place; i. square; it. piazza. f. Lugar ancho y espacioso que forma parte de una urbanización ciudadana. // Sitio donde se celebran las ferias, los mercados y las fiestas públicas. // Cualquier lugar fortificado con muros y baluartes para que la gente se pueda defender del enemigo. // Espacio, sitio o lugar. // Oficio, ministerio, puesto o empleo. // población donde se hacen operaciones considerables de comercio al por mayor y principalmente de giro. // **de armas.** Mil. Población fortificada. // Ciudad o fortaleza que se elige en el paraje donde se hace la guerra, a fin de poner en ella las armas y demás pertrechos militares para el tiempo de la campaña. // **de toros.** Circo donde se lidian toros.

La plaza hoy en día es una palabra de moda. Por ello no se sabe si se habla de un anuncio, un perfume, una boutique, un centro comercial, una marca de ropa, un espacio o un parque.

Es necesario hacer explícito en este trabajo lo que es o lo que podría ser la definición de una plaza contemporánea.

La confusión inicia cuando se cree que con dicho nombre se denomina solamente un espacio donde se realizan actividades de mercado. El problema sigue, cuando se llama a los espacios principales de los pueblos "plaza", cuando los habitantes lo conocen como parque.<sup>2</sup>

En sentido estricto plaza, es el resultado de la agrupación de casas alrededor de un espacio libre. En la definición viene implícita su principal característica: ser un espacio cerrado. Un terreno libre no sería una plaza. De planta irregular o regular (trapezoidal, cuadrada, circular, poligonal o triangular) la plaza es un espacio urbano tan complejo como la calle, por ello una característica fundamental es que tanto la calle como la plaza son elementos de una profunda asociación por su complementariedad, dentro de la historia pasada y

<sup>1</sup> La plaza de las ciudades y pueblos de tierra caliente constituyen un parque en miniatura con su climática acogedora, proliferación vegetal y con la actividad de encuentro como primera forma de recreación.

<sup>2</sup> Concepto del cual se profundizará más adelante.

futura de la ciudad. Su alzado puede ser de arquitectura heterogénea o uniforme. A las plazas se accede por calles que pueden llegar a ellas de diferentes maneras (por su centro, ángulo o diagonal, lateral, descentrado) en disposición simétrica o de forma irregular.

Para entender mejor el concepto de plaza se debe tener claro la distinción esencial entre la plaza y la encrucijada. De la primera se podrían dar mil ejemplos, espacios remansados, al margen de las grandes vías de circulación, son lugares de reunión y estar. Las encrucijadas, con un espacio similar al de la plaza son ante todo un nudo de comunicaciones dentro del tejido urbano. En ellas, todo es movimiento. A manera de discos giratorios, las encrucijadas sirven para distribuir en varias direcciones el tránsito de una zona urbana. En el siglo XIX, preocupados sólo por la circulación, los urbanistas dejaron de lado las verdaderas plazas para trazar únicamente encrucijadas y glorietas circulares. Sí, contrario a este abuso urbano, afirmaba que el hombre moderno, por su culpa, padecía la angustia de una nueva enfermedad: "la agorafobia".

En la historia de la arquitectura, se encuentran dos actos clave de lo que se entiende por toma de posesión del entorno: la tendencia a marcar un lugar por medio de una gran masa (menhir, obelisco, arco del triunfo, pirámide) y el cercado o cierre de un espacio que queda separado de sus alrededores como un lugar particular. La marca-centro tiene un carácter ideal, abstracto o simbólico, mientras que el cercado tiene fuertes implicaciones sociales. Estos dos elementos están relacionados con el origen de la plaza.

Aquí se relaciona el concepto de plaza con la noción de lugar. El lugar se experimenta como un interior en contraste con el exterior que lo rodea. Se considera la plaza como un interior abierto, es decir, un lugar en el que se está (noción de estar allí), "*Un lugar distinto e inolvidable*", Kevin Lynch.

Los lugares son metas o focos donde se experimentan los acontecimientos más significativos de la existencia del hombre, pero también son puntos de partida desde los cuales se orienta y apodera del medio ambiente. En la Plaza de la Constitución (Ciudad de México), en la Plaza de Bolívar (Bogotá) o en la Plaza Borda (Taxco) se puede recibir a un gran personaje con todos los honores, o puede ser recordada con afecto por estar vinculada a algún acontecimiento personal o íntimo. Y así las plazas son susceptibles a ser recordadas como ámbito de vivencias. Las plazas son estancias. Toda plaza desea ser equilibrada, unitaria, identificable, serena. Pero la sensación de estar debe complementarse con el desarrollo de una cierta actividad (comercial, esparcimiento, recreación, reunión, etc.). La plaza urbana es cualquier espacio dentro de la ciudad en el que los elementos que lo definen son claramente visibles desde dentro del espacio y en el que el énfasis se encuentra, en estar allí, más que en moverse rápidamente por él. Esta definición de plaza fija algunas limitaciones y características de las mismas:

- El hecho de que los definidores sean claramente visibles limita el tamaño.
- Por ser característica de sensación "encontrarse allí", debe existir un nivel, aunque sea mínimo de actividad.
- La disposición permite un máximo control público del espacio, en el que son de fácil accesibilidad exterior, al mismo tiempo presenta una mínima superficie exterior (puertas) a proteger.
- Posee una fácil asignación de contenido simbólico, por lo que se sitúan en ellos los edificios públicos.

Trasladando el concepto de plaza al ámbito de lo privado, aparece el patio como espacio equivalente, las viviendas organizadas en torno a un patio interior constituyen el tipo más antiguo de la casa ciudadana. En su disposición las habitaciones estaban concebidas como elementos aislados alrededor de dicho patio.

Se puede pensar que en la ciudad moderna, la plaza ha perdido importancia, casi toda la vida pública se realiza en recintos cerrados y distribuidos en la ciudad.

La plaza se convierte en lugar de paso o de encuentro momentáneo, y quizá de paseo, pocas veces se realiza en ella actividades concretas, o éstas cuando se hacen son muy variadas y puntuales (un concierto, una manifestación, una feria...) desvinculadas en sí de las cualidades propias de la plaza. Sin embargo la plaza sigue siendo necesaria como punto focal, ya que satisface necesidades humanas básicas. La nueva ciudad ha de crear y utilizar este elemento. Rob Krier propone que se recreen las plazas, destinándolas a usos razonables y gocen de una correcta situación en la estructura urbana. En las ciudades con historia (Taxco), las viejas plazas son lugares fundamentales mientras que en la época actual, es necesario crear plazas como aquellas, que además de sus usos (comerciales, culturales, vecinales) posean la cualidad de ser recordadas como plazas.

### c. Reseña de la historia de la plaza.

Ciudades neolíticas como Catal Hüyük, en Anatolia, disponían hace más de 8.000 años de una clara distinción entre las vías y las plazas públicas y entre éstas y los patios interiores, de forma y finalidades muy distintas<sup>3</sup>. Los ciudadanos pueden intercambiar en la plaza sus objetos o productos con artículos de lujo procedentes de lugares lejanos.

<sup>3</sup> Esta tipología se encuentra también en Teotihuacan, Edo de México. Que consiste en complejos habitacionales en torno a un patio interior de uso privado y diferenciado del espacio exterior público.

En los valles del Nilo, del Indo, del Tigris y Eufrates se desarrollaron las primeras civilizaciones. En sus ciudades se distinguen dos partes muy diferenciales: la formada por las viviendas del pueblo, compuesta por agrupaciones de casas en torno a patios de reducidas proporciones, por otro lado las formadas por los conjuntos de palacios y templos, donde la forma plaza está siempre presente.

En Egipto las construcciones religiosas son verdaderas ciudades monumentales. En ellas, junto a las avenidas y a las salas hipóstilas hay inmensas plazas para ceremonias religiosas en el lugar de los dioses o en la tumba de los faraones.

En las ciudades Mesopotámicas, en el complejo del palacio-templo se disponían a un lado y otro las pequeñas viviendas agrupadas. La plaza y el mercado, como en Egipto, se extienden por las zonas libres entre el palacio y el poblado.

La civilización minolco-micénica tiene una vida doméstica más desarrollada. La casa es más compleja y confortable, y se utiliza el patio; el palacio cambia de situación y se coloca en medio de la ciudad, generalmente al lado de una plaza donde se desarrolla la vida comunal.

En Grecia se genera la primer idea clara de los hechos urbanos. En la Polis, la ciudad está unida al territorio, son ciudadanos todos sus habitantes (de la urbe y el campo), de modo que la ciudad es casi un lugar mental al que se refiere toda su organización. La acrópolis es la ciudad alta, ciudad de los dioses y último refugio, plaza abierta sobre la colina donde se disponen los templos. La ciudad baja, el *asty*, ciudad propiamente dicha gira en torno al *ágora*, verdadera plaza pública, corazón de la vida urbana. En el *ágora* está el *hogar común*, el *prítaneo*, consagrado al Dios de la ciudad; y las salas del consejo, *buleterion* y de la asamblea, la *stoa* o pórticos; allí se organiza el mercado. No tiene una forma precisa pero no es amorfa, está muy relacionada con los edificios que la conforma y se disponen en aparente desorden, pero armónicamente. Es el lugar de encuentro ciudadano, comercial, intelectual o artístico. En las grandes ciudades el mercado se traslada a un lugar adyacente y el *ágora* se convierte en auténtico centro cívico, remanso de la circulación ciudadana.

En la época helenística, según los críticos de Hipódromo de Mileto se crean interesantes disposiciones de plazas agrupadas, relacionadas por las vías de tránsito conformando bellas secuencias. En el Imperio Romano se puede distinguir los poblados indígenas, las ciudades helenísticas romanizadas y las ciudades de nueva implantación que se fundamentan en los campamentos militares. Estas últimas disponen de un centro cívico en el centro de la trama ortogonal, en el cruce del *cardus* y *decumanus*.

El mundo griego es el modelo, sin embargo, el caso de los Foros romanos es diverso a los de ciudades de provincia o colonización. El foro, espacio libre para el mercado, de forma regular, generalmente porticado, alrededor de sus cuatro lados se disponen los edificios públicos, configurando así una gran plaza descubierta, utilizada para reuniones. En el Imperio se construyeron foros cada vez más majestuosos, pero a la vez más inútiles: espacios regulares caprichosamente dispuestos, con *vías sacras* estrechas y llenas de monumentos, donde se comprimían entre los edificios sin orden las multitudes.

En la ciudad medieval se manifiesta el orden de su sociedad. Las viviendas se apilan tras la muralla en torno a la Iglesia y el castillo. Las formas son muy diversas, pero siempre a escala humana, se adecúa a la topografía, que se busca también por seguridad.

En las ciudades que se crean por razones de colonización, repoblación, seguridad militar o política, etc., se sigue el modelo de ciudad reticular o de damero. Es el caso de las *bastidas*, este tipo de ciudad, la cuadrícula deja huecos entre sus manzanas para la colocación ordenada de la Iglesia y la plaza del mercado.

La ciudad Islámica sigue una tradición distinta, caracterizada por su cualidad intimista en que la vivienda es un santuario. Es interesante destacar la importancia de las puertas de las ciudades musulmanas, que son el tránsito entre el interior y exterior, en su inmediatez se establecen los zocos y mercados, y la propia plaza de armas hace las veces de *ágora*, allí se reúne la multitud para contemplar a los músicos, los encantadores de serpientes, escuchar a los reclutadores de cuentos.

En gran parte de la actividad urbanística durante el renacimiento, se refiere a reformas en el interior de las viejas ciudades. Mientras el pensamiento utópico elabora geométricas ciudades ideales, la vida se desenvuelve en los viejos ambientes medievales, en las plazas irregulares y pintorescas, en las estrechas y tortuosas callejuelas de otros tiempos. La apertura de nuevas calles con edificios solemnes y uniformes, y sobre todo la creación de nuevas plazas regulares, sirven de marco a un monumento destacado, para honrar la estatua del rey o para representaciones y festejos públicos. Son los proyectos urbanos más favorecidos en el período barroco que continuarán en mayor escala, además del sentido de unidad y de orgánica correspondencia entre las partes.

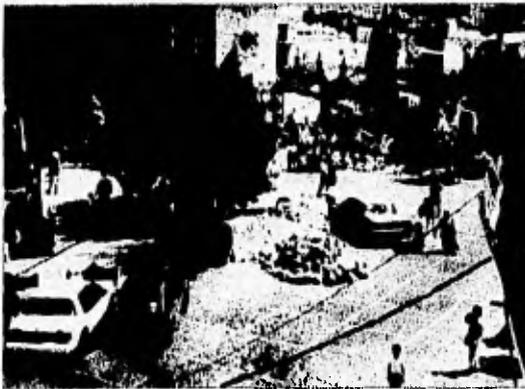
En los siglos xv y xvi, el espacio de la plaza era atributo de los edificios para los que había sido creada, en la época barroca, en los siglos xvii y xviii, quedó invertida la mutua relación entre edificio y plaza. En este período, el espacio fue el factor formal determinante en las estructuras circundantes. El espacio urbano que por más de 2.000 años había sido atributo de la arquitectura, reclamaba ahora su independencia. El embellecimiento de la plaza pública pasó a ser tan importante o más que el de los edificios de su alrededor.

El siglo xix es heredero de los anteriores. El neoclasicismo realiza grandes obras en las ciudades europeas: el

Toda trama urbana puede entenderse como la base permanente de la estructura urbana, en la cual se disponen cada uno de los espacios urbanos (calles, plazas, hitos, barrios). Estos elementos tienen una gran relación entre sí, por ello Taxco cuenta con una muy bien lograda secuencia de espacios (como otro elemento del mismo espacio urbano), secuencia que es una sucesión de una serie de elementos equilibradamente próximos generando un conjunto de "momentos perceptivos". La contigüidad y relación de dichos espacios entre sí determina el carácter de dicha secuencia. A lo largo de la calle de Cuauhtémoc (antes Real de Mercaderes) se generan espacios de preámbulo para salir a la plaza Borda teniendo como remate visual de la calle, la parroquia de Santa Prisca.



Imagen 14



Plaza Borda

Imagen 15

Alrededor de ella se ubican diversas tiendas de artesanías, platerías, restaurantes, y tiendas de curiosidades. En esta plaza convergen artesanos que venden directamente sus productos como: canastas, objetos de alpaca, ropa tradicional y bordados, entre otros. También se encuentran los guías de turismo que ofrecen sus servicios para realizar visitas a diferentes sitios, y los camareros de restaurantes que promocionan las especialidades gastronómicas. Los frondosos árboles de laurel proporcionan una agradable y refrescante sombra para los turistas, visitantes y lugareños.

La plaza Borda, corazón de la ciudad, que se conformó al construirse el alto terraplén de la Iglesia de Santa Prisca. El conjunto desconcierta por su inesperada horizontalidad en un terreno tan accidentado. En esta plaza se palpa que la reunión de arquitecturas en la ciudad constituyen un mecanismo en la formación de los espacios de uso público.

La plaza Borda es el principal sitio dentro de la Jerarquía espacial, que durante siglos han ido conformando los lugares de celebración de innumerables ceremonias y fiestas surgidas de la honda relación de los ciudadanos con su cultura, sus tradiciones y su medio físico tanto artificial como natural.

La gente usa los espacios que la ciudad le proporciona, como medio para desarrollar sus actividades colectivas e individuales, lo cual hace que la vida urbana perdure a través del paso del tiempo.



Encruzados en la procesión del Santo Entierro de Semana Santa.

Imagen 16

En esta plaza se pueden entender algunos aspectos de la historia de la ciudad: su tradición festiva (celebración de la Semana Santa, la Feria Nacional de la Plata, las Jornadas Alarconianas, etc) profundamente arraigada en la vida urbana de sus habitantes.

La celebración de la Semana Mayor ha adquirido tal renombre a nivel nacional e internacional, que año con año se dan cita en la ciudad cientos de turistas que admiran estas manifestaciones del fervor popular producto del sincretismo de las tradiciones españolas y de las costumbres prehispánicas.

París de Haussman, el Londres de Nash, el Berlín de Schinkel, siempre vinculados a los grandes edificios del estado moderno, a los teatros y museos. Se embellece el centro de las grandes ciudades, pero los criterios compositivos son en esencia los recibidos por el Renacimiento o Barroco. A la vez se produce la Revolución Industrial y las ciudades empiezan a tener dos caras, de las que la más triste es la ciudad hacinada y caótica de las masas de trabajadores.

Lo más importante del presente siglo es la actuación mediante planos reguladores en la ciudad. Pero en pocos casos se han creado plazas que superen a las del pasado. Incluso en algunos aspectos del propio concepto de plaza no ha sido siquiera observado. Tanto en el siglo XIX como en el XX se ha hecho hincapié en una nueva figura derivada de la plaza, que es el parque urbano, gran espacio abierto lleno de vegetación, que sirve de desahogo de la congestión urbana.

#### d. Qué hace a una plaza.

Existen muchas confusiones entre lo que debe ser una plaza. La mayoría la considera como espacio público, fabricado para reuniones masivas de diferente tipo. Es a imagen del claustro, donde sus bordes están definidos.

Por otro lado se la toma como un espacio para lo íntimo. No hay que confundir este concepto con apropiación privada, sinónimo de espacio cerrado controlado por guardianes para disfrute de unos cuantos. Lo íntimo, significa relaciones muy estrechas con algo, una actitud de amistad, del ser amable, dispuesto al reconocimiento de alguien. Con esto determina un cierto deseo de pertenencia, de propiedad del espacio llamado público.

La arquitectura urbana que se construye, y con ella la plaza, debe constituir el recipiente que le otorgue al fínicola esa agradable sensación de **recogimiento, protección, confort.**

La plaza diseñada a partir de este concepto de "íntimidad", debe proporcionar la sensación al habitante de sentirse en su propia casa, y es allí donde éste la considera parte de él.

La íntimidad proporciona seguridad. Implica una relación no agresiva, determina además, un proceso de propiedad al igual que un grado de familiaridad, un sentido de reconocimiento en el lugar, que hace aproximarse a él.

#### e. Criterios de diseño.

A continuación se señalan los principios constitutivos que pueden servir como guías para el diseño o la construcción de una plaza

##### i.) La plaza como recinto:

La plaza como recinto es entendida como espacio familiar del patio. Recinto significa que sus bordes están definidos, limitados. La noción de límite se determina por la localización en el espacio de elementos que contienen la vista, estas son construcciones (por ello una esplanada abierta no puede ser una plaza). Los límites definen un espacio contenedor o recinto dispuesto a albergar diferentes actividades de carácter urbano.

##### ii.) La plaza como teatro total:

Ampliando el concepto de plaza, también puede entenderse como teatro descubierta o una especie de auditorio sin gradas donde cada uno de sus habitantes goce de óptimas condiciones de acústica y visual que le permitan entender y comunicarse con los demás y ser actores y espectadores al mismo tiempo.

Cada uno de sus elementos y edificios que la conforman deben diseñarse pensando en sus posibilidades como palcos escenas, gradas, etc. Donde puedan verificarse múltiples y anónimas "obras de teatro".

Este concepto de plaza como teatro está referido a una relación estrecha de la plaza entendida como espacio perspectivo.

##### iii.) La plaza como obra abierta:

Dos conceptos a su vez contienen esta afirmación: primero, entender a la plaza, como lugar abierto, y, segundo, que sea una **obra colectiva** verificada por en tiempo.

##### o. La plaza como lugar abierto.

Este concepto implica, que el espacio sea disponible para el uso y habitabilidad de las diferentes personas que viven en la ciudad; que tengan libre circulación y cabida en él. Diseñado especialmente para que sirva como espacio para la realización de múltiples actividades de reunión. Que igualmente pueda otorgar espacio para actividades pasivas como la contemplación. Expresión máxima de la ciudad, tal como es lugar de sociabilidad intensa, así complementaría a aquel de la privacidad de la vivienda.

• La plaza como obra colectiva.

Una plaza es una construcción que se verifica con sus transformaciones en el tiempo y dentro de dicho proceso, es una obra escrita a varias manos, con sus imperfecciones y diferentes sensibilidades contrapuestas, pero con la intención de querer transformar un conjunto, siguiendo algunos trazos básicos, enfatizando los edificios públicos anteriormente construidos, asumiendo la modestia, como principio, para no ser siempre el primer protagonista.

**f. Otros elementos que conforman el carácter de una plaza contemporánea.**

Si bien los anteriores principios sirven para definir un tipo de plaza, su carácter en sí a veces depende de otros factores de tono menor, no por ello menos importantes:

**i.) La plaza como espacio polifuncional:**

La actividad o especialización de la función de un espacio determina la vitalidad, dinámica y presencia urbana del mismo. Una plaza debe contener o representar distintas actividades, de carácter político y cultural, institucional y recreacional.

**ii.) La plaza como un desarrollo de la alegría del diseño o la metáfora del cosmos:**

La alegría del diseño debe estar manifestada en el manejo de los elementos de mobiliario urbano, objetos aparentemente inútiles, tendrán también cabida y servirán como elementos que incentiven las maneras de aproximarse al espacio.

La plaza puede recordar un elemento urbano de los ancestros, que las entendían como verdaderos conjuntos astronómicos en piedra: la plaza, como una metáfora del cosmos, implantadas en importantes lugares geográficos como hitos que buscaban señalar y definir el territorio (los conjuntos ceremoniales precolombinos de: Uxmal, Chichén Itzá, Tikal, etc).

**iii.) Varias plazas dentro de una plaza:**

La riqueza de una plaza depende de la capacidad de contener en su interior, no uno sino varios espacios, una plaza que introduzca este concepto puede ofrecer dentro de un gran espacio varios escenarios, que aporten relaciones de intimidad a diferentes escalas.

**g. Clasificación funcional.**

En todo análisis de los espacios en la ciudad intervienen tres categorías de elementos: estéticos, funcionales y simbólicos o de significado. Siendo independientes están interrelacionados, unos dan razón de los otros. Por lo anterior, interesa en este trabajo una visión de conjunto para no caer en esquemas rígidos o parciales.

Profundizando en los anteriores elementos se generan los atributos de: identidad, estructura y significación de la plaza, que posibilitan la coherencia y armonía, es decir, una apariencia comprensible del espacio urbano.

ELEMENTO	ATRIBUTO
ESTETICO	— IDENTIDAD
FUNCIONAL	— ESTRUCTURA
SIMBOLICO	— SIGNIFICADO

Se tiene así, el elemento **estético** que se refleja en el atributo de la **identidad** que permite reconocer, una plaza como entidad separable, distinguiéndola de otras.

Los elementos **funcionales**, se ven reflejados en el atributo de la **estructura**, que conforma la imagen o la relación espacial de la plaza y su entorno integrando a ambos en un conjunto total.

Por último, el elemento **simbólico** genera el atributo de la **significación**, que aporta el valor de referir, explicar o expresar el espacio para el observador, convirtiendo la plaza en un espacio reconocible y representativo para los habitantes de la ciudad.

Un cambio de uso puede producir un cambio del significado simbólico de un espacio y puede afectar a su expresión estética, pero todo ello no es instantáneo, necesita un proceso de adaptación. Al hacer un análisis histórico de un espacio en esos tres aspectos no concordarán sus variaciones con el tiempo. Por ejemplo en la Plaza Borda de Taxco, el conjunto de espacios y usos han cambiado y evolucionado, los usos del suelo que se tienen actualmente son producto de la demanda de servicios turísticos, generando una clase muy específica de usos que no están directamente influidos por que sea la plaza principal. Así La Casa Borda, que en un principio fue la residencia de una de las familias más importantes de la ciudad, pasó a ser el Ayuntamiento, y actualmente es museo y oficina de correos. Otras casas que enmarcan la plaza corrieron peor suerte al terminar siendo locales comerciales (restaurantes, joyerías, ventas de artesanías).

Sobre la base de estas consideraciones pueden establecerse dos componentes fundamentales que configuran la **imagen** de una plaza: el alcance o nivel de imagen y el rol o significado que la plaza tenga para el habitante.

El primero de ellos se refiere, a la identificación de una plaza por medio de la relación de este espacio con el usuario según su localización, actividades que en ella se realicen, el nivel urbano ya sea, metropolitano, sectorial-comunal, barrio o vecindad, y aspectos de visuales. Responde a factores formales y funcionales con base a elementos objetivos.

El segundo componente depende de la relación que el observador tenga con la plaza, descubriendo la estructura profunda, el alma del espacio el cual conforma su historia y está en la memoria colectiva de la ciudad. Es el *locus*, el paisaje. Es la relación de la colectividad con el lugar, con la idea del lugar, donde se da una transformación del espacio por obra de la misma colectividad generando elementos subjetivos: modos de actuar y lectura del espacio (acontecimientos).

Resulta evidente que una plaza puedan jugar diversos roles según sea el observador, pero normalmente uno de esos roles será el dominante.

## I. Categorías básicas:

### i.) Plaza de significación simbólica:

Es un hilo urbano que se recuerda con claridad. Es, casi siempre, de diseño monumental y se relaciona con algún acontecimiento de jerarquía metropolitana o nacional, lo que determina albergar gran cantidad de público. Para que una plaza alcance una imagen a nivel nacional, debe tener un rol simbólico y ello involucra un diseño monumental, ya sea por características espaciales, tamaño o por la actividad que se realiza en torno a su elemento focal. Plazas con otros roles no llegan a tener un reconocimiento a nivel nacional.

### ii.) Plaza de significación visual:

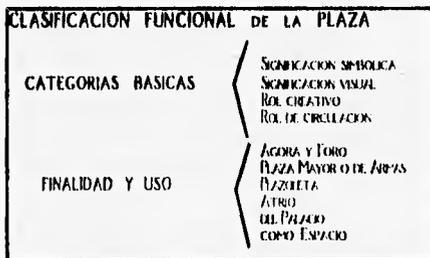
Es aquella que no se recuerda *per se*, sino por el monumento o edificio que la define y al cual la plaza está subordinada. El espacio abierto generado por la plaza permite el desahogo espacial necesario para otorgar perspectiva al edificio o monumento. La plaza más representativa del nivel metropolitano es la de significación visual. Esto porque, muchos de los principales templos y edificios históricos, que hoy tienen jerarquía metropolitana, fueron construidos precedidos de una plazuela que permite una mejor visual y perspectiva del edificio en cuestión.

### iii.) Plaza con un rol creativo:

Es aquella que se reconoce como un estar urbano que acoge las actividades de esparcimiento, de paseo o de simple encuentro. Las plazas con una función recreativa no alcanzan un nivel metropolitano y menos nacional. Este tipo de plaza se da a nivel de barrio y vecindario.

### iv.) Plaza con un rol de circulación:

Es aquella, que por localización, se convierte en un lugar de paso obligado de vehículos y/o peatones.



En todos los períodos históricos aparecen plazas de diversas jerarquías y con varias significaciones. Esto porque podrán variar los medios culturales, las condiciones socio-económicas; incluso los instrumentos de diseño, pero el hombre permanece. En todas las épocas, el hombre a necesitado y necesitará de símbolos, en todas las épocas se han construido edificios dignos de ser entendidos y enmarcando una plaza para poder ser admirados y, en todas las épocas el hombre ha necesitado y necesitará de espacio públicos donde poder recrearse y encontrarse.

No es fácil hacer un estudio que dicte criterios compositivos, éstos han de deducirse de un conocimiento muy amplio. Pero se puede hacer un acercamiento a factores que justifiquen y esclarezcan las cualidades de la plaza.

## 2. Clasificación según su finalidad y uso:

### i.) El ágora y el foro:

El origen de la plaza se asocia a los conceptos clásicos de ágora y foro, como espacios públicos del mundo clásico en los que se realizan las funciones colectivas, desarrolladas en gran parte al aire libre o en edificios muy relacionados con dicho espacio y siempre en su entorno. La primera plaza sin duda albergó un mercado. No se puede llamar plaza a los espacios entre cabañas de las tribus más arcaicas que aún sobreviven, aunque esos lugares tienen algo de plaza.

Uno de los aspectos que hace al espacio urbano es su carga de funciones y fines humanos con un carácter comunitario y participativo. Básicamente los espacios urbanos son lugares de intercambio, primeramente de bienes, luego de servicios y finalmente de ideas, costumbres y tradiciones.

Más allá de la importancia que tienen las iglesias y las casas principales, el encanto de Taxco está en el contraste que se crea entre la arquitectura culta y las construcciones hechas por el pueblo mismo. Esto le da a la ciudad gran diversidad y variedad de ambientes que rompen con cualquier "rutina urbana". A pesar de este contraste, existe una comunión muy íntima entre sus contrastes formales que dan a Taxco una identidad que la diferencia claramente de otras ciudades con similares características.



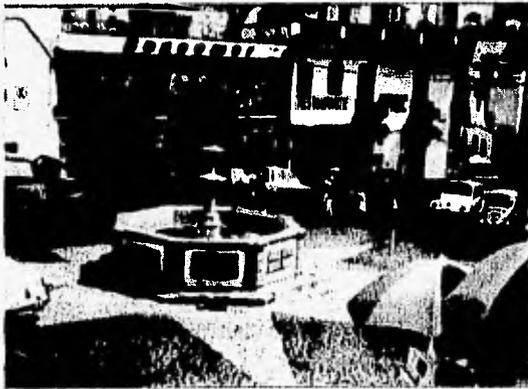
Imagen 17

Se puede hablar de dos etapas históricas de la vida urbana Taxqueña, la colonial y la moderna. La esencia ha sido y son las plazas y las construcciones que las rodean.

La etapa moderna trajo consigo el virus de la motorización total, por lo cual estos espacios, principalmente los fines de semana, se ven invadidos por vehículos circulando y estacionados en las calles, plazas, etc. Los estacionamientos en estos días se encuentran saturados por la gran afluencia de visitantes en sus automóviles particulares.

La plazuela de San Juan presenta una fuente-glorieta, como ejemplo de las numerosas fuentes que aún subsisten como elementos simbólicos o de ornato. A diferencia de ésta, está la fuente de la plazuela de la Palma, la cual es un lugar de "estar" dentro de un circuito peatonal, y no un espacio de convergencia vehicular y peatonal.

Con esto se ve como en Taxco existen diferentes caracteres de palzas de acuerdo a su función, la primera cumple un rol de circulación y la segunda uno recreativo.



Plazuela de San Juan  
vista desde la escalinata  
de la calle de Progreso.  
Imagen 18



Plazuela de la Palma  
vista desde la calle de la  
Palma.  
Imagen 19

El ágora que en un principio albergaba al mercado, vino después a constituir el verdadero centro cívico de la ciudad. La tradición de distinción entre plaza de mercado y otra plaza libre de ese uso, similar al ágora, se prolonga hasta el siglo XIX, época en la que no existía ambigüedad ni económica ni social con el medio urbano.

### ii.) La plaza mayor:

La plaza mayor, también llamada plaza de armas en ciudades fortificadas, se da en las urbes importantes. En las ciudades indianas concentra funciones que, en las plazas europeas en general, estaban distribuidas en recintos distintos. En ella se asientan: 1. La Catedral, los sagrarios, los palacios episcopales, curias eclesíásticas, seminarios conciliares, etc. 2. El palacio de gobierno (Su origen, sede de la majestad real). Se albergan sus dependencias como son la Audiencia, Tribunal de Justicia y de Gobierno, El Cabildo, etc. 3. Las casas principales de los particulares (el fundador, los militares de alto rango, los nobles y los civiles de dinero). Aquí se encuentra uno de los factores que da a la plaza su permanencia en la historia de la ciudad; es a un tiempo la plaza del palacio, del Ayuntamiento, de la Catedral. El espacio es el mismo, con múltiples funciones, según día, circunstancias especiales o diversas situaciones.

### iii.) La plazoleta:

Plaza menor, por llamarla de otra manera. Se encuentra en cualquier punto, como un eco de la plaza principal, enriqueciendo el urbanismo de la ciudad. Su origen puede ser la antigua teoría de las cuatro plazas secundarias ya recomendadas por el tratadista catalán Eiximenic (siglo XIV).

Tienen un carácter tanto estético como funcional, pues son subsidiarias respecto a los edificios que las presiden; invariablemente, iglesias, conventos, edificios públicos, etc.

### iv.) El Atrio:

La función de la plaza estuvo también vinculada desde la antigüedad al templo. Es el atrio del templo, punto de partida de ceremonias, de tal forma que la fachada del templo da a la plaza, siendo el fondo del mismo.

### v.) La plaza del Señor o del Palacio:

La plaza del palacio, más tarde la plaza del Ayuntamiento, es el equivalente en las ciudades europeas al ágora en sus funciones cívicas. Esto da algunas ideas de las actividades y funciones que en la plaza tienen lugar, es el espacio de la vida pública por excelencia.

### vi.) La plaza como espacio:

Cuando se construyen edificios colectivos, la plaza surge como espacio puramente residencial o de esparcimiento. El mercado se transforma en comercios dispuestos en calles y plazas, y éstas son hoy sobre todo lugar de encuentro.

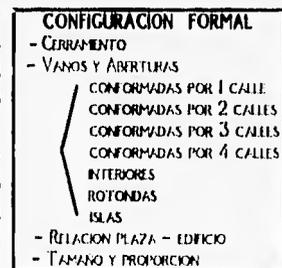
La función de la plaza para magnificar el edificio ha estado presente desde la remota cultura egipcia. El barroco del absolutismo y el neoclasicismo de los nuevos estados dedicaron a tal función muchas de sus creaciones. Pero quizás sea la plaza vinculada a la vivienda la más empleada hoy, en sus múltiples usos, de un modo más intenso cuando constituye el corazón (el interior) de las mismas.

### h. Configuración formal de la plaza. Sus elementos.

En la actualidad tanto los planos reguladores, las ordenanzas que rigen las nuevas urbanizaciones, como el mercado inmobiliario determinan la creación de plazas, las cuales son elementos estructuradores de la ciudad con una función metropolitana o simplemente de impacto local. Son elementos incorporados directamente al desarrollo residencial, comercial y de servicios.

Aunque su gestión, forma, uso deseado o uso adaptado difieren tanto históricamente como en un mismo momento en el tiempo, la plaza continúa siendo elemento importante en el diseño urbano tanto como espacio físico o social; ya sea en forma de sitio, escenario deportivo improvisado o espacio planificadamente acondicionado.

Si bien es cierto que en la estructuración de la forma de una ciudad influye una multitud de factores que la implican, factores que van desde los meramente locales (topografía, clima, vegetación), hasta los demográficos, sociales, políticos, económicos y culturales; no es menos cierto que, como hecho físico, a condiciones extremas similares, su forma puede alcanzar diferentes grados de funcionalidad y belleza. El análisis de los diferentes factores que conforman el espacio puede ayudar en forma efectiva a descubrir los pequeños elementos y atributos que hacen que un determinado ámbito urbano adquiera algún significado para los habitantes de la ciudad y se les integre a la memoria colectiva. La imagen urbana es la percepción que tiene el habitante del espacio. Su lectura depende básicamente de la relación que se establezca entre éste y el observador.



En el caso de las plazas y, quizá de todo espacio público, éste significado se obtenga por la conjunción de diversos aspectos tales como su localización, el uso que la plaza tenga, las actividades que en ella se desarrollen, la conformación de sus bordes y el diseño del espacio interior.

Para la clasificación morfológica de las plazas es necesario estudiar su inserción en el trazado urbano, ya que la vida de una plaza depende de sus bordes que definen su forma y función. Por ello es que los espacios exteriores que son meras obras entre edificios (espacio residual) no suelen usarse y que la fachada continúa coadyuva en forma notable a la configuración de la imagen urbana. El análisis morfológico que se desarrollará a continuación busca clarificar estos espacios y contribuir a la detección de los pequeños detalles de diseño que configuran un espacio urbano público adecuado.

### I.) Cerramiento:

Tanto las calles como las plazas, vienen definidas por los mismos factores formales, es decir, por elementos arquitectónicos de uno u otro lado<sup>4</sup>. Sin embargo, la plaza se fundamenta en la idea de cierre, de "estar dentro" o "bordeando" un espacio, que suele estar definido por superficies frontales importantes y en un segundo lugar, por las laterales. Señalando algunos aspectos formales sobre la configuración de la plaza tenemos:

En primer lugar, está la disposición de edificios alrededor del espacio interior. La cualidad esencial de la plaza es su carácter estático y la sensación de envoltura completa de las paredes laterales. Un aspecto fundamental de cada plaza es la relación entre su planta y la altura de las paredes laterales.

### II.) Vanos y Aberturas:

Numerosas variantes se utilizaron y se utilizan actualmente en el cerramiento de plazas: arcadas, pórticos, columnatas, arquerías, etc.

Los nuevos desarrollos y el tratamiento urbanístico de la ciudad, de trama ortogonal, tienen un agrupamiento espacial que aparece muy a menudo. Simplemente, se obtiene una plaza cuando una super manzana es dejada como espacio abierto y pavimentada.

Es necesario explicar la inserción de la plaza en la estructura urbana. Una ciudad se configura por una multiplicidad y diversidad de formas. Entre esas, la principal, por su rol estructurador, es la calle, que constituye la trama urbana que relaciona las distintas funciones y espacios.

La calle es la vitrina de la ciudad. Es ella, con sus diversas posibilidades de modulación, el cambio entre estrecho y amplio, de alternancias entre alto y bajo, la que hace inconfundible una ciudad respecto a otra.

Así la plaza, dentro del tejido urbano, es el espacio amplio que posibilita el cambio de dirección y el desahogo para contemplar la diversidad de fachadas. Por lo anterior, su forma queda definida por las calles que la rodean, siendo factible reconocer diversos tipos de plaza según sea la relación lleno-vacío que se producen en el trazado de la ciudad.

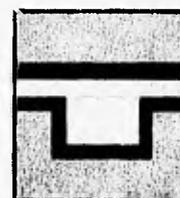
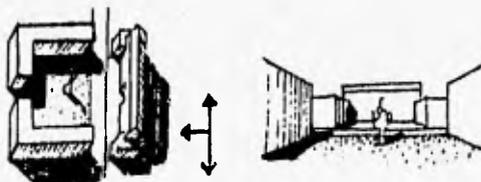
Dentro de este esquema se observan diferentes tipos de configuración (morfológica de las plazas):

#### Tipo I:

##### Plazas conformadas por una calle:

I. Un primer subtipo es aquel en que la plaza es un *bolsón*; ensanche de la calle en un punto determinado rodeado por un perímetro edificado.

II. El otro subtipo de plaza, conformada por una calle, es aquel en que la plaza además de ser ensanche de una calle, es a la vez remate de otra perpendicular a la primera. Plaza con tres aberturas en las paredes del espacio. Las aberturas opuestas serán desplazadas entre sí de la línea central. Con ello se consigue una solución más acertada ya que permite la ubicación de un edificio dominante frente a una de las entradas, el cual cierra la vista que se tiene desde la vía principal de llegada.



Tipo I  
I



Tipo I  
II

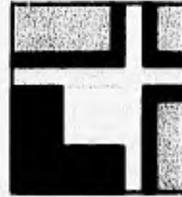
<sup>4</sup> Como se vio en el numeral: 6.1.d y 6.1.e para el caso de las calles.

**Tipo 2:**

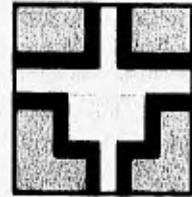
**Plazas conformadas por dos calles:**

Ha sido posible distinguir cinco modos diferentes de conformar el espacio a base de dos calles que las estructuran.

III. El primero es aquel que se conforma en un ángulo de la intersección de dos calles, sin que éstas Interrumpan la plaza. Dos lados de la plaza dan a la calle y en los restantes la edificación se vuelca directamente a ella.



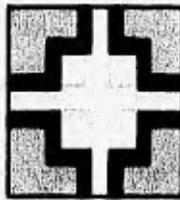
Tipo 2  
III



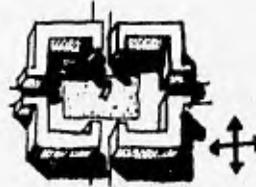
Tipo 2  
IV

IV. Este subtipo, se forma a partir del cruce de dos calles constituyendo un tipo por la adición de dos bolsones espaciales creados a ambos lados de una de las dos calles. La plaza puede entenderse también como un sólo espacio Interrumpido por una calle.

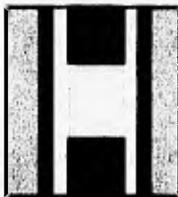
V. El tercer subtipo, también en el cruce de dos calles, queda dado por la apertura angular, circular u ochavada de las cuatro esquinas. En este caso, mirando desde un espacio abierto, y no desde las calles, son éstas las que Interrumpen la plaza. Es una plaza con esquinas edificadas y aberturas centrales. Este desarrollo implica una restricción muy grande en el diseño de los edificios, pues éstos han de ser más o menos similares si han de parecer como una unidad.



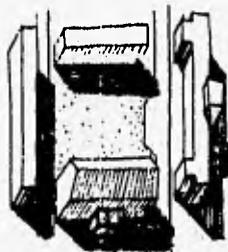
Tipo 2  
V



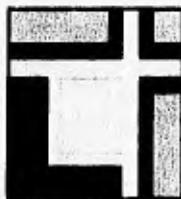
VI. Este subtipo está conformado por dos calles paralelas entre sí, estando los otros dos costados opuestos contruidos y con la edificación adosada a la plaza. Esta disposición acerca las fachadas de los edificios y reduce la separación.



Tipo 2  
VI



VII. Aquí la plazuela formada en un ángulo de la intersección de dos calles adopta características de plaza por la aparición de una tercer calle de servicio, que la separa de los dos costados construidos que se volcan directamente a la plaza (al igual que en el subtipo III).



Tipo 2  
VII

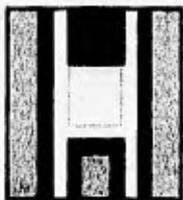
**Tipo 3:**

**Plazas conformadas por tres calles:**

viii. El caso más simple es el de la plaza formada por la intersección de tres calles. (dos paralelas y una ortogonal a ellas, y un cuarto costado adosado a una construcción, que en el caso de las plazas importantes es el de valor simbólico especial.

ix. El segundo subtipo es el de la plaza formada a partir de dos calles paralelas, pero que es separado en dos partes por la aparcación de una tercer calle que cruza el espacio transversalmente. Cada parte de la plaza queda adosada a una construcción.

x. Este caso es el de una plaza triangular (Cuchilla), creada por tres calles que se intersectan.



Tipo 3  
viii



Tipo 3  
ix

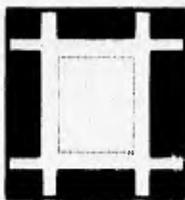


Tipo 3  
x

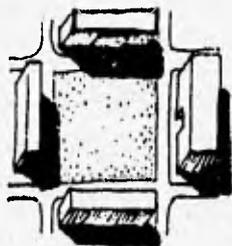
**Tipo 4:**

**Plazas conformadas por cuatro calles:**

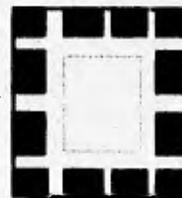
xi. Es el trazado cuadrado de la plaza fundacional formado por la liberación de una manzana, que es el tipo más común, y por lo mismo, el más utilizado. Plazas con calles perpendiculares a las esquinas. Tienen el defecto evidente de que las calles separan las paredes del espacio, del piso, el cual se transforma en una isla central.



Tipo 4  
xi



xii. Una variación de la anterior es la plaza que se forma por el cruce de cuatro calles pero que sirve de remate a otras calles secundarias. Por ello, su tamaño es mayor y tiende a dividirse interiormente en sus características morfológicas y funcionales.

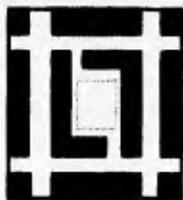


Tipo 4  
xii

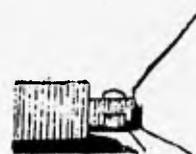
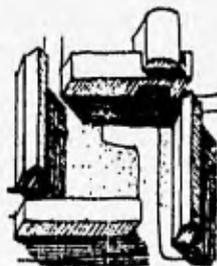
**Tipo 5:**

**Plazas interiores:**

xiii. Es el caso de la plaza pública formada en el interior de una manzana a la cual se accede mediante pasajes que no son determinantes en la configuración del espacio. Son plazas en las que las calles de acceso de cada esquina quedan opuestas a una pared. Esta disposición en *turbina* es una solución clásica, que se ha aplicado en la Piazza Signoria y en San Pietro de Mantua.



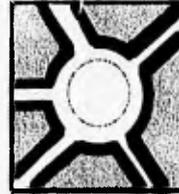
Tipo 5  
xiii



**Tipo 6:**

**Plaza rotonda:**

xiv. Es una plaza de distribución, formada por una calle que la rodea, separándola de sus bordes. Es un tipo de plazas que a proliferado con el aumento del parque vehicular.



Tipo 6  
xiv

**Tipo 7:**

**Plaza islas:**

xv. Son las plazas ubicadas en un separador o camellón amplio en el centro de un cauce vehicular, con flujos separados según sentidos de tránsito. La plaza tiende, en general, a adoptar características de parque.



Tipo 7  
xv

**III.) Relación entre la plaza y sus edificios (el contexto):**

Otro elemento fundamental a tener en cuenta, lo constituye la elección del lugar donde ésta se ubica o se va a ubicar. La plaza es un espacio casi de carácter religioso, en el sentido profundo del término. (Es importante recordar, los ritos de fundación que en diferentes culturas y épocas acompañaron su construcción)

Así, como una plaza está profundamente ligada a todo el tejido urbano de la ciudad. La plaza es un lugar encontrado, no un lugar decidido, es decir, si se hace una plaza se debe posiblemente trabajar sobre el tejido que está alrededor a fin de hacer desembocar en ese lugar la energía que es necesaria para tener una plaza, ya que ella es el fondo, es cuestión de energía. Muy a menudo la plaza se encuentra en una dualidad, pues no solamente es lugar de circulación, sino que también es un lugar donde convergen diferentes energías. Si no se cuenta con esta energía no se puede tener una plaza. La gente es atraída por esta energía vital.

Según su forma, muchas plazas aparecen compuestas de diferentes "zonas": esto facilita la presencia simultánea de varias actividades y también la experiencia se presta a cierta variación. Tales subdivisiones se acrecientan introduciendo elementos tales como fuentes o monumentos, articulando el pavimento, o incluso un edificio completo dentro del espacio.

Según sus dimensiones, la plaza proporciona la perspectiva necesaria para la visual de edificios de la ciudad, cuyas funciones como los hitos físicos y psicológicos quedarán así acentuados. Los edificios importantes deberán tener un atrio frente a su fachada principal. Este puede estar rodeado por otros edificios que le darán sentido como espacio, controlarán las vistas de manera que no pueda flotar en el espacio abierto, y de esa manera poder apreciar todas sus cualidades plásticas.

Cuando los edificios son de gran tamaño o de singular diseño respecto a los vecinos, generalmente están dominando el espacio y dejan fuera de él cualquier otro edificio que pudiera rivalizarle. En estos espacios se pueden considerar como marco para el edificio, más que un espacio con sentido propio.

Como dicho espacio es marco para la fachada deberá desarrollarse de acuerdo con el diseño arquitectónico y, por consiguiente, no pueden establecerse principios generales.

**vi.) Tamaño y proporción de las plazas:**

En las plazas en que el área del piso y las fachadas de los edificios circundantes no guardan una adecuada relación, es imposible conseguir un cuerpo plástico espacial. Existe un límite práctico para la altura de la edificación, pero no la hay para el área, así se encuentra, con que innumerables espacios urbanos fallan por que son tan grandes que los edificios parecen sentarse sobre el borde del espacio. Se disocian las paredes y el piso del espacio, y no hay sensación de envoltura espacial. Es evidente que existe confusión entre la importancia relativa del área del piso y el volumen espacial.

Un espacio mayor puede impresionar menos que un espacio menor; más allá de un cierto límite, cuanto más grande es la plaza menos impresionada. El problema es de correlación entre la altura y ancho del volumen, y el carácter arquitectónico del edificio<sup>5</sup>.

En cuanto a la relación entre la longitud y anchura de la plaza, es muy difícil establecer una norma, pues depende del aspecto perspectivo de la realidad, y no de su representación en el plano. De todas formas se puede señalar que la plaza cuadrada rara vez se presenta, no teniendo en general buen aspecto. También son desagradables las demasiado largas, en las que la longitud sea el triple de la anchura.

<sup>5</sup> Según Sitta, la menor de las proporciones de la plaza debería ser igual a la altura del edificio principal, y la mayor no debe superar el doble de dicha altura. Tomado de: Sitta, Camillo. *Construcción artística de ciudades*. Edit. Gustavo Gili. Barcelona 1980 (1989).



Imagen 20

Los espacios urbanos presentan una cualidad que los hace agradables, esto es, que tienen una identidad definida. En Taxco la identidad del habitante está establecida en relación con la totalidad del espacio de la ciudad. Si no fuera así, la imagen que se tiene del ambiente que lo rodea quedaría confusa, amenazando su propia identidad personal.

El espacio urbano que genera una plaza pone ante el usuario un entorno exterior fabricado por el mismo hombre con un fin específico: un espacio pleno de significado y fragmento de naturaleza modificado.

En las plazas de Taxco se dan con gran intensidad, intercambios (abstractos) culturales entre: artesanos, joyeros, mineros y los turistas, visitantes y los mismos residentes.



Imagen 21

Un aspecto importante en los espacios urbanos de Taxco, es que la gente: niños, jóvenes y ancianos, usan y se apropian de ellos. Así la vida urbana que se realiza en ellos no permite que mueran o se deterioren en el sentido que su función esencial cambie.

La ciudad a través de sus calles y plazas trata de expresar en espacios, ambientes y relaciones, las instituciones (necesidades y deseos) del hombre. Esto es el problema de la ciudad humana: si el espacio urbano está basado en la comprensión del ser humano dará al ciudadano la oportunidad de desarrollarse plenamente (social e individualmente), sino está basado en los valores humanos puede exponerla a graves desequilibrios y conflictos, limitando sus posibilidades de crecimiento armónico y desarrollo racional = humano.

Antes de fijar las dimensiones debe tenerse en cuenta la anchura de las calles afluentes, las callejuelas de las antiguas ciudades permitían las reducidas plazas, pero hoy, para contrarrestar el ancho de las calles se necesitan espacios inmensos, y estas plazas por mucho que se agranden los edificios, nunca serán lo bastante grandes para lograr el efecto deseado.

Como idea final se puede reseñar lo que R. Unwin planteaba en torno a las proporciones de las plazas y su relación con los edificios:

- o Una plaza muy grande tiende a disminuir la escala de los edificios.
- o Los edificios altos, estrechos en longitud, parecen pedir plazas profundas siguiendo la dirección de su perpendicular.
- o Los edificios largos, en relación con su altura, requieren por el contrario, plazas largas siguiendo la dirección paralela a la fachada y estrechas en el otro sentido.
- o No se deben diseñar plazas cuadradas, sino rectangulares pero sin que la longitud pase del triple del ancho<sup>6</sup>.

### i. Tipologías de plazas.

Muy relacionado con el conocimiento formal de las plazas, el análisis tipológico o esfuerzo de clasificación, sirve para dar una ordenada visión de conjunto<sup>7</sup>.

#### 1. Parámetros de imagen y caracterización:

Entre los múltiples factores que definen la forma de una plaza, cuatro son los que determinan su imagen y permiten caracterizarla:

El **trazado** de su planta, que puede ser rectangular o de forma geométrica e irregular.

Su **tamaño**, medido en relación al trazado de damero de ciudades de origen hipodámico.

La conformación de sus **bordes**, consideradas como pantallas envolventes que otorgan la relación vertical y que singularizan el espacio a través de su textura, ritmo, transparencia y direccionalidad.

La **organización espacial interna**, referida al diseño de las áreas peatonales y a la disposición de la vegetación y el mobiliario urbano.

Las diferentes combinaciones de estos parámetros permiten definir cinco tipos diferentes de plazas. Tres de estos, plaza clásica, plaza interior y plaza dirigida, pertenecen al grupo de plazas planificadas, plazas perfectamente conformadas y definidas con algún criterio ordenador e integrador. Las dos restantes, la plaza relazo y la plaza agregada, son resultantes, abiertas y cuyos bordes no han sido diseñados en relación a ellas ni planificados en conjuntos.

#### 1.) Plaza clásica:

Es la plaza típica del período fundacional (Plaza de Armas), que se repite a lo largo de los diferentes períodos históricos a través de las distintas etapas de crecimiento de la ciudad.

**Trazado:**

Geométrico, regular, tiende a ser cuadrada.

**Tamaño:**

Normalmente una manzana del damero del sector en que se inserta.

**Bordes:**

Todos ellos de igual jerarquía formal, fachadas continuas y alturas similares. No hay un edificio dominante. Los cuatro costados están aislados de la edificación por las calles que rodean la plaza.

**Organización espacial interna:**

Son las plazas que se estructuran a base de un recorrido perimetral de paseo, o con libre disponibilidad del espacio, ya que no hay nada sobre la superficie. Puede o no tener una zona central e interior con vegetación que sirve como colchón de amortiguamiento para las actividades externas. Su diseño es, por lo general, simétrico, respecto a sus cuatro lados.

#### ii.) Plaza interior:

Es aquella de características sempúblicas producto del diseño de un conjunto habitacional o espacio interior de un recinto público. Su diseño se subordina y es comprendido sólo en relación a ese conjunto.

**Trazado:**

<sup>6</sup> Aquí se plantean estos conceptos a manera de recomendaciones que responden a principios artísticos. Las calles, a diferencia, como se estudió anteriormente, responden a reglamentaciones muy precisas y rígidas por el carácter exageradamente funcional que se le da.

<sup>7</sup> Se toman como referencias a: Gordon Logie, Rene Magnan y a Rob Krier como los autores que han realizado este tipo de investigaciones. Partiendo de las formas geométricas más elementales (triángulo, círculo, cuadrado), intentan varios procedimientos topológicos para generar formas, colaciones morfológicas o sugerencias gráficas en torno al espacio de la plaza.

Plaza regular, de traza geométrica de formas variadas, según el conjunto edificado que la genera.

**Tamaño:**

Como generalmente es inferior a una manzana, adopta características de plazuela.

**Bordes:**

Uno o más de ellos se encuentra adyacente a la construcción, sin existir una calle pública que genera la plaza, por lo que ésta llega a semejarse a un patio privado o antejardín. Como plaza y edificación han sido diseñadas de forma simultánea, existe entre ambas una gran integración morfológica.

**Organización espacial interna:**

El diseño de pavimentos, disposición de árboles, bancos, faroles y demás elementos de mobiliario, tienden a una simetría en relación y que responde a diferentes factores de diseño según su capacidad y equipamiento.

**iii.) Plaza dirigida:**

Son las plazas que cumplen la función de atrio público de un edificio significativo. La plaza se subordina a este edificio y funciona directamente en relación a él.

**Trazado:**

Plaza regular, cuadrada o rectangular, de acuerdo a la disposición, tamaño y ubicación del edificio hacia el cual se orienta o dirige.

**Tamaño:**

También está en relación directa con la fachada del edificio dominante.

**Bordes:**

Existe un borde que predomina sobre los demás, siendo el resto secundarios. La ausencia de calles en uno o más de sus lados refuerza esta idea.

**Organización espacial interna:**

Con muy escasas excepciones, el diseño de senderos, pavimentos y mobiliario se orienta y es dirigido por el edificio dominante, en función de sus ejes de simetría, y composición de su fachada.

**iv.) Plaza agregada:**

Así como en el tipo anterior, la plaza depende de un edificio singular, cumpliendo la misma función de atrio, pero respecto a un espacio público o área verde de mayor magnitud a la cual se anexa. A este tipo se ha incorporado la sucesión de plazas ordenadas linealmente.

**Trazado:**

Definido por el espacio verde al cual la plaza se encuentra agregada.

**Tamaño:**

Al igual que el trazado, puede ser cualquiera de acuerdo a determinantes externas ajenas a su composición.

**Bordes:**

Uno de sus lados queda adyacente al espacio mayor y su tensión espacial deja los demás bordes como secundarios.



**Organización espacial interna:**

Puede responder a un diseño independiente o dependiente del espacio mayor. Por ello su diseño puede variar. La disposición de los diferentes elementos puede ser más libre y azarosa. Puede estar entre la rigidez de la trama urbana y la libertad del elemento natural.

**v.) Plaza retazo:**

Son plazas producidas por la ornamentación de terrenos sin ocupar (espacios residuales) de diversas intervenciones mayores, a veces inconclusas, por disposiciones de un plan regulador.

**Trazado:**

Por definición, cualquiera y muchas veces amorfo.

**Tamaño:**

Corresponden a terrenos productos de demoliciones en áreas consolidadas, su tamaño tiende a ser pequeño inferior a una manzana.

**Bordes:**

La plaza o plazuela, al ser saldo de terreno, está adosada por uno o más de sus lados sin existir calle que la segregue.

**Organización espacial interna:**

Esta provisoriedad hace que su diseño sea cualquiera sin personalidad definida y con carácter temporal y de transición respecto a materiales y ornato.

## 2. Tipologías elementales:

### i.) Ensanchamiento:

Espacio creado en una calle al quitar una masa para obtener una mejor visual de un edificio. Su tamaño y proporción suele estar en relación con el edificio, lo que le asegura calidad espacial. (Plaza de Chiesa Nuova, Plaza Farnese en Roma)

### ii.) Square (cuadrado o plaza)

Es un terreno en el cual existe un jardín cerrado, circundado por una vía pública que da acceso a las casas que dan frente al espacio por cada uno de sus costados. Su origen es inglés y la razón de su aparición fue el deseo en el siglo XVII y XVIII de no prescindir de la naturaleza, olvidándola detrás de lo edificado y de la malla de calles. La plaza tradicional era un espacio libre y vacío de vegetación, en el que las fuentes o monumentos eran el único amoblamiento en estos siglos. La plaza estaba muchas veces condenada a ser depósito de desperdicios e inmundicias de todo tipo. Cuando los usuarios de estas plazas obtuvieron el derecho de cerrarlas, limpiarlas y embellecerlas surgieron las plazas ajardinadas (principalmente en Londres: Hannover Square, Golden Square).

La definición de los Square no dice nada sobre la forma pero se le ha asociado con este elemento ajardinado central.

### iii.) La plaza rectangular:

Es la plaza con "clímax" para un edificio (en su lado estrecho, edificio alto, en su lado largo, edificio alargado), o con la intención de obtener este clímax en cada extremo. Suelen ser en estos puntos donde están los edificios importantes. Se les busca estos puntos focales con fuentes, estatuas o faros. (Piazza Erbe en Verona, Piazza Novonna en Roma)

### iv.) Plaza en forma de L:

Es una combinación de dos plazas para lograr un recinto mayor, aumenta las vistas finales desde los extremos de la L. Torres o hitos tienen su mejor situación en la unión interior de los dos brazos en la que la calidad de los monumentos y su disposición geométrica atenúan la irregularidad. (Plaza de San Marcos en Venecia)

### v.) Semicircular:

En este tipo de plazas la visual o la vista está poderosamente atraída hacia el centro del círculo. (Plaza del Campo en Siena) Existen casos en que el lado recto es abierto. (Royal Crescent, Bath)

### vi.) Triangular:

Suelen ser resultado de un ensanchamiento por intersección regular de las calles, pero producen buenos emplazamientos de edificios. (Uno de los más monumentales es el de Versalles donde tres caminos concurren hacia el Palacio)

### vii.) Circular:

Es la plaza más restringida o encerrada en sí misma, en la cual su contorno es más explícito, así la irrompible coherencia de la misma sólo marca su identidad, también establece su centro con precisión, marca por lo tanto el centro del sistema vectorial de la plaza. La convexidad de la forma de la plaza la distingue como forma dominante, en tanto que los edificios cóncavos retroceden bajo el impacto de las fuerzas que avanzan desde el centro. (El Circus de Bath, Plaza de la Nación de París)

### viii.) Otros tipos:

Entre la triangular y la circular se puede situar las plazas "octogonales", (de gran arraigo en España pero de origen Francés). Las plazas irregulares, generadas de modo espontáneo, tienen una belleza singular. Al no estar concebidas en plano responden a un orden visual, con el que conservan su coherencia.

Es importante enfatizar el papel de los monumentos, estatuas y el mobiliario (bancas, faros, relojes, fuentes) dispuestos en las plazas ya que se vinculan muy estrechamente con ellas. La distribución de estos elementos, regular o irregularmente destacan la propia formalidad de la plaza y no sólo su significado, dotado de un orden y equilibrio, además de acentuar otros valores como son la escala, la proporción, el ritmo, la pauta, etc.

## 3. Tipologías derivadas:

A partir de las formas elementales se desprenden ideas y tipos de plazas que por su carácter merecen ser destacadas, aunque sean en sí combinación de las anteriores.

- En primer lugar están los casos históricos de los que se habló anteriormente: el ágora, el foro y la plaza mayor.
- También están el claustro y el patio público (espacio libre rodeado de edificios administrativos o públicos).
- La secuencia de plazas sería otro tipo derivado. Las plazas encadenadas pueden ser de muchos tipos, que en el nexo o unión y en los ejes o direcciones, está la clave de su comprensión.
- La plaza-calle es un tipo muy particular, ya que permite la circulación y el contacto social además de ser espacio de estar. En muchos lugares donde no hay una definición y configuración de plaza, es la calle la que se ocupa de esta función, ya sea de manera permanente o eventual.
- El salón urbano es una tipología derivada de la plaza, que tiene sus orígenes en la época barroca, cuando se produce una preocupación por el espacio público. Se abren grandes avenidas, se crean espacios donde la perspectiva es la protagonista. Da a la ciudad un carácter monumental y de escenario teatral queriendo demostrar el poder del rey. El salón consiste en un gran paseo arbolado y de carácter señorial. Este tipo de espacios dieron origen a las alamedas.
- El prado, es un espacio de grandes dimensiones con carácter muy general, donde la naturaleza adquiere un protagonismo, contrastando con los edificios y red de calles. En él se pueden realizar actividades de diversa índole.

Retomando a Krier, el cual a partir de las tres figuras fundamentales (cuadrado, triángulo y círculo) mediante la aplicación de procesos de transformación (doblar, dividir, sumar, penetrar, superponer, mezclar y diferenciar) deduce configuraciones geométricas regulares e irregulares para el espacio plaza.

Dice Krier: *"la historia ofrece gran riqueza de formas espaciales. La componente espacial debe tenerse en cuenta en el modo de ver la arquitectura y el Urbanismo. Una forma espacial geométrica clara requiere una arquitectura muy delicada y de alta calidad. Cada error arquitectónico es inmediatamente perceptible y perjudica a la impresión total que da el espacio. Al tener formas irregulares, prevalece la variedad. Una expresión arquitectónica equivocada no es tan espectacular, y prácticamente está escondida."*<sup>8</sup>

Para finalizar, cabe mencionar que la noción de "la plaza" gira en torno a los conceptos que van desde: el uso que dan los "tianguis comerciales" al espacio (Entendiendo a los tianguis como el mercado, feria o día destinado en un sitio - ya sea una plaza o una calle - para la venta y compra de productos.), hasta las plazas comerciales privadas. La primera con una tradición desde la época prehispánica con mezcla española y árabe, donde su temporalidad puede ser por días o de manera fija. La segunda como reflejo y producto de la sociedad comercial y de consumo, presentando un establecimiento permanente. Las anteriores plazas poseen características y cualidades espaciales, culturales y formales que responde a una sociedad particular, pero que son, en los dos casos, los lugares del encuentro y convivencia social. Para el caso de la plaza comercial (centro comercial), presenta un fenómeno en el cual hay un gran espacio -edificio- contenedor de las diversas actividades "urbanas" pero ahora protegidas y resguardadas bajo un mismo techo. La agresividad y malestar que ocasiona el espacio urbano abierto, hace que sus actividades se desarrollen en el interior de los edificios como una opción ideal para reemplazar la deficiente vida exterior (espacio público). Con lo anterior no se quiere criticar o atacar a las plazas comerciales, sino, se trata de poner en evidencia el deterioro del espacio urbano y que si no se realizan acciones encaminadas a su mejoramiento se terminara por perder - lo que queda - el elemento hacedor, generador y productor de la ciudad.

<sup>8</sup> Krier, Rob. Stuttgart. Teoría y práctica de los espacios urbanos. Edit Gustavo Gili, Colección Materiales de la Ciudad, Barcelona 1976.

Taxco como cualquier ciudad, presenta en ciertas zonas (principalmente las de acceso y el centro urbano) una pérdida de calidad del espacio urbano. Este es el caso de la plaza del Minero sobre la Av. J. F. Kennedy, donde las necesidades de una ciudad moderna no han podido ser articuladas con el equilibrio que los espacios de la ciudad tradicional presenta. Aquí, la saturación de los vehículos generados por la mala ubicación de la terminal de autobuses foráneos, colectivos y taxis impiden la visual de la plaza, además este punto fin de rutas del servicio de transporte público trae consigo la proliferación de ambulante y puestos que deterioran la calidad ambiental, la plaza se pierde frente a una gama de mala utilización del suelo. Este fenómeno se repite en varios puntos de esta avenida que es el acceso a la ciudad y al centro de la misma.

Es evidente a los ojos de cualquier persona que las ciudades modernas comparadas con aquellas de siglos anteriores donde la riqueza espacial que los antepasados imprimieron y cuyos restos se ven peligrar, es algo de reconsiderar.

Es innegable que existe la necesidad de una redefinición del espacio urbano y para ello es necesario la consideración de los elementos que lo conforman y de como estos se interrelacionan entre sí.



Imagen 22 (lo que se puede apreciar de esta)

Los contrastes en Taxco son tales que se encuentran, en forma contraria al caso de la plaza del Minero, espacios que aún continúan con su función original desde hace más de 2 siglos. Ello es el hecho de encontrar en funcionamiento lavaderos públicos que datan del siglo XVIII y que las landeras de hoy los siguen utilizando. Esto demuestra como en la ciudad tradicional lo que permitía un desarrollo de la vida en la comunidad urbana eran los espacios públicos, que no solamente eran las plazas señoriales y elegantes calles flanqueadas por casas virreinales, sino también elementos sencillos y de humilde función (sin demeritarlos, sino todo lo contrario) como los lavaderos y fuentes.



Lavaderos del siglo XVIII sobre la calle de la plaza

Imagen 23

**Parque:** a. park; fr. parc; i. park; it. parco. m. Terreno o sitio cercado y con plantas, para caza o para recreo, generalmente inmediato a un palacio o a una población. // Conjunto de instrumentos; aparatos o materiales destinados al servicio público. // Nil. Sitio o paraje donde se colocan las municiones de guerra en los campamentos y también aquel en que se sitúan los viveres y vivanderos. // de artillería. Paraje donde se reúnen las piezas, carruajes, máquinas y demás efectos pertenecientes a la artillería. // nacional. Paraje extenso y agreste que el Estado acota para que en él se conserve la fauna y la flora y para evitar que las bellezas naturales se desfiguren con aprovechamientos utilitarios. // zoológico. Lugar en que se conservan, cuidan y a veces se crían fieras y otros animales poco comunes, para el conocimiento de la zoología.

### a. Distinción entre plaza y parque.

La diferenciación tanto lingüística como conceptual, surge por denominaciones que parten de dos ideas sobre el mismo espacio "plaza". La plaza como tal (como se estudió en el numeral anterior), es concebida como espacio para la reunión colectiva, receptáculo de manifestaciones o eventos, provisto de muy pocos elementos de mobiliario, posiblemente con algunos elementos de vegetación y un sólo gran piso como superficie. El parque se toma como un espacio habitado por la naturaleza, un microcosmos de ella, poblada por árboles de diferentes especies, jardinerías, zonas verdes cruzadas por senderos peatonales. Es equipado por diversos elementos: faroles, fuentes, bancas, mesas, juegos, etc.

El parque al que se refiere este trabajo, se debe entender dotado en mayor o menor medida de elementos naturales (vegetales, rocas y agua) que empleados de distinta manera configuran diferentes espacios y ambientes.

El análisis del parque presenta como característica general, que sigue los requerimientos de la plaza. Para las ciudades latinoamericanas el modelo implantado es el español, descrito en el tratado de las Leyes de Indias.

El parque representa un espacio importante para la ciudad ya que es zona social como tal en su conformación; el mobiliario y mantenimiento revelan al habitante la sensibilidad y sociabilidad que éste brinda.

La diferencia básica estriba en la arborización que presenta el parque, con todas las ventajas que ello implica tanto a nivel del peatón: sombreado, reducción de la fuerza del viento, filtro de polvos, protección y amortiguamiento de ruidos, etc., como a nivel de ciudad: pulmón verde; la existencia representativa de zonas verdes en la ciudad. Innegablemente mejora la calidad del aire, aumentando la cantidad de oxígeno y manteniendo la humedad del ambiente.

Las masas verdes y zonas arborizadas ayudan a la configuración de la fisonomía urbana equilibrando el impacto de las masas grises y áridas. Con la disposición de la vegetación se ayuda a configurar el espacio interior. Los parques y zonas verdes deben manejarse como unidades que forman parte de la estructura urbana y no como espacios sobrantes imposibles de lotificar. El diseño de la vegetación es importante no sólo por el ornato, sino también como elemento fundamental dentro de la estructura biótica.

### b. Implicaciones del parque como zona verde.

La ciudad no es una montaña de piedras y ladrillos. El hombre que ha creado la organización artificial del espacio urbano ha querido siempre compensar su exceso antinatural con otro artificio natural. Los parques, los jardines y/o las zonas verdes de las ciudades son como la segunda naturaleza, un lujo de la cultura. No hay ciudad o espacio urbano sin determinación, simulación o evocación de la naturaleza. En la historia del hombre, el paso de la necesidad a la posibilidad, la alternativa entre la higiene y el placer, el dominio de la patria artificial, del territorio del paisaje junto a la vivienda estable, son principios del hombre nómada convertido en sedentario, "urbano".

En el esfuerzo del hombre por crear un ámbito adecuado para su vida, la naturaleza es siempre punto de referencia. El propio afán creador del hombre se ha volcado en la recreación de la propia naturaleza, en su búsqueda, en el ansia de recuperar lo que considera perdido; lo que la naturaleza representa.

El esfuerzo del hombre en la naturaleza con una finalidad no utilitaria, es decir, no agrícola, es el jardín. Pero éste está ligado siempre a la arquitectura doméstica, incluso en las grandes ciudades de la antigüedad. El jardín es siempre jardín para el señor, linaje del Paraíso; Jardines colgantes de Babilonia a 25 metros sobre el Eufrates, el geométrico jardín Egipcio, el jardín de la Villa Adriana o el pequeño *hortus*, de la domus romana, siempre conservan su carácter privado.

Así, el jardín cerrado, privado, se traslada al mundo público, a la ciudad como jardín abierto, por el barroco. El primer lugar como espacio público para la burguesía sería el salón barroco, el paseo arbolado de finales del siglo XVII, que generarían el parque urbano. Al principio su origen no se debió por estricta necesidad de desahogo, al no haberse acentuado la Revolución Industrial, sino como lugar de esparcimiento para los siglos XVIII y XIX. En el presente siglo con el crecimiento y congestión urbana el parque será ya una necesidad, e

Incluso remedio para la vida urbana que empieza a desbordarse.

A través de una visión histórica se puede aproximar más al conocimiento del espacio urbano en su relación con la naturaleza (vegetación, paisaje urbano, imagen de la ciudad, arquitectura del paisaje), más necesaria aún en un momento de la historia urbana en el que este aspecto necesita ser especialmente tenido en cuenta.

### c. Reseña del parque y el jardín en la ciudad.

El punto de origen es el de la Cosmogonía antigua y su imagen del primer *Jardín del Paraíso*. Los geométricos trazados de los jardines egipcios, la fantasía de los mesopotámicos y en continuidad con la tradición mediterránea el jardín romano, estrechamente unido a la arquitectura, como un punto de referencia espacial. Así se llega a ese concepto de jardín cerrado, doméstico, espacio geométrico y humano, que será determinante en toda la historia del jardín occidental.

El jardín chino y japonés, por su carácter son tema de estudio particular. La piedra, el agua y el árbol son sus elementos fundamentales, así como su cualidad naturalista de creación de un nuevo paisaje.

Con la expansión de los bárbaros el jardín romano se hizo humilde, más doméstico o se recogió en el claustro de los conventos.

Con la invasión árabe la jardinería recobró su importancia al recuperar su contacto con su tradición originaria. En él se destaca su carácter íntimo, sensual, la importancia del agua y su claridad geométrica.

En los monasterios, mientras tanto, se acumulaba un conocimiento profundo sobre las plantas y sus cualidades, se cultivaban multitud de especies y se descubrían los primeros principios de la botánica. El jardín del convento era sencillo en su diseño, pero complejo en su contenido botánico.

En el renacimiento el espacio verde se dispone al servicio de la arquitectura, cuyos motivos ayudan a definir el propio espacio, adaptándose al terreno e introduciendo la vegetación local. La sobria traza del jardín renacentista se complica en el barroco.

El jardín barroco será el jardín por excelencia, es de los más geometrizados, arquitectónicos y en cierto modo humanizados.

El jardín del palacio es trasladado a la ciudad, y todas sus ideas de perspectivas y grandes avenidas, defectos estéticos, de mezcla de funcionamiento y disfrute de la naturaleza son introducidas en la ciudad, la cual empieza a cambiar de imagen. Comienza el momento de esplendor de las capitales del mundo y se crean sus parques urbanos y se abren sus avenidas arboladas. En el siglo XIX se exalta el amor por la naturaleza, y es en Inglaterra especialmente donde nace el culto por el paisaje "*landscape*", pionero en el desarrollo de lo que hoy son los espacios verdes públicos.

El derribo de las murallas a finales del siglo XIX aportó numerosos espacios para el esparcimiento y disfrute público, convirtiéndose estos lugares en parques.

En el siglo XX el movimiento moderno concibió la idea de ciudad como paisaje sembrado de torres y surcado por vías de circulación. En la actualidad el problema creativo que ha de resolver el arquitecto-urbanista es el del crecimiento moderado de la ciudad y sobre todo el de su mejora, el de la recreación urbana en la ciudad tan rápidamente construida. Aquí el papel de la vegetación es muy importante. Hoy se da la tendencia de recuperar espacios verdes para la ciudad, pero no se puede conformar con la existencia o la previsión de dichos espacios, sino que es necesario aspirar a la calidad de los mismos.

### d. Ciudad y paisaje.

La arquitectura se funde con el jardín o el parque para constituir en la ciudad el paisaje. Paisaje en sentido amplio. El ciudadano como consecuencia de su nivel cultural y económico, inmerso en la civilización del ocio, pero habitante de un entorno deteriorado, se presenta como usuario ávido de paisajes. El hábitat urbano no cubre sus aspiraciones y desea un entorno más acogedor.

La urbanización no ha producido una polución ambiental del aire o del agua, sino por desgracia también una polución estética. Se puede decir que en el momento presente se ve la tendencia a disminuir este deterioro, pero siempre queda manifiesto cierto enfrentamiento de lo que se llama civilización con la naturaleza.

El paisaje es la forma del territorio. La acción del hombre y su cultura en el territorio añade al paisaje el carácter de humano, a su noción de naturaleza el concepto de ámbito.

A medida que el hombre urbano se encuentra más comprimido por la ciudad, más distante se halla de la naturaleza. El equilibrio de la ciudad tradicional se trunca. Sobre su estructura histórica se extiende la nueva urbe como simple ampliación, mucho más grande, sin solución de continuidad, sin una adaptación profunda a su nueva esencia moderna, e incluso la propia ciudad histórica por disponer de mayor calidad ambiental sigue siendo el centro y motor de la nueva urbe.

El diálogo entre centro y periferia se plantea difícil, la única dinámica es la del crecimiento, y la ciudad se levanta con Plan o sin él. Los ciudadanos se disponen a un éxodo periódico en busca de espacios más gratos

(mejores condiciones: ambientales, ubicación, económicas, de transporte, etc.).

En la ciudad y sociedad actual, el hombre tiene más tiempo libre que nunca, la tendencia es ir en aumento: es la civilización del ocio. La calidad de vida se exige con mayor intensidad a medida que se puede disfrutar más de ella. El paisaje de la ciudad necesita ser tratado con especial sensibilidad. Entre la ciudad tradicional y la ciudad estructurada en la región (como continuo entre urbe y campo, ciudad región) se establece una distinción fundamental la de su unidad con respecto al territorio, es decir, el de concebir cierta parte del paisaje rural al servicio de la ciudad estableciendo un continuo que evite el deterioro de las periferias o espacios residuales, y disponga de una estructura y orden claro. Es obvio que la ciudad se transforma, así el paisaje sufre profundamente este "deterioro".

#### e. Parque urbano.

A pesar de todos sus antecedentes lo que se entiende por parque urbano es una creación del siglo XIX, más concretamente de la época victoriana inglesa. En 1833 el Parlamento, entre las leyes que promulga para mejorar las condiciones urbanas de los obreros en Inglaterra, organiza la gestión de nuevos parques para la ciudad. En 1843 se realiza el primer planteamiento urbano en el municipio de Birkinhead por Joseph Paxton. En 1858 se construye el Parque Central de Nueva York sobre 337 has. (3.7 km. de largo por 1 km. de ancho). Aunque al principio se encontraba en una zona de la península de Manhattan poco edificada, antes de la muerte de su diseñador (Olmsted) la ciudad que lo rodea contaba con 4 millones de habitantes, produciendo una plusvalía mayor al interés anual de los terrenos. Ciudades de América y Europa siguen este ejemplo para la realización de sus parques urbanos.

Dentro del crecimiento y desarrollo de la ciudad en las últimas décadas, los parques urbanos responden a las dificultades y necesidades de las concentraciones urbanas. Así hoy, cuando los espacios específicos de deportes se han concretado como un servicio específico más, e incluso se han encerrado en instalaciones cubiertas los espacios para el ocio y la recreación se conciben como una utilización intensiva del espacio. Por ello en las actuales ciudades estas zonas recreativas (parques y jardines), tienden a ser zonas intensivas, con un máximo grado de actividades (social, cultural, recreativa, etc.), preparándose por ello los escasos espacios para estas funciones, como espacios para generar actividades múltiples, cuando surja la demanda.

Con una visión más amplia, la importancia de los parques y zonas verdes, radica en los siguientes aspectos:

- Generar espacio y tierra necesaria para proteger la salud pública.
- Preservar los recursos naturales como: bosques, zonas de cultivo, lagunas, ríos, etc.
- Proteger sitios de belleza natural y de valor cultural, histórico y científico.
- Proyectar lugares que se requieran para el desarrollo y crecimiento urbano (reservas territoriales)

No hay una jardinería moderna, pero sí se puede destacar un nuevo concepto de utilización e integración urbana del parque. Como en arquitectura el proyecto de un parque urbano radica esencialmente, en la sistematización de espacios para acoger las funciones y significados que el programa engloba. No se trata ya de ese "espacio verde" tan usado en el Movimiento Moderno, que siempre queda en una definición excesivamente vaga. Ha de contener espacios para pensar, jugar, reunirse, aislarse, contemplar, etc. Estos espacios son fundamentalmente urbanos, con toda la definición de un espacio construido, sobre todo ahora que existe tanto interés por la necesidad de "forma y orden" en la ciudad.

Por lo tanto hay que resolver el problema de las áreas funcionales del parque, lo que de alguna manera enfrenta con la cuestión espacio libre - espacio construido (masivo de vegetación), como en cualquier otro problema arquitectónico.

#### 1.) Funciones complementarias del parque:

A parte de ser un pulmón para la ciudad, la existencia de edificios públicos en el parque refuerza su importancia como espacio contenedor de actividades. Otorga representatividad al espacio urbano al constituir elementos significativos para la colectividad, a la vez que conforma centros de atracción. La ubicación de los edificios públicos determinan el nombre y significado del parque. Las zonas verdes y los parques cumplen una función más de tipo social y estético que uno de tipo biológicamente básico (medio ambiente sano).

Así la facilidad para la reunión de personas para múltiples eventos (de carácter masivo o íntimo). Igualmente desempeña una función simbólica al representar a través del mantenimiento y disposición de sus elementos espaciales los valores de la comunidad.

Se busca también establecer zonas de reserva forestal y viveros para no romper con el medio natural que circunda la ciudad.

## ii.) Algunos datos de normalividad

Como referencia se toma el caso español el cual exige en los Planes Generales una reserva para Parques urbanos de 5 m<sup>2</sup> por habitante. Este espacio verde o libre es independiente de los 18 m<sup>2</sup> por vivienda que son exigidos en los nuevos Planes Parciales para el mismo uso. Esta reserva es variable según las zonas climáticas, pues en las regiones cálidas la superficie por habitante debe aumentar.

En cuanto a las unidades de utilización, planificadas y por tanto sujetas a normalivas, los criterios pueden ser:

- Parques Urbanos: superficie deseable 40 Has., con programas para muchas actividades y posibilidades.
- Parque de Barrio: superficie mínima 8.000 m<sup>2</sup>, incluyendo juegos de niños. Conviene combinar estos parques con las zonas escolares y disponerlos a una distancia máxima de 1,5 Kms de las viviendas.
- Areas de juego: superficie mínima de 500 a 1.000 m<sup>2</sup> muy interesantes como programas de "mini parques" en el interior de las manzanas de viviendas, para uso de niños y ancianos.

Para México el índice promedio que se destina para la dotación de áreas verdes es de 8 m<sup>2</sup> por persona. El Programa de Integración del Sistema Normativo de Equipamiento Urbano (SEDUE) cuyo fin es el de establecer criterios básicos de orientación para la producción de equipamiento, dentro de su subsistema de Recreación y Deporte contempla los siguientes elementos:

JERARQUIA URBANA	REGIONAL	ESTATAL	INTERMEDIO	MEDIO	BASICO	CONCENTR. RURAL
RANGO POBLACION	+ DE 500.000	DE 100.000 A 500.000	DE 50.000 A 100.000	DE 10.000 A 50.000	DE 5.000 A 10.000	DE 2.500 A 5.000
<b>PLAZA CIVICA</b>						
COBERTURA EN KMS	15 KMS					
EN TIEMPO	30 MINUTOS					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	6.25	6.25	6.25	6.25	6.25	6.25
POBL. DEMANDANTE	EL TOTAL DE LA POBLACION					
<b>JARDIN VECINAL</b>						
COBERTURA EN KMS	5 KMS					
EN TIEMPO	15 MINUTOS					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	1	1	1	1	1	1
POBL. DEMANDANTE	EL TOTAL DE LA POBLACION					
<b>JUEGOS INFANTILES</b>						
COBERTURA EN KMS	5 KMS					
EN TIEMPO	15 MINUTOS					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	2	2	2	2	2	2
POBL. DEMANDANTE	GRUPO DE EDAD DE 2 A 12 AÑOS					
<b>PARQUE DE BARRIO</b>						
COBERTURA EN KMS	15 KMS					
EN TIEMPO	30 MINUTOS					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	1	1	1	1	1	1
POBL. DEMANDANTE	EL TOTAL DE LA POBLACION					
<b>PARQUE URBANO</b>						
COBERTURA EN KMS	30 KMS					
EN TIEMPO	1 HORA					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	0.55	0.55	0.55	0.55		
POBL. DEMANDANTE	EL TOTAL DE LA POBLACION					
<b>P. METROPOLITANO</b>						
COBERTURA EN KMS	30 KMS					
EN TIEMPO	1 HORA					
POBLACION ATENDIDA (HAB/ M2 DE PLAZA)	0.5	0.5				

## Capítulo 3 Administración Urbana

### 1. Introducción.

El objetivo principal de este capítulo es el de manifestar que no existen los mecanismos, y por ende, las estrategias de administración urbana que tengan el propósito de controlar o coordinar lo referente con el manejo y tratamiento de la imagen urbana.

La regulación de los asentamientos humanos se fundamenta legalmente en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de ésta se desprende La Ley General de Asentamientos Humanos, la cual fija las normas básicas para planear el mejoramiento, conservación y crecimiento de los centros de población. La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Morelos, se creó a partir de la Ley General de Asentamientos Humanos y determina los instrumentos necesarios para encauzar el crecimiento de una localidad. El Plan Director de Desarrollo Urbano de Taxco hace acopio de las Instancias Jurídico-administrativas mencionadas anteriormente, para señalar las actividades y acciones de la Planeación.

En toda esta estructura administrativa y en sus documentos e información derivada, no se tiene en cuenta el manejo de la imagen de la ciudad y mucho menos el tratamiento del espacio urbano. Solamente se plantea una conservación del patrimonio histórico, la restauración de monumentos, reforestación de las áreas libres y una canalización del tránsito vehicular.

En este capítulo se tratará el problema de falta de bases administrativas operantes respecto al tratamiento, manejo y desarrollo de espacios urbanos principalmente los de carácter públicos que son los que sufren el descuido y abandono por parte de la ciudadanía, o al contrario, es decir, que son los espacios que gozan de la custodia y el cuidado de la comunidad que se integra en torno a ellos, pero, que nadie atiende.

Se establecerán estrategias que articulen el espacio urbano, su correcto aprovechamiento, mantenimiento, control, equipamiento y uso, con la vida de la ciudad no sólo a nivel de espacios, sino, lo referente a políticas urbanas, presupuesto urbano, catastro urbano, etc.

### 2. Antecedentes.

El espacio público, es uno de los elementos más importantes de la morfología urbana, los cuales ayudan a conformar y componer la ciudad, bogar por su valoración, es en la actualidad un asunto prioritario dada la crisis de las relaciones urbanas, producto de los procesos de transformación política, económica, social y cultural.

El espacio urbano dado su carácter, es susceptible a los cambios según los acontecimientos, actividades y relaciones urbanas. Históricamente está demostrado, cómo estos espacios se han transformado a consecuencia de los diversos procesos tanto internos como externos en donde intervienen los factores anteriormente mencionados, pero ante todo, son los procesos de decisión los que mayormente han contribuido a la decadencia espacial. Aquí se habla de las decisiones tomadas en su momento, por los administradores públicos y aquellos funcionarios que se han encargado de la planeación, con un parcial o total desconocimiento de la materia.

La causa principal de esta investigación radica en la importancia del tema en la situación actual de las ciudades. Los habitantes de la ciudad preocupados por el crecimiento desordenado, se han dado a la tarea de buscar soluciones a los problemas urbanos (se mencionarán más adelante). Taxco de Alarcón durante los últimos años se ha constituido en el centro de atracción de la región, debido a las fuertes inversiones destinadas a instalaciones turísticas, las cuales han provocado un crecimiento explosivo de su población, la que se duplicó en la década de los '70 y '80. El constante flujo de la población hacia el núcleo urbano ha dado como resultado: asentamientos en terrenos con fuertes pendientes, que impiden la dotación de servicios comunales y equipamiento, inseguridad en la tenencia de la tierra, carencia de vivienda adecuada y contaminación del río Taxco por descarga de aguas negras y desechos sólidos. Por otro lado, la afluencia de turistas y visitantes los días de fiesta (Alarcóniadas, Semana Santa, Fiesta de la Plata, etc.) y los fines de semana principalmente, hacen que la ciudad al no tener una ordenada estrategia de servicios turísticos, estacionamientos, vialidades, etc., se convierta en un caos, deteriorando su riqueza arquitectónica y urbanística (edificios y espacios urbanos).

Por tales motivos se debe realizar un esfuerzo para ordenar y orientar el crecimiento actual y futuro de la ciudad.

### **3. Importancia de la administración urbana dentro del espacio urbano.**

Ya mencionada la crisis de la ciudad y con ella la crisis del espacio público, se tiene la imperiosa necesidad de orientar esfuerzos para promover el rescate de este vital factor urbano, que procure la subsistencia misma de la ciudad, entendiendo a ésta, como conjunto de células vivas que se intercomunican entre sí para producir una unidad.

A manera de justificación, la primera causa de este tema es la de desarrollar un mecanismo para la realización física de un proyecto, hacer realidad todo lo que se planea de acuerdo a un manejo de prioridades, estableciendo el costo económico del mismo, en este caso el de rescatar para la ciudad de Taxco su espacio urbano.

Los planteamientos de los distintos niveles de planeación: nacional, estatal y municipal, buscan coherencia de objetivos y políticas para orientar el Desarrollo de los centros de población. Por eso, el Plan Director de Desarrollo Urbano de Taxco los incorpora.

El Plan Nacional de Desarrollo Urbano, contempla a Taxco dentro del sistema urbano integrado del centro, asignándole una política de consolidación tendiente a servir de apoyo al medio rural.

Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero, Integra a Taxco al subsistema norte de ciudades, teniendo por centro rector a la ciudad de Iguala. En cuanto al nivel de servicios queda clasificada con servicios de nivel intermedio.

Plan Nacional de Turismo, manifiesta la necesidad de promover el desarrollo turístico de la región de Taxco y su mejoramiento de la capacidad de alojamiento y servicios.

### **4. Fines de la administración del espacio urbano.**

Como objetivo general se pretende orientar el proceso de desarrollo urbano de la ciudad en función de las demandas de la población, la aptitud del medio natural y la potencialidad de los recursos naturales para el desarrollo de las actividades productivas.

Recuperar y desarrollar un adecuado manejo del espacio urbano en la ciudad de Taxco, por medio del planteamiento de pautas que contemplen la importancia y las interrelaciones entre el espacio privado y el espacio público como elementos fundamentales para la articulación y buen diseño de la ciudad.

Optimizar los usos del suelo orientando el crecimiento urbano de acuerdo a su potencialidad y evitando la especulación del mismo.

Mejorar, incrementar y conservar los lugares de atractivo turístico y de patrimonio cultural. Por medio de estrategias en las que participe tanto el sector estatal como el sector privado, con el desarrollo de programas de autofinanciamiento (generación de proyectos autosustentables) en los que intervengan los hoteleros, los plateros, la administración pública, etc., para que se dé una concertación con el fin de mantener y preservar el potencial de Taxco de Alarcón.

La estrategia global para alcanzar los objetivos de bienestar socio-económico consiste en tomar al espacio urbano como elemento rector para encausar actividades de imagen urbana, acciones de mejoramiento de la infraestructura y regulación en los usos del suelo y tenencia de la tierra.

#### **4.1 Objetivos:**

Dado que la línea principal de investigación es la del diseño urbano, se tiene como objetivo general, -siendo consecuente a la línea, el de mostrar la importancia tanto del espacio público como la del espacio privado en la ciudad.

La investigación no pretende desenvolver una teoría social del espacio sino desarrollar un marco teórico para profundizar y sintetizar conceptos sobre el tema del espacio, manejando al espacio urbano en términos concretos, físicos y en términos conceptuales.

Se pretende tomar al ciudadano como factor principal de la ciudad, como "actor y constructor" del espacio, puesto que es él el que le da vida y validez al espacio urbano, por el uso y la posesión que toma en torno a éste. Es el punto de vista del peatón y sus relaciones con el espacio de la ciudad las que deben primar y regir un adecuado manejo del espacio.

Mostrar la importancia de aspectos que se deben tener presentes en el momento en que se maneje, altere o actúe sobre el espacio urbano, para hacer a las ciudades menos inhóspitas y que hagan sentir a sus habitantes seres humanos.

Desarrollar una concepción teórica sobre el tema y la problemática del espacio urbano. Por lo anterior, se debe precisar qué es lo urbano y qué espacios lo conforman, de igual manera definir cuáles son sus características para entender cómo funciona y para qué sirve, encontrando su significado y sus problemas con las posibles soluciones y alternativas, teniendo en cuenta las implicaciones que caracteriza a lo urbano dentro de cada contexto o caso concreto y específico.

Por otro lado se trata de mostrar que es el espacio urbano el que contiene a los dos ámbitos: el público y el privado. Estos a su vez desarrollan relaciones e interactúan dentro de lo que es la vida urbana, siendo los elementos que enmarcan el escenario y le dan unidad al concepto de ciudad.

#### **4.2 Contenido y alcances.**

Se debe observar cómo en el espacio urbano, el elemento que le da unidad e integración a la ciudad es el concepto de manzana (y en su sentido más amplio el de barrio), encontrando en esta unidad dos componentes del espacio urbano: lo privado como lo que compone la unidad interior de la manzana y lo público como lo que la delimita, buscando como objetivo, el lograr un equilibrio entre lo individual y lo colectivo.

El espacio urbano no solamente es la estructura espacial y los edificios que ordenan y componen a la ciudad como: calles, plazas, etc sino, también todos aquellos espacios y rincones que generados por la actividad cotidiana de la comunidad y donde tiene cabida lo casual, y todo aquello que posee valores significativos en el desarrollo de las relaciones del ciudadano, por una parte con su comunidad como ser sociable y por otra, las relaciones individuales, particulares y personales con respecto a la ciudad.

### **5. Importancia de los espacios urbanos en la planeación.**

Si se pretende entender el fenómeno del urbanismo y la relación entre el proceso social y la forma espacial, es necesario que comprendamos la manera en que las actividades humanas crean la necesidad de conceptos espaciales específicos y que la práctica social cotidiana soluciona las interrogantes acerca de la naturaleza del espacio y la relación entre los procesos. Según Lefebvre, entendemos que el urbanismo no se puede tomar bajo el concepto de "una cosa en sí", o de un punto de vista individual de un especialista "X", puesto que es de una estructura compleja y se requiere de una preocupación por el estudio de todas las facetas del hombre, la sociedad, la naturaleza, el pensamiento, la ideología, la producción, etc., los cuales constituyen el cosmos de la problemática urbana.

Partiendo de estos análisis, se puede puntualizar que el tratamiento del espacio urbano referido con el aspecto social, es de categoría compleja por su heterogeneidad, por su estructura continua o discontinua y porque es diferente del espacio físico aislado, en el cual trabajan los "seudo" planificadores. Es importante entonces, analizar el surgimiento de una nueva concepción del espacio social y la consiguiente inferencia de las experiencias que no se pueden standardizar o generalizar, dado que se desarrollan en un concepto de forma espacial cambiante.

Parecería absurdo tratar de justificar la importancia de construir hoy en día, plazas y parques en las ciudades, pero no es así; aunque la realidad económica imperante no nos permite este beneficio, se hace cada día más imperiosa la necesidad de dotar a las ciudades y pueblos de esta infraestructura para evitar la asfixia, el hacinamiento y la pérdida de identidad.

No se pretende con este argumento, salvar situaciones extremas sino más bien, crear conciencia del beneficio que estos espacios pueden proporcionar a los habitantes de una ciudad, siendo éstos, los principales protagonistas de la cotidianidad de una ciudad. Los parques y las plazas representan además los puntos vitales y básicos para que una ciudad no caiga en el anonimato y con ella sus habitantes por la falta de identidad, ya que sus espacio conjuntamente con las calles y edificaciones, constituyen la amalgama que permiten referirse y orientarse dentro de la ciudad. Es decir, estos espacios se constituyen en el hilo físico y social de la estructura urbana.

### **6. El concepto básico de la imagen urbana.**

El espacio público, fungirá como el factor determinante en la producción de la imagen urbana, por lo tanto, será el responsable de proporcionar elementos que satisfagan las necesidades y el desarrollo de los habitantes de una ciudad; para ello existen algunos criterios normativos para ser considerados en el proceso de diseño y construcción de los espacios públicos y son: el confort, la diversidad, la identidad, la orientación, la jerarquía, la proporción y la escala, el significado y la legibilidad.

Una ciudad, se puede contemplar desde lejos, desde una llanura, una montaña o un avlón. Cada ciudad es diferente según su tamaño, función o edad. No son iguales los perfiles de una ciudad fortaleza, una capital de

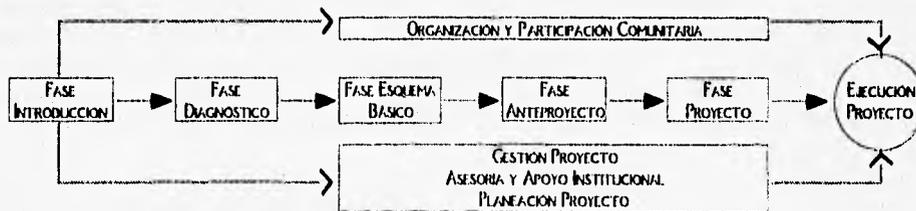
un reino o una ciudad industrial. La metrópolis moderna está en los paisajes imaginarios del rascacielos iluminado por su infinidad de ventanas y los destellos de los reflectores que alumbran el fondo de la noche. El interior de la ciudad tiene sus distintos paisajes. Según la zona de la ciudad (el centro, los barrios burgueses, industriales, suburbios y la periferia) así será su aspecto. Cada una de las partes tiene su personalidad, condicionada por lo económico y lo social. El lujo y la miseria, el ocio y el trabajo marcan el clima, determinan el medio ambiente de los espacios urbanos. Los paisajes de la ciudad, son al fin de cuentas estados del alma colectiva. El entorno natural está muy presente y debe estarlo tanto en las ciudades medianas como en las grandes. Taxco no escapa a estas ideas y posee su propia imagen urbana que se debe salvaguardar tal como sus mismas construcciones arquitectónicas. La imagen urbana hace alusión al *locus*, es la parte invisible que se ve de la ciudad a través de su cultura, idiosincrasia, folklore y medio natural.

## 7. Criterios administrativos para el desarrollo del espacio urbano.

### 7.1 Participación ciudadana.

Para el caso del diseño participativo del espacio urbano, la comunidad debe proponer los mecanismos de organización tanto del grupo interventor como de la de sus preferencias y aspiraciones que abarquen las diferentes inquietudes.

Las comunidades, deben formar verdaderas organizaciones y para ello, deben exigir a las autoridades respectivas que se les faciliten los mecanismos existentes, los cuales están contemplados en la propia estructura gubernamental; con estos instrumentos las comunidades podrán movilizarse en procura de acciones concretas. La elaboración de los diagnósticos debe surgir de las propias propuestas de la comunidad, donde se identificará el objetivo central y se interpretarán de la mejor forma posible las inquietudes y propuestas; los profesionales encargados de proporcionar la información, de organizar y concertar con los diferentes grupos, deberán proponer la búsqueda de los mecanismos que dinamicen el proceso de participación de la comunidad



ESTRUCTURA METODOLÓGICA DEL DISEÑO PARTICIPATIVO

desde el inicio del diseño de los espacios públicos y para ello, es conveniente seguir un proceso metodológico que se sustente en el conocimiento y la lógica.

La participación ciudadana en los procesos cotidianos y en particular en la planeación, es sin lugar a dudas, objeto de divergencias desde el punto de vista teórico y práctico, respecto a la conveniencia o inconveniencia, beneficios o alteraciones del orden social o comportamiento social.

Para algunos autores, la participación ciudadana debe ser considerada como un "derecho humano básico" (Pearse, 1980); para otros, es el mecanismo que "facilita la concertación de los sectores más necesitados respecto a sus problemas y la búsqueda de sus propias soluciones" (Mejía, 1990).

La participación ciudadana se entiende como la reapropiación de la ciudad por sus habitantes. Ahora, adentrándose a tratar el aspecto de la participación ciudadana más concretamente en los procesos urbanos que se viven en la ciudad, y por ende, en la vivencia de los espacios públicos.

Si bien, las ciudades se vienen construyendo por la acción directa de sus habitantes, en muchos de los casos sin contar con ningún mecanismo de orientación, también es cierto que muchas acciones originadas por iniciativa gubernamental o del sector privado, no son consultadas por las comunidades implicadas, ni se crean los mecanismos mínimos de consulta o información.

Fases de promoción y ejecución. Inicia con la presentación de las propuestas ya sea ante las autoridades, la comunidad o iniciativa privada a través de los grupos promotores, con el objeto de crear un movimiento de opinión por parte de los usuarios y para que en un futuro, también se garantice su ejecución, consolidación y mantenimiento.

Los espacios públicos dentro de la estructura urbana, merecen tomarse muy en cuenta porque son ellos los

espacios llamados a rescatar la identidad de las ciudades y los pueblos; se trata entonces, de que con la participación ciudadana y la intervención directa de los usuarios, se desarrolle un mecanismo que permita recuperar para el patrimonio colectivo toda la infraestructura existente como los servicios públicos, el transporte, el medio ambiente, etc., para elevar la dignidad y calidad de vida y rescatar los espacios colectivos.

Se trata de que la acción participativa de la ciudadanía no permita que se pierda la capacidad de convocarla que poseen los espacios públicos como la plaza, el parque, la iglesia, los callejones, etc., así como evitar que la ciudad entera se quede sin sus vértebras, sustento de la propia morfología y cotidianidad.

## 2. Mantenimiento y regulación.

Independientemente de la normalidad existente sobre la materia, se deberá concebir un criterio coherente, práctico y funcional en materia de espacios urbanos para el momento de proponer su diseño, construcción y consolidación.

Este criterio va estrechamente relacionado con el factor económico, modo de uso, durabilidad y permanencia del espacio como patrimonio de todos; en tal sentido, se deberá procurar que conjuntamente con el diseño se generen mecanismos que permitan la adecuada planeación y administración de éstos componentes urbanos de la ciudad.

La participación de la comunidad o la reapropiación de la ciudad por sus habitantes, debe ser el principal argumento para emprender cualquier acción; si bien, las ciudades actuales se vienen construyendo por acción directa de sus habitantes, éstos no son consultados al momento de realizar un proyecto urbano que los involucre.

Los arquitectos y urbanistas continúan trabajando principalmente para los intereses de los promotores privados o bien para el gobierno a nombre de una comunidad abstracta sin procurar el más mínimo esfuerzo para vincular a la comunidad implicada.

Para el mantenimiento y conservación de los espacios públicos, se deben proponer métodos o mecanismos de participación ciudadana. En ellos, los profesionales con un conjunto interdisciplinario y representantes de la comunidad, intervendrán ante las autoridades de la ciudad presentando alternativas de recuperación y conservación de los espacios públicos. Dichos proyectos o conjuntos de proyectos puntuales, establecen un proceso de reapropiación de los espacios urbanos por sus habitantes al proponer elementos que identifican a la comunidad para ser usados y por último manejados y administrados por ellos mismos.

Este método de acción participativa, es de fundamental importancia, porque genera por sí mismo un proceso de organización de grupos, comités, comunidades que sienten la necesidad de apropiarse de los espacios públicos de sus barrios o centros históricos; si esto se busca como criterio de los grupos promotores, las ciudades serían diferentes respecto al actual estado de deterioro en que se encuentran.

Si se parte del diagnóstico realizado respecto al área físico-espacial de los espacios públicos, no se puede desvincular la relación directa de éstos con lo concerniente a los factores de tipo social, cultural, económico y administrativo.

En tal sentido, hablar de mantenimiento y regulación de los espacios urbanos sin contemplar el "todo", sería inútil y no se lograrían definir las responsabilidades; en lo que sí se debe ser enfático, es en la creación de mecanismos adecuados para la participación ciudadana orientados por programas o iniciativas de índole gubernamental o del sector privado.

Para ello, es necesario recurrir a una transformación del sistema de administración municipal definiendo programas concretos ya sea, a corto, mediano o largo plazo, donde se especifiquen los proyectos según prioridades, se fijen los objetivos concretos y por consiguiente a las entidades, instituciones, dependencias o grupos responsables para dar seguridad y certeza que se van a realizar.

Dado que la normalidad nace de la iniciativa gubernamental, es lógico suponer la reestructuración funcional de ésta, dándole cabida a dependencias que permitan el ejercicio y ejecución de la planeación, donde se vinculen aspectos como la ecología, el medio ambiente, la promoción del desarrollo y la participación ciudadana.

Con la transformación del aparato administrativo, donde se dé importancia al factor de la planeación se pueden implementar mecanismos de manejo, regulación y reglamentación de los espacios públicos creando para ello, normas especiales y estatutos que hagan referencia al conjunto de especificaciones técnicas, sociales y económicas, para los procesos de diseño, construcción y consolidación de los mismos, para ello sería conveniente reforzar con algunos documentos, tales como, cartillas de información, programas radiales y campañas de educación ciudadana.

### 7.3 Recursos e instrumentos complementarios.

Para lograr mejor respuesta de diseño y resolución de problemas al espacio público, se debe poseer mayor información de los recursos e instrumentos existentes en la localidad, relacionada con las normas y reglamentos

vigentes en lo concerniente al uso del suelo, imagen urbana y el medio natural, entre otros.

Estos instrumentos, sin lugar a dudas, apoyarán el proceso de planificación y ejecución en la etapa de formación de criterios y lineamientos, puesto que contienen la información técnica necesaria, la cual, conjugada con los componentes sociales, posibilita un intercambio más efectivo entre el diseñador y los usuarios.

A su vez, la implicación de éstos instrumentos, permite conseguir las metas determinadas y los resultados deseados en cuanto a:

- La optimización en el uso de las tecnologías existentes y al alcance de la comunidad.
- El uso de sistemas de construcción urbana que procuren el ahorro de energéticos y la preservación del sistema ecológico.
- La adaptación de los espacios, tanto públicos como privados, a las necesidades de la población.
- La provisión y preservación de espacios públicos para alojar servicios sociales y complementarios, es decir, el espacio para el equipamiento urbano.
- El mejoramiento de las condiciones físico-ambientales, mediante el trabajo acertado de los profesionales de la ciudad en común acuerdo e interacción con los grupos sociales implicados, sus representantes y/o promotores.

## **8. Conclusiones y recomendaciones.**

Los argumentos elaborados en este documento, pueden resumirse como un estudio que procura un marco teórico y conceptual para aumentar la relevancia social del espacio público, tanto en los términos de sus efectos sobre los usuarios, como para la práctica de los procesos de diseño, construcción y mantenimiento de los mismos, en los cuales, está implícita la relación sociedad, forma espacial y vivencia.

El punto de vista planteado, considera al espacio urbano: público y privado, como el factor más importante de la estructura de la ciudad por cuanto en él se llevan a cabo las relaciones de interacción e interdependencia funcional como el desenvolvimiento de una estructura social en el medio físico delimitado como urbano; es decir, que se pueden desligar los procesos sociales de aquellos procesos o mecanismos que orientan una determinada organización del espacio dentro de la ciudad.

Por ello se vincula, un aspecto fundamental, el de la participación ciudadana, sin el cual, todo proceso que se emprenda sería antidemocrático.

El trabajo entonces, trata de plantear un marco de referencia para la reflexión, la discusión y la búsqueda de mecanismos que vinculen al hombre como sujeto principal y eje orientador de todo proceso, tomándose como un ser íntegro, que trascienda más allá de la solución espacial y sea solución integral en beneficio del individuo, la comunidad y por ende de la respuesta formal para la ciudad.

A través de esta investigación, se sugieren puntos de vista para comprender el espacio urbano de la ciudad. En tal sentido, se debe insistir que el primer paso a seguir, es el relacionado con la urgente revisión de la estructura jurídico-administrativa con miras a crear instrumentos y vínculos que permitan coordinar los procesos de planeación y participación, más concretamente, en los asuntos relacionados con el espacio público.

Es necesario, la creación de dependencias que asuman directamente la responsabilidad de la planeación, así como, dependencias que atiendan los asuntos de desarrollo comunitario con una extensión de la administración pública hacia la comunidad y sus intereses.

Finalmente, el propósito del estudio de las implicaciones de la administración urbana, es el de reivindicar de alguna manera a las ciudades pequeñas en las cuales, es posible aplicar las recomendaciones y planteamientos teóricos que sobre el espacio público y la participación ciudadana se han generado y seguirán generándose, gracias al debate e intereses que puedan surgir por parte de algunos estudiosos de una de las temáticas de actualidad y de mucha importancia para asegurar y mantener la presencia histórica de la ciudad, con ella, la dignidad e identidad de su gente.

## Capítulo 1 Diseño urbano

### 1. Introducción.

La planeación no sólo en las grandes urbes requiere la incorporación de áreas peatonales con infraestructura básica. La creación de pasos continuos, la organización dentro y en el entorno de los centros de concentración urbana, la recuperación, respeto y aprovechamiento del patrimonio histórico y cultural de los pueblos así como la utilización de todos aquellos recursos que faciliten los servicios sociales en beneficio de la población, son temas de profundo interés entre los urbanistas contemporáneos.

La finalidad de este capítulo es realizar un ejercicio de diseño urbano, por medio del cual se abordarán temas y se contestarán preguntas tales como: ¿Cómo se debe realizar el diseño urbano?, ¿Cuáles son las bases del diseño urbano?, ¿Cuáles son sus objetivos?, etc. Para ellos el lugar y área de estudio es el centro histórico de la ciudad de Taxco de Alarcón en el Estado de Guerrero ya que ésta presenta una rica y muy variada espacialidad configurada por factores como su topografía, su implantación, su patrimonio histórico, su cultura y tradiciones y su medio natural en la que se encuentra enmarcada.<sup>2</sup>

### 2. Antecedentes.

#### 2.1 Espacio público:

Es el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses de los habitantes.

El espacio público está constituido por:

- Las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular.
- Las áreas para la recreación, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana.
- Las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en, todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para el mejoramiento del paisaje y de los elementos naturales del entorno de la ciudad.

En general por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o disfrute colectivo.

El espacio público urbano es un bien común inalienable que organiza la estructura urbana y hace posible que el ciudadano participe e integre su vida a la actividad común.

El espacio público como bien público y necesidad social y como elemento ordenador de la estructura urbana prevalece sobre la propiedad privada.

#### 2. Problemas que se presentan en el espacio público de Taxco de Alarcón.

Las deficiencias en la dotación del espacio público se manifiestan en la carencia de los elementos propios del amoblamiento urbano: alumbrado, bancas, botes de basura, cabinas telefónicas, pasos para ciegos y minusválidos, etc. También se manifiestan en la carencia de arborización, señalización vial, etc.

Otro de los problemas que se encuentran es el mal uso del espacio público a causa de su ocupación con actividades y elementos físicos que no corresponden con su destino fundamental. Por ejemplo la ocupación de los andenes por los vehículos, la instalación de ventas ambulantes en lugares no adecuados, la obstaculización de la libre circulación o la presencia de avisos o vallas que estorben las visuales y el movimiento, la saturación de los estacionamientos públicos que a su vez originan la utilización de las calles, plazas y atrios de las iglesias como estacionamientos entorpeciendo la circulación tanto vehicular como peatonal para también contaminar el

<sup>1</sup> Se refiere específicamente a un acceso carretero hacia el centro histórico con la función de estacionamiento y plaza de artesanías así como la de configurar y dar forma a la acera y al perfil de la calle.

<sup>2</sup> Lo que se quiere recalcar aquí es el factor climático el cual adecuadamente manejado y aprovechado permite encontrar grandes posibilidades para el desarrollo del diseño urbano; arborización con colores, texturas, aromas, etc.; lo anterior por el potencial que tiene su vegetación determinado por su clima.

espacio urbano deteriorando su imagen y el funcionamiento de la estructura urbana con un uso del suelo desajustado para la ciudad que posee una vocación y unas características muy particulares como sitio de interés histórico y turístico.

### **3. Finalidad del diseño urbano.**

#### **3.1 Objetivos generales:**

Uno de los objetivos es el de aplicar y desarrollar la metodología del diseño urbano para solucionar un problema de arquitectura urbana y además en sus disciplinas complementarias como es la del paisaje urbano, restauración de espacios urbanos, el arte urbano, etc.

Hay que tener en cuenta que la intervención en el espacio urbano, implica un ordenamiento del mismo, y en ocasiones se hace necesario la toma de decisiones radicales. La transformación urbana debe explicar y dar a la luz los cambios adecuados para una estructura urbana, en la cual los factores que intervienen responden a una lógica y que nada debe ser, ni lo es, gratuito ni arbitrario en la ciudad.

Frenar la contaminación causada por el exceso de avisos comerciales, por los automóviles y vendedores ambulantes.

La reubicación de la terminal de transporte foráneo que origina un nodo de conflicto sobre la vía de acceso (Av J. F. Kennedy) y también la adecuación del mercado de abasto que se ubica muy próximo a la Plaza Borda.

#### **3.2 Objetivos particulares:**

Solucionar el conflicto vial ya que el automóvil se apropia de manera excesiva de la vía pública, saturando y congestionando el tránsito, principalmente en el Centro Histórico. Lo anterior, por falta de estacionamientos públicos principalmente los fines de semana y los días en que la población realiza sus festividades, como es el caso de la Semana Santa o las Fiestas Alarcónianas. También se presenta la necesidad de darle un adecuado manejo a la estructura vial ya que en estos momentos existe una incompatibilidad entre este sistema y los diferentes elementos urbanos como son: las Iglesias, Capillas, calles, callejones, plazas y plazuelas que conforman el potencial patrimonial y turístico de la ciudad.

### **4. Programa de diseño urbano.**

Generar un espacio que cumpla con las siguientes funciones y actividades:

Proyectar un acceso a la ciudad desde la carretera (México - Iguala) hacia el centro urbano e histórico, a manera de una puerta urbana con el fin de configurarse como hilo dentro de la ciudad. "Acceso de la Santa Veracruz de Taxco".

Sus funciones serán las de ser tanto una plaza y parque para la venta de artesanías como también el de un estacionamiento público.

Así se constituye que este acceso es el inicio o el punto de entrada hacia los diferentes circuitos o recorridos turísticos que se desarrollen dentro de Taxco. También se articulará todo el potencial patrimonial a una organización para sus visitas, ya que se evitarán congestiones y molestias para los visitantes.

El proyecto también contempla la adecuación de un tipo de transporte "típico" que sería el encargado de realizar los paseos por la ciudad, además de lo anterior, se conforma y se da a los diferentes comerciantes un espacio adecuado y planeado para su ubicación.

Como último elemento se adecuará un kiosco típico para conformar un lugar de control para brindar información turística, alquiler de los transportes, servicio de sanitarios, teléfonos y el servicio de estacionamiento.

El área para el desarrollo del proyecto puntual es de 2.800 m<sup>2</sup> con una capacidad para 55 vehículos de los cuales 15 son cubiertos y tres para minusválidos y la adecuación para más de 60 puestos comerciales de los cuales 25 son permanentes. (Ver anexo gráfico)

#### **Programa general de diseño urbano:**

##### **1. Estructura urbana: (nivel general)**

- a. Reubicación de la terminal de transportes.
- b. Adecuación y organización del mercado y abasto del centro.

##### **2. Consolidación de la vialidad principal: (nivel sectorial)**

- a. Banquetas
- b. Jardinerías y bancas

- c. Implementación de equipamiento urbano, (detalles para ancianos, minusválidos, ciegos, etc.)
- d. Señalización e infraestructura.

- 3. Configuración del acceso al centro histórico de la ciudad: (nivel particular)
  - a. Proyección de Estacionamiento para la zona noreste del centro histórico
  - b. Locales comerciales (ventas de artesanías)
  - c. Kiosco de Información turística, cafetería y servicios sanitarios
  - d. Renta de transporte típico
  - e. Jardines y zonas verdes
  - f. Entrada y caseta de vigilancia

## 5. Planteamiento conceptual.

### 5.1 Continuidad del espacio:

El espacio tradicional<sup>3</sup> es continuo y definido, estructurado por espacios abiertos y cerrados que se articulan entre sí para formar espacios continuos dando como resultado varias rutas para la armónica circulación dentro de un sistema continuo, sin embargo hoy ese espacio se ve fragmentado y discontinuo.

### 5.2 Interacción entre el espacio privado y el público:

La estructura del uno implica al otro; el espacio privado está conformado por edificios los cuales están relacionados directamente con el espacio público. Debe existir una permeabilidad entre estos dos elementos ya que son los que le dan la razón de ser al espacio urbano como totalidad

### 5.3 Permeabilidad del edificio:

Los edificios tienen un alto grado de fluidez con respecto a los espacios. Esto quiere decir que tanto el edificio como el espacio exterior de uso público deben poseer las características para configurar un espacio social que permita el desarrollo de la vida comunitaria retomando aspectos como la cultura, las tradiciones, el folklore, etc., los cuales son aspectos que de forma directa hacen que el ciudadano se apropie del espacio para mejorarlo y aprovecharlo.

### 5.4 Minimización del espacio público:

El espacio adquiere un valor monetario alto y además ficticio. Una calle o una plaza no pueden ser vendidas, por lo tanto el espacio público representa un costo que no va a ser retribuido por lo que tiende a desaparecer a menos que de su adecuado uso y aprovechamiento se generen los recursos para su mantenimiento.<sup>4</sup>

### 5.5 Libre disponibilidad del espacio:

El espacio público debe ser usado libremente. Ya que detrás de él hay una rigurosa zonificación del espacio que hace que toda su superficie tenga una actividad específica de acuerdo con la reglamentación y la ley.<sup>5</sup>

## 6. Análisis de factores.

Nombre del proyecto: Acceso de la Santa Veracruz de Taxco.

### 6.1 Factor Físico y ecológico:

Lo que se pretende en el análisis de este factor es el de mejorar y aprovechar las condiciones naturales y ecológicas del medio sustentante. Para ello se tendrá en cuenta lo siguiente:

El área de estudio se localiza en el Municipio de Taxco de Alarcón entre los 18°33'19" de latitud norte y los 99°36'15" de longitud oeste, en las estribaciones de la cadena montañosa del Nevado de Toluca, a una altitud de 1,775 m.s.n.m.

Su clima es del tipo A(C)w<sub>2</sub>(w), es decir, semicálido subhúmedo con lluvias en verano. La temperatura media anual varía entre los 18° C y los 20° C. La precipitación media anual es de 1,210.3 mm, concentrándose en los meses de junio a septiembre; la importancia de este dato es que está ligado con los cambios en las características de la vegetación. Los vientos dominantes provienen del sureste con velocidad de 0.6 a 4.0 m/seg.

La topografía es muy accidentada, las áreas aptas para el desarrollo urbano con pendientes menores al 15% son

<sup>3</sup> Hace referencia al espacio que se encuentra en los centros históricos y en general donde se desarrolla una estructura espacial.

<sup>4</sup> Esto hace referencia a que el manejo del diseño urbano debe tener un planteamiento en el que el proyecto debe de ser rentable y en lo posible auto sustentable (en lo posible y de manera recomendable)

<sup>5</sup> Vale aclarar que la normatividad del espacio público debe estar articulada con la vocación del mismo.

muy escasas y en su mayor parte se encuentran ocupadas con usos urbanos.

En el área de estudio predominan los bosques de latifolias, coníferas y los bosques mesófilos de montaña.

A manera general los problemas y la vulnerabilidad del territorio en donde Taxco se localiza, está sujeto a riesgos de tipo geológico por: encontrarse en zona sísmica, y tener fallas activas y fracturas, existencia de numerosos túneles originados por la actividad minera que afectan al subsuelo de prácticamente toda la zona urbana y en particular de la zona central generando riesgos de hundimientos, así como los cortes de terreno en áreas vulnerables a deslaves.

Finalmente existen riesgos de accidentes por las fuertes pendientes en la vialidad, ya que durante las lluvias lo liso del empedrado propicia el deslizamiento de vehículos y peatones.

### 6.2 Factor Económico:

El crecimiento demográfico y urbano de Taxco ha estado determinado por el comportamiento de sus actividades económicas. Desde su origen en el año de 1534 y hasta la década de los treinta, Taxco dependió de las actividades mineras, ya que a partir de 1927 cuando se concluye el tramo Cuernavaca - Taxco de la carretera a Acapulco, se inicia el flujo de visitantes atraídos por su carácter típico y pintoresco, y con la llegada de W Spralling en 1932 se inician las actividades artesanales en plata diversificándose de esta manera las actividades económicas que constituyen la base de la ciudad hasta la fecha.

Por lo anterior, el grupo de los plateros, artesanos, comerciantes y hoteleros podrían ser el grupo social encargado para tomar la iniciativa en el desarrollo del proyecto y sobre todo para asumir la parte de financiamiento, ya que con una intervención en el mejoramiento del espacio público se verán beneficiados, pues contarán con un potencial turístico menos deteriorado y con posibilidades para su mejoramiento y más adecuado aprovechamiento.

Por otro lado, el gobierno no sólo local sino, estatal, tiene interés en la activación de centros turísticos con patrimonio histórico, además es este el principal eje económico de la población. El proyecto que se propone para Taxco será manejado con un criterio de proyecto autosustentable, es decir, que los recursos salgan de los mismos beneficiados y de la comunidad.

Así el valor que tenga el estacionamiento es una forma de obtener fondos económicos. El visitante que utilice el estacionamiento pagará por su uso pero este tendrá un tiempo límite de acuerdo a los diferentes recorridos turísticos, como se explicó anteriormente en el programa. La otra forma en la que se obtienen recursos es el derecho de piso que deben pagar los vendedores a manera de alquiler por ubicar sus puestos dentro de esta plaza pero con la ventaja de que obtendrán un beneficio comunitario ya que pueden formar parte de una asociación de comerciantes correctamente organizada.

### 6.3 Factor Social, Demográfico y Cultural:

El proyecto debe estar acorde a la configuración morfológica y tipológica de la ciudad.

Se pretende dar un beneficio a la comunidad con un servicio a la ciudad y la población turística, ya que con la creación de plazas para la venta de artesanías y artículos típicos y la adecuación y construcción de estacionamientos que actualmente son insuficientes. Se pretende integrar estas dos funciones con los elementos tanto arquitectónicos como culturales y folklóricos de la ciudad, articulando el proyecto a la ciudad con recorridos y puntos de descanso y disfrute para el visitante.

Es importante resaltar que aquellos espacios que se generan deben ser promotores y estar en comunión con las tradiciones de la ciudad. El resultado del proyecto debe salir del mismo espíritu de la ciudad, es decir, se debe articular a la imagen urbana y entrar a formar parte del contexto inmediato sin causar choques o alteraciones que puedan provocar el rechazo del proyecto por parte de la población al no sentir una identificación del mismo.

1970		1980		1990	
HABIT	% MUNICI	HABIT	% MUNICI	HABIT	% MUNICI
2709	77.3	36,315	100	41,836	73.9

POBLACION ENTRE 70 - 90

### 6.4 Factor Político, Inventario urbano y uso actual del suelo:

La decisión para llevar a cabo este proyecto partirá de la misma comunidad que se verá beneficiada. La iniciativa privada como resultado del esfuerzo de la misma comunidad con el apoyo de la autoridad local debe desarrollar y será la responsable de la planeación, ejecución y control del proyecto.

El aspecto de inventario urbano se refiere al nivel del equipamiento que posee la zona de estudio, para reconocer si hay un déficit o una buena dotación de los servicios. En este caso se cuenta con equipamiento muy variado y completo, ya que se encuentra en zona céntrica. En términos generales la zona de influencia presenta una regular implementación, puesto que carece de organización y mantenimiento de los mismos.

El uso actual del suelo: el área de influencia presenta uso mixto, siendo los predominantes el de la vivienda y de servicios turísticos (comercios, restaurantes, joyerías, hoteles, etc.). El uso comercial se da en torno a las vialidades más transitadas, los servicios se encuentran dispersos por toda la ciudad.

### **6.5 Factor Jurídico Administrativo:**

Se debe tener en cuenta la normalidad existente y si es necesario se propondrán y modificarán las reglamentaciones para lograr mejor utilización de los espacios urbanos, esto acorde con una función claramente identificada en cuanto a los usos y actividades que se desarrollan en dicho espacio. Como ejemplo de lo anterior los elementos en que se pueden intervenir son: aleros de comercios, andenes, jardinería, acotamientos, etc.

La administración se realizará de acuerdo a la reglamentación y funcionamiento de las entidades locales.

### **6.6 Factor Lógico - Psicológico:**

El factor lógico se refiere a la utilidad que recibirá la comunidad por medio del proyecto, ya que conformará un espacio para la reunión de actividades comunitarias. Se construirá con materiales y técnicas propios de la región al igual que en la utilización de árboles y plantas del lugar, con el fin de ser consecuente con el contexto. Por último, se dará una respuesta adecuada a la situación del tiempo y del espacio en el que estará ubicado en términos de su función y de su forma.

Los factores psicológicos manejan los aspectos ambientales tales como: aislamiento y seguridad del vehículo con respecto al peatón, de tranquilidad y convivencia en las aceras y plazoletas. Todo lo anterior con el fin de hacer que el usuario se apropie del espacio, no exista un rechazo o una falta de identificación con los elementos y espacios que se planean.

El principal aspecto no plástico que se maneja es el del microclima que se genera con los elementos de vegetación y mobiliario, para la generación de ambientes más acogedores y agradables. Utilizar a los árboles para dar sombra, resguardo, cerramiento, dividir zonas y aislar otras, oxigenación, filtrar vientos arenosos, y crear cortinas o pantallas.

### **6.7 Factor estético:**

#### **a. Calidades plásticas formales:**

Se pretende desarrollar una morfología que no rompa con el contexto existente y que responda a la tipología tan característica de la ciudad, además atender a la reglamentación que existe para las construcciones nuevas.<sup>6</sup>

También se pretende utilizar materiales propios de la región y que no causen impacto al medio natural, por ello se utilizan diferentes adoquines para permitir que el suelo absorba el agua de lluvia y mantener con la arborización el microclima y una humedad atmosférica de la zona.

Morfológicamente se busca lograr una unidad utilizando como modelo un perfil típico que se pueda repetir a lo largo de la avenida principal adecuándose a las diferentes necesidades como son: estacionamientos, paradero de buses, pasos peatonales para minusválidos, bancas sombreadas como protección ante el clima, en fin con el mobiliario urbano.

#### **b. Calidades no plásticas:**

Se pretende darle al proyecto gran variedad de sensaciones con árboles que expliden aromas como son: Cedrillo, Corono Fabaceae, Falso pimiento, etc.

Al igual que se tiene en cuenta que algunas especies de árboles atraen a la avifauna por ser sus frutos o sus flores alimento para ellas. También hay especies que son repelentes naturales contra plagas como lo es el Falso pimiento, etc. Otras son atractivas para que las aves aniden (el canto de los pájaros), es decir, se trata de incorporar elementos de un micro sistema entre aves, insectos y las especies vegetales.

## **7. Conclusiones:**

En términos generales este trabajo trata aspectos de regeneración urbana. Pretendiendo lograr una integración del diseño de la ciudad al mismo desarrollo urbano.

Se debe tener en cuenta la importancia de la reactivación y adecuación a las actuales condiciones de los centros urbanos de ciudades históricas, para que estas no caigan en un choque con el desarrollo y crecimiento natural de la misma.

La buena forma de la ciudad se ha olvidado dentro de la gran maraña de programas, planes, proyectos y aspectos administrativos y burocráticos.

Se deben proponer acciones y mecanismos para hacer atractiva la inversión tanto privada como pública.

El diseño urbano es el encargado de salvar a la ciudad de su caída hacia el abismo de fealdad e inhumanización al que se precipita. Por ello la importancia de que el diseño urbano este bien realizado y cumpla con las expectativas y retos que la ciudad actual y futura presentan. Un buen diseño urbano es el mejor

<sup>6</sup> Esta reglamentación está estipulada en la Ley No. 174 de Conservación y vigilancia de la Ciudad de Taxco, enero 18 de 1978, Criterios Básicos para intervenir en Monumentos y Zonas Históricas. SEP y en el DIARIO OFICIAL Lunes 19 de marzo de 1990 SEP

beneficio que puede recibir la ciudad.

Hay que distinguir los espacios de la ciudad, para ello hay que diferenciarlos, configurandolos claramente.

Los incentivos fiscales son elementos fundamentales para darle realidad y vida al proyecto urbano.

La planeación no es una instancia superior al diseño urbano, solamente éste está en otra dimensión del proceso urbano, en la que hay que buscar los puntos de encuentro de los dos. Por ello la planeación no tiene validez por sí misma, sino, cuando puede ser utilizada por la comunidad. El riesgo que esto implica es que la planeación puede ser utilizada como instrumento de "política", y no como instrumento o herramienta para la conciliación o el consenso de un conflicto.

Dentro del diseño urbano hay que entender a la ciudad a una escala menos angustiante (como puede ser la economía urbana, legislación, etc.) y más a nivel de habitante, ya que el diseño es vida cotidiana. Lo anterior resulta de la escala de trabajo de la planeación donde ésta toma el espacio de manera más general, en algunos casos no se toma en cuenta a la gente y pareciera que es desde el avión de donde se ve lo que se va a planificar. La escala del diseño urbano está dentro del espacio vivido, percibido por la gente, aquí no hay diferencia entre la arquitectura y el urbanismo, es el espacio real.

## Capítulo 5 Vialidad y transporte.

### 1. Introducción.

La planeación no sólo en las grandes urbes requiere la incorporación de áreas peatonales con una infraestructura básica. La creación de pasos continuos, la organización dentro y en el entorno de los centros de concentración urbana, la recuperación, respeto y aprovechamiento del patrimonio histórico y cultural de los pueblos así como la utilización de todos aquellos recursos que faciliten los servicios sociales en beneficio de la población, son temas de profundo interés entre los urbanistas contemporáneos.

Varios países están dentro de la era de la motorización a gran escala, en la que la movilidad de individuos y actividades llega a niveles máximos, y se hace indispensable la extensión de todas las formas de transporte y comunicación. Es ineludible la consideración del tránsito de automóviles como una constante del futuro. ¿Qué significa esto para la economía, las costumbres y la gente de la ciudad? ¿Qué se puede y debe hacer frente a la marea de automóviles que envuelven a las ciudades? ¿Cómo evitar que el automóvil, índice de un nivel avanzado de desarrollo económico y estatus social, se transforme en fuente de conflictos y desequilibrios para las ciudades? Se debe pensar y reflexionar sobre todas las implicaciones que hay detrás del transporte y la vialidad, ya que a estas incógnitas no se les puede dar respuesta unilateral y parcialmente, sin tener en cuenta las interrelaciones con otros ámbitos<sup>1</sup>, al igual que respuestas centradas exclusivamente en las técnicas de control y regulación del tránsito, como hasta hoy se viene haciendo. El problema es más vasto, implica componentes económicos, políticos, sociales y urbanísticos y debe ser afrontado con totalidad dentro de la ciudad.

### 2. Conceptos preliminares.

#### 2.1. En cuanto a la accesibilidad.

La accesibilidad de modo general se refiere al acercarse o la facilidad de ir a o venir de un punto, en términos de distancia, tiempo o costo. Específicamente se refiere al número de posibles elecciones de recorridos para una comunicación entre un origen y un destino. Pero esta definición es limitada y poco profunda para darle un significado más amplio que permita involucrar ámbitos y niveles de relación.

Así, la accesibilidad contiene dos requisitos fundamentales. El primero, las personas que se desplazan, los usuarios de vehículos<sup>2</sup>, que se movilizan dentro de las diferentes zonas urbanas y suburbanas, deberán poder trasladarse de una parte de la ciudad a otra, a una "velocidad" razonable (no sólo se debe pensar en el vehículo), sin rodeos y de una forma agradable desde el punto de vista de la persona que se desplaza. El segundo requisito se establecería para los automovilistas, aunque no excluye a otros modos, al aproximarse a su destino, el conductor debe poder penetrar rápidamente a su destino final y estacionarse allí sin restricción. Para los peatones también hay gran cantidad de obstáculos y barreras que impiden su circulación: comercio ambulante, barreras físicas y cierre de calles, mala iluminación, falta o mala señalización de calles, etc. Para terminar con este tema se hará referencia a la definición que sugiere C. Buchanan de accesibilidad: "*El grado de libertad que gozan los vehículos para circular, penetrar hasta los hogares individuales de destino, y detenerse allí a su llegada. Se distinguen dos clases de accesibilidad: la que hay dentro de una área ambiental o área recoleta, y la accesibilidad existente entre las distintas partes de una ciudad y puntos más allá de la misma*".<sup>3</sup>

#### 2.2 La problemática de la vía pública.

La función urbanística, el contenido técnico y constructivo, la geometría relacionada con el uso y la tipología de los vehículos, y los factores de tipo visual, constituyen los elementos básicos de la vía pública contemporánea, pero sólo desde hace muy pocos años se ha tendido a fundir todos estos elementos de forma unitaria, orgánica e integrada. La historia de las ciudades demuestra que uno u otro de estos elementos predominaba en los diversos ámbitos o sectores, se exaltaban sus principales prerrogativas y se oponían radicalmente a cualquier visión más amplia de los problemas planteados<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Se refiere a aspectos como son: uso del suelo, estructura urbana, planificación del transporte urbano, factores socio-económicos, la congestión vehicular, perspectivas en la tecnología del transporte, aspectos políticos y administrativos de los transportes urbanos, como los más relevantes para tener en consideración.

<sup>2</sup> No solamente se refiere a los automovilistas como se encuentra en la bibliografía. Sino que abarca a todos los niveles de movilidad, desde los peatones hasta el transporte colectivo.

<sup>3</sup> Buchanan, Colin D. *El tráfico en las ciudades*. Editorial Tecnos, Madrid 1973. Pag 241.

<sup>4</sup> Esto se refiere al "lastra hereditario" de la forma en que se planeaba en las ciudades antiguas; y que aún se sigue manteniendo algunas consideraciones: políticas, económicas, mercantilistas, etc.

Se considera que el principal problema de la vía pública es el que tiene que ver con el fenómeno de circulación. La aparición del automóvil explica un nuevo orden en la ciudad y bajo su ritmo de relación tiempo/espacio se debe construir la nueva calle (vía pública, avenida, autopista, eje vial, etc). En términos urbanísticos la ciudad y su estructura de viabilidad y transporte es concebida como una gran máquina para la producción en la cual la rapidez como se movilizan sus productos en proceso o manufacturados, así como sus masas trabajadoras o consumidoras, determinan el nuevo diseño de estas unidades de circulación. La viabilidad es un problema de diseño. *"En este sentido, el problema de la proyección de vías públicas es antes un problema de diseño que un problema de proyecto; éste es: un problema de organización correlacionada de parámetros que confluyen en el producto final, antes que un problema de definición detallada de sus elementos constitutivos"*<sup>5</sup>

### 3. Planteamiento conceptual.

Los siguientes parámetros se pueden considerar en el momento de desarrollar una aproximación al manejo de la vía pública, ya que pretenden dar unidad e integración a la calle dentro de su contexto y entorno donde se ubique y relacione con la estructura urbana (entendiendo a ésta como las partes que conforman y dan vida a la ciudad). De tal forma tenemos:

#### 3.1. Continuidad del espacio:

El espacio tradicional de vía pública o calle, como elemento de circulación<sup>6</sup> es continuo y definido, estructurado por espacios abiertos y cerrados que se articulan entre sí para formar espacios sin interrupción dando como resultado varias rutas para la armónica circulación dentro de un sistema continuo, a diferencia de hoy, en el cual ese espacio se ve fragmentado y discontinuo. La necesidad de un específico entramado de los elementos formales de la vía pública es evidente. Kevin Lynch lo denomina "secuencia" y explica sus características esenciales y sus límites: *"...una secuencia cuidadosamente construida, que conduzca desde una introducción hasta una conclusión. Es conveniente construir secuencias que puedan ser interrumpidas al tiempo que reversibles (sería un fracaso que se abordara una secuencia en el punto culminante)"*.

#### 3.2 Interacción entre el espacio privado (edificaciones) y el espacio público (la calle, la vía):

La estructura del uno implica al otro; el espacio privado está conformado por edificios los cuales están relacionados directamente con el espacio público. Debe existir permeabilidad entre estos dos elementos ya que son los que le dan la razón de ser al espacio urbano como totalidad. Existe la urgente necesidad de ligar la vía pública o el contexto que atraviesa y, al mismo tiempo la determinación de conferirle una fisonomía y personalidad en el plano de la imagen percibida por los usuarios, peatones y automovilistas. No se pretende lograr un carácter decorativo en el sentido más literal, pero el problema de la relación entre la vía pública y paisaje y el problema del significado formal de la vía en sí va mucho más allá.

#### 3.3 Permeabilidad del edificio y flexibilidad de la vía:

Los edificios tienen un alto grado de fluidez con respecto a los espacios. Esto quiere decir que tanto el edificio como el espacio exterior de uso público debe poseer las características para configurar un espacio social que permita el desarrollo de la vida comunitaria retomando aspectos como la cultura, las tradiciones, el folklore, etc. que son aspectos que de forma directa hacen que el ciudadano se apropie del entorno, de su espacio para mejorarlo y aprovecharlo. En la vía confluyen elementos tales como: la naturaleza del tránsito urbano ya sea esencial u opcional, la circulación (en términos generales) residencial - lugar de ocupación referido al transporte individual y al colectivo, el sistema de vías existentes, la accesibilidad a las distintas zonas y edificios, el movimiento peatonal.

#### 3.4 Minimización del espacio público:

El espacio adquiere valor monetario alto y además fidejato. Una calle o una vía no pueden ser vendidas, por lo tanto el espacio público representa un costo que no va a ser retribuido, por lo que tiende a desaparecer - a menos que de su adecuado uso y aprovechamiento, se generen los recursos para su mantenimiento. Esto hace referencia a que el manejo del diseño de la vía pública, debe tener un planteamiento en el que el proyecto debe de ser coordinado, acorde con la tecnología, que se desarrolle de forma programada, que responda a su contexto urbano mediano e inmediato y pueda ser sustentable y de bajo impacto ambiental.

<sup>5</sup> Boaga, Giorgio *Diseño del tráfico y forma urbana*. Barcelona: Edit Gustavo Gili 1977.

<sup>6</sup> Hace referencia al espacio que se encuentra en los centros históricos y en general donde se desarrolla una estructura espacial.

### 3.5 Libre disponibilidad del espacio y vía pública:

El espacio público debe ser usado libremente. Ya que detrás de él hay una rigurosa zonificación del espacio que hace que toda su superficie tenga una actividad específica de acuerdo con la reglamentación y la ley.<sup>7</sup>

#### 4. Estado actual.

Generalidades sobre los problemas de accesibilidad al centro histórico de Taxco de Alarcón.

Aquí se aborda el tema de la problemática vial que se da en la zona de mayor atracción turística, por su patrimonio histórico y que es a su vez el corazón de la ciudad<sup>8</sup>. Es un hecho desafortunado el que la ciudad está siendo afectada por problemas funcionales que repercuten de manera perjudicial en su imagen urbana y principalmente en su centro histórico. El deterioro de su Centro Urbano Histórico, de manera global, se debe principalmente a:

- Falta de estacionamientos
- Falta de zonas de concentración de actividades de manera racional.
- Escasez de parques y áreas verdes.
- Deficiencias en la vialidad primaria.
- Mala adecuación a su entorno físico. (topografía)
- Falta de políticas para el real aprovechamiento turístico.

Por otra parte, existe la preocupación de las entidades administrativas de la ciudad, de mejorar, incrementar y conservar los lugares de atractivo turístico y patrimonio cultural, conservar y fomentar las características urbanas de la ciudad, manteniendo la traza actual, sus marcas y nodos, así como el centro histórico, regulando su uso y función.

Otro de los problemas que se encuentran es el mal uso de la vía o espacio público, a causa de su ocupación con actividades y elementos físicos que no corresponden con su destino fundamental. Por ejemplo la ocupación de andenes por vehículos, instalación de ventas ambulantes en lugares no adecuados, obstaculización de la libre circulación o presencia de avisos o vallas que estorben las visuales y el movimiento. La saturación de estacionamientos públicos, principalmente los fines de semana cuando hay una gran población flotante (turistas y visitantes) que a su vez originan la utilización de las calles, plazas y atrios de las iglesias como lugares para aparcar entorpeciendo la circulación tanto vehicular como peatonal, es también, factor que "contamina" el espacio urbano deteriorando su imagen y el funcionamiento de la estructura urbana con un uso del suelo desaprovechado para la ciudad la cual posee una vocación y unas características muy particulares como sitio de interés histórico, cultural y turístico.

Las deficiencias en la dotación del espacio público se manifiestan en la carencia de los elementos propios del amoblamiento urbano indispensable para el funcionamiento de la vía pública: Alumbrado público, bancas, botes de basura, cabinas telefónicas, pasos para ciegos y minusválidos, etc. También se manifiestan en la carencia de arborización, señalización vial, etc.

Por lo anterior y como parte de la temática de este trabajo, se requiere la formulación de un plan sectorial de vialidad y transporte que establezca la ubicación de un libramiento carretero al oriente de la ciudad que proporcione el paso de México hacia Chilpancingo y en el que se entronque el tránsito hacia Tlilpac, Pilecaya e Ixcateopan.

### 5. Diagnóstico de los principales problemas de vialidad y transporte.

#### 5.1. Nivel regional y urbano:

Al no existir un libramiento para Taxco la Av. de Los Plateros es la única vialidad pavimentada y con continuidad dentro de la ciudad, que se tiene como el principal acceso a la ciudad, cruzando de sur a norte, pues es parte de la carretera federal 95 (México - Cuernavaca - Taxco -Iguala -Acapulco). La Av. de Los Plateros también llamada Av. J. F. Kennedy, cuenta con dos carriles de circulación que presentan dimensiones mínimas, y las banquetas en algunos tramos son inexistentes. El derecho de vía federal se encuentra invadido por los comerciantes, vendedores ambulantes, automóviles que lo utilizan como estacionamiento. En esta vía se

<sup>7</sup> Vale aclarar que la normatividad del espacio público debe estar de articulada con la vocación del mismo.

<sup>8</sup> En términos urbanos es a lo que se le denomina: Centro Urbano.

mezcla el tránsito regional (tanto de carga como de pasajeros) con el tránsito urbano y local. Por lo anterior hace que la avenida se utilice como "patio de maniobras", no sólo para una de las terminales de autobuses foráneos de pasajeros que se ubica en el costado occidental, sino, para los comercios en general que se encuentran a ambos lados de la calle. Las paradas continuas del servicio de transporte colectivo hacen que la circulación por esta vía sea muy lenta, ya que no se respetan los puntos asignados como paraderos; además se crean nodos de conflicto en casi todas las intersecciones, siendo la más grave el de la calle de Montes de Oca<sup>9</sup>. Por último el elevado flujo vehicular y en particular el transporte pesado, hacen que esta vialidad se encuentre en mal estado.

### 5.2 Nivel sectorial (Zona centro):

En la dirección norte sur, existen otras vialidades empedradas que funcionan como vialidad primaria: En la zona alta, La carretera Panorámica, las calles del Mixteco - Guadalupe y El chorrillo - La vista; en la zona media, Benito Juárez - Cuauhtemoc; y en la baja, Las Estacadas, El Panteón - Moisés Carbajal. En las calles anteriormente nombradas, su sección varía entre cuatro a seis metros, carecen de banquetas, funcionan como estacionamientos y son de doble sentido. En esta zona se encuentran la mayoría de los monumentos y sitios de interés cultural y turístico.

En sentido oriente occidente, con las mismas características y con fuertes pendientes se encuentran las de: Juan Ruiz de Alarcón, Miguel Hidalgo - Carlos J. Nibbi, Loma Larga, Del Panteón, el camino al Solar y con la carretera de Ixcaleopan.

### 5.3 Nivel particular (Barrio de la Veracruz):

Esta zona central de la ciudad es encuentra particularmente congestionada por la confluencia y concentración de actividades siendo las principales; el comercio y los servicios turísticos, el mercado y las terminales de transporte urbano local y foráneo. A lo anterior se suma la falta de estacionamientos (tanto públicos como particulares) por lo cual las calles se ven saturadas, las plazas y plazuelas son utilizadas con este fin, deteriorando la imagen y el atractivo turístico de la ciudad, impidiendo la libre accesibilidad del peatón que tiene que librar no sólo los vehículos que se encuentran estacionados, sino también los que están circulando. Estos problemas se acentúan los fines de semana, la Semana Santa y en las "Alarconadas" ya que el volumen de población flotante se incrementa considerablemente.

Otro fenómeno que no se puede pasar por alto, es el patrón cultural, el cual hace de la tenencia de un automóvil un símbolo de estatus económico lo que ha generado un elevado parque vehicular para una ciudad pequeña con tan solo 42.000 habitantes compuesto por 6.500 carros privados, 200 taxis, 160 combis, 50 camiones de carga.<sup>10</sup>

El elevado parque vehicular aunado a la escasez de vías transitables y de estacionamientos tanto públicos como en las viviendas y comercios, complican el funcionamiento de la vialidad que se caracteriza por su lentitud y riesgo ya que son calles angostas con fuertes pendientes<sup>11</sup>. El resto de la vialidad también presenta una reducida sección y/o pendiente excesiva, la cual se puede considerar únicamente como peatonal, lo que dificulta el acceso vehicular en algunas zonas de la ciudad.

## 6. Objetivos y Propuestas.

### 6.1 Objetivos Generales:

Uno de los objetivos es el de aplicar y desarrollar una metodología de planeación para solucionar un problema de transporte y vialidad urbana y además en sus disciplinas complementarias como es la de: diseño urbano, paisaje urbano, restauración de espacios urbanos, el arte urbano, etc.

Hay que tener en cuenta que la intervención en la vía pública, implica un ordenamiento de la misma, y en ocasiones se hace necesario la toma de decisiones radicales. La transformación urbana (explicada en el planteamiento teórico) debe explicar y dar a la luz los cambios adecuados para una estructura urbana, en la cual los factores que intervienen responden a una lógica ya que nada debe ser, ni lo es, gratuito ni arbitrario.

<sup>9</sup> El problema en este nodo es que aquí se encuentran ubicados varios elementos: al costado occidental está la terminal de autobuses foráneos, al costado oriental se ubica la terminal de transporte público (combis en sus respectivos paraderos), al lado norte y sur se localiza el sitio para taxis. El problema se agudiza, ya que no existe el espacio necesario ni el equipamiento requerido, además se congestiona por la desorganización de estos modos de transporte entorpeciendo las funciones individuales.

<sup>10</sup> Con los anteriores datos se puede decir que hay casi un auto por familia lo cual es una proporción muy alta para una ciudad con las características que Taxco presenta (topografía con grandes pendientes, concentración de actividades urbanas, poca expansión territorial, etc).

<sup>11</sup> Especialmente en épocas de lluvias ya que las calles por su empedrado (piedra caliza) se vuelven muy resbalosas, los carros pierden agarre al piso y patinan con frecuencia.

Como parte de un plan de transporte para la ciudad, se planean de manera general los siguientes aspectos dentro de los diferentes niveles de intervención:

#### a. Propuesta a nivel regional y urbano.

- Como primera medida se propone separar el tránsito regional, en particular el de carga, del tránsito urbano, construyendo los libramientos carreteros necesarios.
- Crear el sistema de vialidad primaria y secundaria que vincule las áreas periféricas de la ciudad y los centros de actividad, evitando el paso innecesario de vehículos por el Centro Histórico.
- Construir un sistema de estacionamientos periféricos para los visitantes y turistas, vinculándolos con el sistema de transporte de la ciudad.
- Reubicar las terminales de transporte foráneo de pasajeros construyendo la central correspondiente en vinculación con las terminales de transporte urbano y también la del mercado de abasto que se ubica muy próximo a la Plaza Borda.
- Modernizar el sistema de transporte urbano, en sus aspectos de asignación o posición para cada una de las empresas y modos de transporte ya sea física, estratégica, operativa y/o jerárquico-administrativa. (rutas, unidades, equipos, estaciones, terminales, etc)
- Estudiar y evaluar la posibilidad de construir túneles para descongestionar el Centro Histórico.
- Frenar la contaminación causada por el exceso de automóviles y vendedores ambulantes que deterioran la vía pública.

#### 6.2 Objetivos particulares:

Para el caso específico de Taxco se encuentra frente a la necesidad de solucionar el conflicto vial ya que el automóvil se apropia de manera excesiva de la vía pública, saturando y congestionando el tránsito principalmente en el Centro Histórico. Lo anterior por la falta de estacionamientos públicos. También se presenta la necesidad de darle un adecuado manejo a la estructura vial ya que en estos momentos existe una incompatibilidad entre este sistema y los diferentes elementos urbanos como son: las Iglesias, Capillas, calles, callejones, plazas y plazoletas que conforman el potencial patrimonial y turístico de la ciudad.

#### a. Propuesta a nivel sectorial. (Zona centro)

- Reestructurar el funcionamiento vial del Centro Histórico definiendo circuitos y pares viales, evitando en lo posible el doble sentido en la circulación.
- Evitar el uso de la vialidad para el estacionamiento de vehículos particulares, reglamentando los estacionamientos en las construcciones y en su caso, construyendo estacionamientos por zonas para la población local.
- Reducir el tránsito de carga necesaria para el abasto al mercado y a los hoteles, desconcentrando esta función del mercado central y regulando los horarios.
- Mejorar la imagen urbana de los accesos a la ciudad y en general de la Av. de Los Plateros, reubicando los usos incompatibles, definiendo su sección, las áreas de estacionamiento, las paradas de transporte colectivo y mejorando las construcciones colindantes con la participación ciudadana.
- Se debe seguir implementando medidas para desmotivar el uso de automóvil en la zona central de la ciudad y de cierre de calles en días donde se realicen las festividades anteriormente nombradas.
- Establecer un programa de forestación de calles, plazas y jardines.

#### 6.3 Propuesta a nivel particular (Barrio de la Veracruz):

Nombre del proyecto: Acceso de la Santa Veracruz de Taxco.

Se pretende generar un espacio que cumpla con las siguientes funciones y actividades:

Configurar un acceso a la ciudad desde la carretera (México - Iguala) hacia el centro urbano e histórico, a manera de una puerta urbana con el fin de constituirse como hito dentro de la ciudad, "Acceso de la Santa Veracruz de Taxco".

Sus funciones serán las de ser tanto una plaza y parque para la venta de artesanías como también el de un estacionamiento público. Se pretende configurar el perfil de la calle construyendo y reparando las banquetas con sus mobiliario respectivo (señalización, rampas para silla de ruedas, pasos peatonales, bancas, paraderos, etc)

Así se constituye este acceso como el inicio o el punto de entrada hacia los diferentes circuitos o recorridos

turísticos que se desarrollen dentro de Taxco, también se articulará todo el potencial patrimonial a una organización para sus visitas<sup>12</sup>, ya que se evitarán congestiones y molestias para los visitantes.

- El proyecto contempla la adecuación de un tipo de transporte "típico" que sería el encargado de realizar los paseos por la ciudad, además de lo anterior, se conforma y se da a los diferentes comerciantes un espacio adecuado y pensado para su ubicación.
- Como elementos complementarios se adecuaría un kiosco típico para conformar un lugar de control para brindar información turística, alquiler de los transportes, servicio de sanitarios, teléfonos y servicio de estacionamiento.
- Análisis de las actuales condiciones del señalamiento y del funcionamiento de las intersecciones. (este punto está dentro de un plan específico de señalamiento) Para así tener una señalización adecuada y que complemente la existente.
- Solucionar la problemática de carencia, manejo y operación interna de los estacionamientos; para ello se realizará una encuesta de demanda, inventario de estacionamientos en la vía pública y fuera de ella, así como de lotes y espacios que se puedan destinar para este uso (este mismo criterio se utilizará para la reubicación de las terminales de transporte).

## 7. Conclusiones.

Para justificar las modificaciones concretas del sistema de vialidad y transporte en las ciudades, se debe no sólo describir cuáles serían las características deseables, de un sistema de vialidad y transporte determinado, sino también establecer el criterio que permitirá juzgar hasta que punto deben ser modificadas las condiciones presentes. Mientras que en los planes y programas de transporte urbano (también algunos de desarrollo urbano) describen el primer aspecto; las características deseables, no ofrecen una guía o metodología para el segundo aspecto; el nivel de modificación de las condiciones actuales.

La accesibilidad no es asunto de disminución de kilometraje, es más una relación armónica con el entorno físico, por ejemplo, si se reduce la accesibilidad a cierta área el recorrido total de los vehículos será mayor; si es así, los no usuarios del área (residentes y locatarios) se verán afectados negativamente (contaminación, congestión, etc).

Los criterios fundamentales en la vía pública son claros y simples; evitar la promiscuidad de medios de transporte de distinta velocidad, construir calzadas de un sólo sentido de marcha, asignar espacios apropiados a los vehículos rápidos, liberar al peatón del peligro dándole seguridad. Así, se señala a la velocidad como único elemento discriminador de los modos de transporte.

Los vehículos no circulan en las calles por razones misteriosas ni por su propia voluntad. Se mueven únicamente porque la gente quiere que se muevan en función de las actividades a que se dedican.

Gran parte de los problemas de congestionamiento son causados por las inadecuadas obras de estacionamiento. Frecuentemente el número de lugares de estacionamiento no está en relación con el número de vehículos que se mueven en la ciudad.

El problema de los estacionamientos es especialmente importante porque afecta a todos, no sólo a los conductores sino, también a los residentes de la zona, comerciantes, peatones en general, turistas, empresas de transporte de carga y abastecimiento, etc.

El automóvil es valioso por su conveniencia y facilidad de maniobra (entre otros atributos), pero este valor disminuye generalmente si un conductor no puede estacionarse fácilmente cerca de su destino.

Considerando los principios sobre los cuales hay que trabajar para enfrentarse a los problemas del planeamiento y el tránsito en relación a zonas de interés histórico, el principal punto es sumamente claro; si el ambiente o el lugar es "intocable", no cabe emprender ninguna reconstrucción o reestructuración de proporciones significativas, entonces se verá que la accesibilidad deberá quedar limitada. Así se debe convertir un asunto de decidir qué nivel de accesibilidad pueda aportarse y preverse, y como habrá de disponerse, en consecuencia.

En una ciudad como Taxco hay mucho en juego (una población que vive de su ciudad), no se trata sólo de conservar algunas Iglesias antiguas y unas cuantas calles y plazas, sino, mantener y protegerlas ante el tremendo "asalto" del congestionamiento vehicular.

<sup>12</sup> Configurar circuitos y recorridos para las visitas de las Iglesias, museos, platería, joyerías y sitios de interés cultural.

La conservación de áreas con patrimonio histórico y cultural, o de especial interés arquitectónico y urbanístico, depende del mantenimiento de ciertos niveles satisfactorios del ambiente circundante, es decir, no valdría la pena buscar el mantenimiento de tales áreas excepto en aquellas condiciones que permitan disfrutarlas, vivirlas, conocerlas, respetarlas, etc.

Este ejercicio demuestra que en zonas no sólo con potencial turístico sino, también con gran peso por su valor histórico, pueden ser conservadas y aprovechadas en la "era" de la motorización total.

## Capítulo 6 Desarrollo Inmobiliario.

### 1. Introducción.

El proyecto de desarrollo inmobiliario a realizar es un estacionamiento en la Ciudad de Taxco, ya que revisando su Plan de Desarrollo Urbano se encuentra que uno de los principales problemas a solucionar es el de la insuficiencia de sitios de estacionamientos, del cual se desprenden otros problemas como son la congestión vehicular, utilización de las calles como estacionamientos, contaminación visual y deterioro de la imagen urbana causada por la saturación de vehículos en la vía pública.

Actualmente Taxco es importante centro histórico y turístico, extensamente conocido en el país y el extranjero, debido a su arquitectura virreinal, sus calles inclinadas, empedradas y angostas, sus casas y construcciones a distinto nivel, así como sus artesanías de plata, además se le ha considerado monumento nacional.

Fundada en 1529, fue una de las primeras zonas mineras pobladas por los españoles. Cuando estos llegaron al sitio de fundación existía el pueblo indígena llamado Tlachco, que significa en náhuatl 'Lugar del Juego de Pelota', en el Taxco viejo. El verdadero desarrollo de Taxco se logró con el minero francés José de la Borda, establecido en 1716. Él fue quien mandó a construir la iglesia barroca de Santa Prisca.

Taxco fue un importante centro de explotación de plata debido a la abundancia de las minas. En la actualidad esta actividad ha bajado, quedando como actividad predominante el turismo y la industria artesanal.

### 2. Objetivos del desarrollo inmobiliario.

El proyecto es un estacionamiento con plaza de artesanías en Taxco de Alarcón, ubicado en la Av. John F. Kennedy (principal arteria de acceso a la ciudad), con capacidad para 52 autos, de los cuales 2 son para personas discapacitadas. Además se pretende lo siguiente:

- Albergar los autos de los visitantes y turistas que llegan a Taxco los fines de semana y en épocas festivas.
- Atender el mercado generado los fines de semana, por ser el más constante, de mayor volumen y homogéneo.
- El costo del servicio será por medio de una cuota fija (\$ 16.00 / 2.00 días, el día).
- La plaza de artesanías estará ubicada en una terraza del estacionamiento que sirve como venta de *souvenirs*, artesanía típica, piezas en plata, etc; su diseño está acorde con el contexto arquitectónico y tipológico de la ciudad colonial.

### 3. Análisis del Sitio.

#### 3.1 Contexto general:

Taxco tiene como cabecera municipal a Taxco de Alarcón, situada a 1,775 m.s.n.m., en la vertiente del Cerro de Atache, en la Sierra de Taxco. Se localiza a: 18° 33' 19" latitud norte y 99° 36' 15" longitud oeste.

Está a 185 km. al sur de la ciudad de México y a 100 km. de la ciudad de Cuernavaca, Morelos. Lo que hace de la ciudad un lugar muy accesible y más aún siendo un punto intermedio en la autopistas del Sol (México - Acapulco).

El clima es templado, con veranos cálidos; lluvias en verano y principios de otoño. La temperatura media anual es de 22° C. Factor que incrementa su atractivo turístico al brindar un clima muy agradable.

#### 3.2 Localización del proyecto:

El estacionamiento está ubicado sobre la Av. John F. Kennedy (Av. de los Plateros - Carretera Iguala México), entre las calles de Estaca y Fundidores, por ésta última se tiene acceso directo a la Plazuela de Bernal, la cual conduce directamente a la Plaza Borda, la principal de la ciudad. El terreno se localiza dentro del área declarada como Zona de Patrimonio Histórico.

1 Las cantidades que se manejan están expresadas en Pesos mexicanos y Dolares, tomando como valor estimado del Dólar de \$ 8.00 (1996)

### **3.3 Area de Influencia:**

El terreno se localiza sobre la vialidad primaria John F. Kennedy, la cual es el único acceso a la ciudad. Sobre el costado derecho, se ubica la calle de Fundidores (vialidad secundaria) y la de Estaca (vialidad local), la cual alberga automóviles hasta la mitad de su desarrollo, ya que más adelante es peatonal, esto debido a su pendiente y sección.

Sobre la Av. John F. Kennedy, corre transporte colectivo de peseros y foráneo de autobuses de pasajeros. Su área de influencia es por tanto el centro de la ciudad (en un radio de 400 m).

### **3.4 Uso actual del suelo:**

El terreno no tiene un uso específico ya que está baldío. Sin embargo los usos del suelo circundantes son de tipo mixto (habitacional, comercial, de servicios y turístico). Se ubican hoteles, restaurantes, tiendas de abarrotes, platerías y talleres, entre otros; esto hace de la zona un verdadero centro urbano y corazón de la ciudad. Por tanto y conforme al reglamento de zonificación el predio puede adoptar cualquier uso compatible con el turismo, la vivienda, el comercio y los servicios.

### **3.5 Topografía:**

El terreno sobre el cual se desarrollará el proyecto es plano, se encuentra al nivel de la Av. John F. Kennedy, por lo que no se contemplan mejoras al terreno o nivelaciones adicionales.

### **3.6 Características del Suelo:**

El tipo de suelo es duro, formado de piedra caliza, posee alta resistencia y es apto para casi cualquier tipo de construcción. Por otra parte, puede considerarse con dificultades para la introducción del drenaje por la dureza del suelo, sin embargo se cuenta con él.

### **3.7 Condiciones del Clima:**

El clima de Taxco es de tipo semicálido subhúmedo, con lluvias en verano. La temperatura media anual es de 22° C. y su precipitación anual de 1,210.3 mm, concentrándose en los meses de junio a septiembre.

Existe un promedio de 237 días despejados y 113 con lluvia apreciable, los días nublados son escasos y más aún en los que se presenta neblina. Los vientos dominantes provienen del sureste con velocidad de 0.6 a 4 m/seg.

### **3.8 Infraestructura y Servicios:**

Cuenta con servicios de agua potable, drenaje y alcantarillado. Así como redes de energía eléctrica y telefonía.

El tipo de edificaciones circundantes son típicas, desde 2 hasta 3 niveles, de materiales regionales (acabados en cantera y teja). El uso del suelo en la Av. John F. Kennedy es turístico, presenta servicios de hoteles, comercios, restaurantes, bares, etc.

### **3.9 Tenencia, Valores del Suelo y**

#### **Límites Administrativos:**

El terreno pertenece a la ciudad de Taxco y se localiza dentro del área declarada como Centro Histórico. El valor catastral del predio es de US 283,500.00 (US 90.00 por metro cuadrado). Mientras que el valor comercial se cotiza en \$ 2520,000.00 (US 100.00 por metro cuadrado), que representan US 315,000.00 (con valor de \$ 8.00 por dólar).

La tenencia de la tierra es de propiedad privada.

## **4. Contexto de Planeación Urbana:**

Los planteamientos de los distintos niveles de Planeación: Nacional, Estatal y Municipal, buscan coherencia de objetivos y políticas para orientar el desarrollo de los centros de población. Por eso, el Plan Director de Desarrollo Urbano de Taxco los incorpora.

El Plan Nacional de Desarrollo Urbano, contempla a Taxco dentro del sistema urbano integrado del centro, asignándole una política de consolidación tendiente a servir de apoyo al medio rural.

El Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero, integra a Taxco al subsistema norte de ciudades, teniendo por centro rector a la ciudad de Iguala. En cuanto al nivel de servicios queda clasificada con servicios de nivel intermedio.

#### 4.1 Plan Nacional de Turismo:

El Plan Nacional de Turismo, manifiesta la necesidad de promover el desarrollo turístico de la región de Taxco y su mejoramiento de la capacidad de alojamiento y servicios.

En general cualquier proyecto de construcción que se realice dentro del Centro Histórico de Taxco de Alarcón, Gro., deberá ser autorizado conjuntamente por el Departamento de Obras y Servicios Públicos Municipales, así como el Instituto Nacional de Antropología e Historia, otorgando la Licencia de Construcción correspondiente, cuyo precio es de \$ 6.00 por metro cuadrado.

Por otra parte, se deberá contar con la aprobación de la Junta de Conservación y Vigilancia de Taxco de Alarcón, que se encarga de la preservación del aspecto o fisonomía de la ciudad. Esta se integra por un representante del H. Ayuntamiento de Taxco, un representante del Gobernador del Estado, de la Cámara de Comercio de Taxco, del INAH, del Sindicato de la Industria de la construcción de Taxco, del Colegio de Arquitectos del Estado y dos representantes de las Instituciones Educativas Superiores de Taxco. Esta Junta está en función de autorizar cualquier construcción, nueva, demolición, modificación, reparación, ampliación, colocación de anuncios comerciales, avisos, propaganda y carteles o aditamentos exteriores que modifiquen la arquitectura típica o colonial, acotamiento de las calles y callejones y, en general, el paisaje de la Ciudad.

A este respecto, el artículo 7º en su fracción d, de la Ley Número 174 de Conservación y Vigilancia de Taxco de Alarcón, marca que no podrán hacerse construcciones que impidan la visibilidad de uno o más inmuebles considerados monumentos de valor artístico, histórico, típico o colonial, bajo pena de demolición.

El terreno de estudio está exento del pago de Uso del Suelo, Alineamiento y Número Oficial. En cuanto a la Licencia de Construcción, se deberá hacer un pago de \$ 6.00 por cada metro cuadrado.

En el artículo 11º, se manifiesta que el plazo para rendir el dictamen correspondiente a una solicitud de un particular, particulares o autoridades municipales, del Estado o Federal, la Junta tendrá un plazo máximo de 30 días hábiles.

En el artículo 14º se establece que bajo previo permiso y dictamen de la Junta se podrán establecer en la ciudad de Taxco, Garajes o Cocheras, Estacionamientos, Sitios de Vehículos de Tracción Mecánica, Expendios de Gasolina, Negocios Mercantiles e Industriales, Puestos, Casas o Casetas fijas o semifijas, Carpas o Circos, Juegos Mecánicos, Ferias y otros expendios que alteren la fisonomía de la Ciudad.

Los precios de permisos otorgados por la Junta son de \$ 6.00 por metro cuadrado.

En cuanto al Reglamento de Construcciones entre algunos puntos relevantes, cabe destacar que solamente se permitirán construcciones que reúnan en sus cubiertas, más del 50% con teja de barro y una pendiente del 25%. Las proporciones de cualquier vano serán verticales. Los aplanados exteriores serán rústicos encajados de color blanco.

El uso permitido para el terreno es mixto (vivienda con hoteles, restaurantes, comercios, servicios, etc). La densidad permitida por el Plan de Desarrollo al estar ubicado sobre el corredor urbano-turístico es de hasta 80 viviendas por hectárea. Esta zona ocupa 32 hectáreas. En ella predomina el comercio y los servicios de mayor dimensión e intensidad de uso relacionados con la actividad turística y sus servicios de apoyo. Se permite el uso habitacional de alta densidad como uso complementario. En esta zona la altura máxima permitida es de 4 niveles o 15 metros, COS de 0.8 y CUS de 1.5

## 5. Estudio de Mercado.

El mercado al que está dirigido el proyecto, se compone de los visitantes y turistas que llegan a Taxco cada fin de semana o en días de asueto.

En general el proyecto va enfocado a un mercado cautivo, puesto que la demanda es superior a la oferta y el uso y ocupación del proyecto ya están definidos.

Para el estudio de mercado se realizó lo siguiente:

Se contaron los automóviles estacionados en un radio considerado de 400 metros, que fue el área determinada como zona de influencia.

Se ubicaron 373 autos estacionados en el área de influencia en un día sábado.

MES/1995	NO. DE VEHICULOS.
ENERO	6,334
FEBRERO	7,996
MARZO	9,036
ABRIL	8,872
MAYO	8,523
JUNO	7,784
JULIO	8,678
AGOSTO	8,645
SEPTIEMBRE	7,006
OCTUBRE	7,347

Por otra parte, se cuenta con datos de aforos que indican la afluencia de automóviles mensual así:

Se realizó un aforo con duración de un hora (de 12:00 a 13:00 hrs.), lapso en el cual se contaron 112 autos en día sábado.

## 6. Concepto arquitectónico.

### 6.1 Objetivos particulares:

Para el caso específico de Taxco se encuentra frente a la necesidad de solucionar el conflicto vial ya que el automóvil se apropia de manera excesiva de la vía pública, saturando y congestionando el tránsito en el centro histórico. Lo anterior por la falta de estacionamientos públicos principalmente en los fines de semana y los días en que la población realiza sus festividades, como es el caso de la Semana Santa o las fiestas Alarconianas. Se presenta la necesidad de darle un adecuado manejo a la estructura vial ya que en estos momentos existe incompatibilidad entre este sistema y los diferentes elementos urbanos como son: las Iglesias, Capillas, calles, callejones, plazas y plazoletas que conforman el potencial patrimonial y turístico de la ciudad. Por lo tanto con el estacionamiento se evitará el congestionamiento en la vía pública.

### 6.2 Programa de diseño urbano:

Como complemento al uso de estacionamiento, se pretende generar un espacio que cumpla con las siguientes funciones y actividades:

Configurar un acceso a la ciudad desde la carretera (México - Iguala) hacia el centro urbano e histórico, a manera de una puerta urbana con el fin de configurarse como hilo dentro de la ciudad.

Sus funciones serían las de ser tanto una plaza y parque para la venta de artesanías (con 36 locales comerciales), como también el de un estacionamiento público (con capacidad de 52 autos).

Así se constituye que este acceso es el inicio o el punto de entrada hacia los diferentes circuitos o recorridos turísticos que se desarrollen dentro de Taxco, también se articulará todo el potencial patrimonial a una organización para sus visitas, ya que se evitarán congestiones y molestias para los visitantes. El proyecto también contempla la adecuación de un tipo de transporte "típico" que sería el encargado de realizar los paseos por la ciudad, además de lo anterior, se conforma y se da a los diferentes comerciantes un espacio adecuado y pensado para su ubicación. Como últimos elementos se adecuaría un kiosco típico para conformar un lugar de control tanto para brindar información turística, salida de los transportes típicos, servicio de sanitarios, teléfonos y el servicio de dulcería (snack - bar).

### 6.3 Análisis de factores:

Este numeral involucra el desarrollo del capítulo 4 numeral 6, cambiando el orden según la importancia.

Factor Económico

Factor Social Demográfico y Cultural

Factor Político

Factor Jurídico Administrativo

Factor Lógico - Psicológico

Factor estético

## 7. Programa arquitectónico.

### Terreno:

Se tiene un terreno de 3,150 m<sup>2</sup> de superficie.

Estacionamiento para 52 cajones

Se cuenta con una área de 650 m<sup>2</sup> para cajones de estacionamiento (de 2.50 por 5.0 m)

### Locales comerciales:

Son 36 locales comerciales (de 9 m<sup>2</sup>), que en total resulta 324 m<sup>2</sup>.

### Kiosco:

Oficinas de información, dulcería, y servicios sanitarios con una área de 50 m<sup>2</sup>.

### Vialidad y áreas verdes:

Con una área de vialidad de 2,320 m<sup>2</sup>, 70 ml de arriate y 126 m<sup>2</sup> de jardinería.

### Entrada y Caseta de Vigilancia:

Cuenta con barra de acceso de 3.20 ml y una caseta de vigilancia de 4 m<sup>2</sup>.

## 8. Presupuesto.

### Costo del terreno:

Se cuenta con un terreno de 3,150 m<sup>2</sup> y el precio por metro cuadrado es de US 100.00, lo cual da un total de US 315,000.00

### Estudios y proyectos:

Se considera el 2% del costo total de la construcción así:

Costo total US 174,518.00

2% = US 3,490.38

### Licencias y permisos:

De acuerdo con los costos de la Dirección de Obras Públicas Municipales, el costo por metro cuadrado de terreno en licencias y permisos es de US 1.50, de tal manera que el costo total es de: US 4,725.00

### Construcción:

Se consideró un precio por metro cuadrado de construcción del estacionamiento de US 44.00 que da un subtotal de US 135,450.00, sumado al costo de los locales comerciales y kiosco, de US 119.00 da un subtotal de US 39,068.65, que finalmente da un total de US 174,518.75

### Control, y supervisión de obra:

Se considera un 6% del total de construcción así:

Costo total US 174,518.75

6% = US 10,471.13

2 Para efectos del ejercicio se tomó el 2%, pero este porcentaje en condiciones distintas está alrededor del 10% (aumentando también por la escala del proyecto).

## 9. Proyecciones financieras.

### Financiamiento:

Para el desarrollo del estacionamiento se cuenta con dos fuentes de fondos así: Fondos propios (que representan el valor total del terreno) con un capital que representa el 53.90% y fondos ajenos que representan el 46.10% de un crédito que se asumirá a una tasa de interés, considerada para este ejercicio, del 12% anual.

### Accesibilidad de crédito:

El crédito será otorgado mediante agentes intermediarios para la otorgación del crédito que podrá ser mediante:

- Banca comercial.
- Banca de desarrollo.
- Uniones de crédito.

### Arrendadoras financieras:

Se tramitará, en este caso, que el intermediario para el crédito sea un Banco de Desarrollo, buscando el apoyo del municipio de Taxco, debido a que el proyecto ayudará al desarrollo de la región y servirá como apoyo a la actividad turística, así como a la conservación y mejor funcionamiento de la vialidad en el centro histórico, evitando los congestionamientos en fines de semana, debido al estacionamiento de unidades vehiculares en la calle.

El tipo de crédito para este proyecto será con un plazo total de 5 años, en el caso de que la tasa interna de retorno no sea rentable, se realizará el ejercicio para 10 años.

## 10. Estado Financiero PROFORMA.

Los supuestos o bases que se toman para estas proyecciones financieras son las siguientes tablas, sólo se anexan las estimadas a 10 años:

PRESUPUESTO BASE		A 10 AÑOS			
CONCEPTO	COSTO TOTAL DLS	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4
TERRENO (3,150 M2)	315	315			
ESTUDIOS Y PROYECTO 2% DE COSTO DE CONSTRUCCIÓN	3,490.38	1,745.19	1,745.19		
LICENCIAS Y PERMISOS	4,725		4,725		
CONSTRUCCION	174,518.75		58,172.92	58,172.92	58,172.92
CONTROL Y SUPERVISION DE OBRA 6% DEL COSTO DE	10,471.13		3,490.38	3,490.38	3,490.38
<b>SUBTOTAL</b>	<b>508,205.25</b>	<b>316,745.19</b>	<b>68,133.48</b>	<b>61,663.29</b>	<b>61,663.29</b>
IMPREVISTOS	76,230.79	19,057.7	19,057.7	19,057.7	19,057.7
<b>TOTAL</b>	<b>584,436.04</b>	<b>335,802.88</b>	<b>87,191.8</b>	<b>80,720.99</b>	<b>80,720.99</b>

TABLA DE AMORTIZACION				
AÑO	CAPITAL	INTERESES	PAGO	SALDO
1	26,943.6	2,155.488	48,498.49	242,492.43
2	26,943.6	19,390.39	46,343	215,548.83
3	26,943.6	17,243.91	44,187.51	188,605.23
4	26,943.6	15,088.42	42,032.02	161,661.62
5	26,943.6	12,932.93	39,876.53	134,718.02
6	26,943.6	10,777.44	37,721.05	107,774.42
7	26,943.6	8,621.95	35,565.56	80,830.81
8	26,943.6	6,466.46	33,410.07	53,887.21
9	26,943.6	4,310.98	31,254.58	26,943.6
10	26,943.6	2,155.49	29,099.09	0
<b>TOTAL</b>	<b>269,436.04</b>	<b>86,219.53</b>	<b>220,937.55</b>	

TABLA DE DEPRECIACION					
CONCEPTO	ARO 1	ARO 2	ARO 3	ARO 4	ARO 5
TERRENO 2% DEL VALOR	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
CONSTRUCCION 4% DEL VALOR	7.72821	7.72821	7.72821	7.72821	7.72821
<b>TOTAL</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>
CONCEPTO	ARO 6	ARO 7	ARO 8	ARO 9	ARO 10
TERRENO 2% DEL VALOR	6.3	6.3	6.3	6.3	6.3
CONSTRUCCION 4% DEL VALOR	7.72821	7.72821	7.72821	7.72821	7.72821
<b>TOTAL</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>	<b>14.02821</b>

PROFORMA O ESTADO DE RESULTADOS						
CONCEPTO		ARO 1	ARO 2	ARO 3	ARO 4	ARO 5
NO. DE CAJONES		52	52	52	52	52
NO. DE LOCALES		36	36	36	36	36
TARIFA CAJONES	05 DLS POR HORA	3	3	3	3	3
TARIFA LOCALES	250 DLS MENSUAL	250	250	250	250	250
RENTA DE KIOSKO	500 DLS MENSUAL	500	500	500	500	500
OCUPACION DE CAJONES	%	70	70	70	70	70
OCUPACION DE LOCALES	%	90	100	100	100	100
OCUPACION DE KIOSKO	%	100	100	100	100	100
INGRESOS POR CAJON		39.858	39.858	39.858	39.858	39.858
INGRESOS POR LOCAL		97.200	108.000	108.000	108.000	108.000
INGRESOS POR KIOSKO		6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>		<b>143.058</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>
GASTOS OPERATIVOS		1.80813	1.80813	1.80813	1.80813	1.80813
CONCEPTO		ARO 6	ARO 7	ARO 8	ARO 9	ARO 10
NO. DE CAJONES		52	52	52	52	52
NO. DE LOCALES		36	36	36	36	36
TARIFA CAJONES	05 DLS POR HORA	3	3	3	3	3
TARIFA LOCALES	250 DLS MENSUAL	250	250	250	250	250
RENTA DE KIOSKO	500 DLS MENSUAL	500	500	500	500	500
OCUPACION DE CAJONES	%	70	70	70	70	70
OCUPACION DE LOCALES	%	100	100	100	100	100
OCUPACION DE KIOSKO	%	100	100	100	100	100
INGRESOS POR CAJON		39.858	39.858	39.858	39.858	39.858
INGRESOS POR LOCAL		108.000	108.000	108.000	108.000	108.000
INGRESOS POR KIOSKO		6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>		<b>153.858</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>	<b>153.858</b>
GASTOS OPERATIVOS		1.80813	1.80813	1.80813	1.80813	1.80813
CONCEPTO		ARO 1	ARO 2	ARO 3	ARO 4	ARO 5
GASTOS NO OPERATIVOS		21.55488	19.39939	17.24391	15.08842	12.93293
<b>TOTAL DE GASTOS</b>		<b>23.36301</b>	<b>21.20752</b>	<b>19.05204</b>	<b>16.89655</b>	<b>14.74106</b>
<b>INGRESOS MENOS GASTOS</b>		<b>119.69499</b>	<b>132.65048</b>	<b>134.80596</b>	<b>136.96145</b>	<b>139.11694</b>
UTILIDAD REAL		98.1401	113.25108	117.56206	121.87303	126.18401
DEPRECIACION		14.02821	14.02821	14.02821	14.02821	14.02821

UTILIDAD ANTES DE ISR		84.11189	99.22287	103.53385	107.84482	112.5558
ISR = 35% DE GASTOS OPERATIVOS		29.43916	34.728	36.23685	37.74569	39.25453
UTILIDAD DESPUES DE ISR	ISR = 35%	54.67273	64.49487	67.297	70.09914	72.90127
<b>CONCEPTO</b>						
		AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
GASTOS NO OPERATIVOS		10.77744	8.62195	6.46646	4.31098	2.15549
TOTAL DE GASTOS		1258557	10.43008	8.27459	6.11911	3.96362
INGRESOS MENOS GASTOS		141.27243	143.42792	145.58341	147.73889	149.89438
UTILIDAD REAL		130.49499	134.80596	139.11694	143.42792	147.73889
DEPRECIACION		14.02821	14.02821	14.02821	14.02821	14.02821
UTILIDAD ANTES DE ISR		116.46678	120.77775	125.08873	129.39971	133.71068
ISR = 35% DE GASTOS OPERATIVOS		40.76337	42.27221	43.78106	45.28899	46.79874
UTILIDAD DESPUES DE ISR	ISR = 35%	75.70341	78.50554	81.30767	84.10981	86.91194

FLUJO DE CAJA						
		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
UTILIDAD DESPUES DE IMPUESTOS		54.67273	64.49487	67.297	70.09914	72.90127
DEPRECIACION		14.02821	14.02821	14.02821	14.02821	14.02821
MENOS PAGO POR CAPITAL		26.9436	26.9436	26.9436	26.9436	26.9436
SUBTOTAL DE CAJA	-315.000	41.75734	51.57947	54.38161	57.18374	59.98588
		AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
UTILIDAD DESPUES DE IMPUESTOS		75.70341	78.50554	81.30767	84.10981	86.91194
DEPRECIACION		14.02821	14.02821	14.02821	14.02821	14.02821
MENOS PAGO POR CAPITAL		26.9436	26.9436	26.9436	26.9436	26.9436
SUBTOTAL DE CAJA		62.78801	65.59015	68.39228	71.19442	73.99655
	-315.000	41.75734	51.57947	54.38161	57.18374	59.98588
		62.78801	65.59015	68.39228	71.19442	73.99655
TIR =		0.13				

## II. Conclusiones.

Al realizar el análisis financiero, con crédito de Usd. 269,436.00 a 5 años (caso 1), para la construcción del estacionamiento en la ciudad de Taxco de Alarcón, se muestra que la Tasa Interna de Retorno (TIR) es igual a -17%, lo cual indica que la realización del proyecto no es rentable, esto debido a que los ingresos obtenidos los 3 primeros años son menores al 12% y a partir del cuarto año son casi igual al 12%. Ahora bien, si el préstamo se pide a 10 años (caso 2) la TIR obtenida es igual al 13%, con lo cual se puede decir que la inversión en el estacionamiento es viable.

Esta diferencia la hace básicamente el pago por capital anual, ya que en el caso 1 es igual a Usd. 53,887.21, mientras que en el caso 2 es de Usd. 26,943.60, en ambos casos la utilidad después de impuestos y la depreciación son iguales, es decir Usd. 54,672.73 y Usd. 14,028.21 respectivamente.

Con ello se puede observar que aunque la cantidad del crédito y el interés son iguales para ambos casos, el prorrateo del pago hace la diferencia, ya que se tiene mayor flexibilidad de pagos por capital y esto hace que el ingreso neto sea mayor.

## Capítulo 7 Conclusiones y recomendaciones.

### I. Ciudad

• La definición y concepto de las ideas, depende del punto de vista y la posición del agente que hace la afirmación. El manejo de la ciudad es diferente desde el punto de vista del diseño urbano, la economía urbana, la administración urbana, etc., por ello la ciudad resultante es una torre de Babel. El problema es tratar de unificar un concepto en un tiempo y espacio determinado para la ciudad.

• La ciudad no sólo es un elemento de comunicación (interna - externa), sino también es un elemento vector de desarrollo y crecimiento.

• La concepción que se tenga de la ciudad influye en el manejo que se le da al espacio urbano. La ciudad contemporánea encuentra su base en la tecnología y en postulados formales que no pueden tomarse como negativos. Sin embargo, sería deseable una concepción actual de la ciudad en la que el espacio urbano sea un elemento positivo. Así, la ciudad física tradicional y la moderna pueden producir una ciudad nueva desde el punto de vista social y funcional.

• Cualquier intervención en la ciudad hay que tratarla desde el conjunto urbano. Integrando conceptos de planeación, rehabilitación, restauración, regeneración etc. Para poder llevar a cabo un proyecto desde esta idea, se debe poder controlar el uso del suelo como complemento a esta acción.

• Para entender y estudiar la ciudad hay dos posiciones que poseen características y elementos que la califican según su postura: una es la planeación y/o planificación urbana (Pln) y otra es la del diseño urbano (Du).

Descomponiendo sus elementos:

#### **Objeto:**

Pln: Es un proceso vivo de orden social, cambiante, dinámico, diverso. Es más una técnica que un arte. Por ello verifica hipótesis dentro de un conjunto de doctrinas, estableciendo leyes para ser una ciencia.

Du: Es un proceso de orden físico, concreto, participativo y flexible. Se aproxima más al arte que a la técnica. No solamente es dibujo, sino la conceptualización de formas útiles para el alojamiento humano en sus funciones urbanas.

#### **Sujeto:**

Pln: Proceso urbano de muchos actores (la comunidad o población), hay una diversidad de sujetos con propósitos e intereses distintos. Posee una visión interdisciplinaria con una interacción de actores.

Du: Tiene un actor: la colectividad que genera la forma. Su preocupación es de orden físico que produce un ambiente. Tiende a ser puntual ya que precisa y especifica una situación de una sociedad en particular, pero su respuesta es del dominio de la comunidad.

#### **Método de trabajo:**

Pln: Participativa. Es un proceso sistematizado: acción - gestión. Es una previsión que genera las bases de una sociedad.

Du: Prefiguración de una idea, de un objeto en el futuro. Sigue pasos específicos para obtener un elemento (forma, función y significado) que responda a la colectividad.

#### **Enfoque:**

Pln: Proceso socio-espacial, con énfasis en ámbitos socio-económicos y políticos dentro de la interacción social. Pretende el bienestar de la comunidad.

Du: Su énfasis es la estructura física concreta (físico-formal), basado en aspectos sociales, económicos y su implicación psicológica y cultural.

#### **Tiempo:**

Pln: Largos períodos, demanda más tiempo. Es una disciplina científica actual.

Du: Cortos tiempos, cambios más rápidos. Es una actividad que aparece con la misma ciudad.

### Escala:

Pln: Macro. Gran organización, Integración, Idealización. Es de grandes dimensiones; contempla en última instancia la forma del país. Su escala es la sociedad.

Du: Micro. Trabaja a escala local. Su escala es el hombre en conjuntos humanos ya sean grandes o pequeños.

### Horizonte de trabajo:

Pln: Tiempos largos que son improbable e imprecisos. Su fundamento está en el futuro.

Du: Tiene la necesidad de trascender, dejar huella, es a muy largo plazo para ser parte y tener el arraigo en la colectividad.

• Tanto la planificación como el diseño son momentos distintos de acción, son diferentes grados de acción, los cuales se complementan y en algunos puntos no se diferencian. La separación radical los afecta y perjudica.

• Dentro de los niveles de la planeación (nacional, regional, parcial y local) se encuentran fluctuando el diseño urbano y la planeación como tal:



• La ciudad es la creación humana más grande, compleja y duradera que existe. Es obra de toda la colectividad durante la historia. La ciudad nunca está terminada, pues las necesidades del hombre son cambiantes y nunca están plenamente satisfechas. Es fácil culpar a la ciudad, pero es obra del hombre y por ello consecuencia "culpa" del mismo hombre.

• Sólo el hombre hace ciudades, la cual no es producto natural, sino que es resultado cultural, totalmente artificial. Por lo tanto la ciudad de Taxco se explica por medio de su legado histórico, sociedad, aspectos económicos, folklore y sus tradiciones, dentro de su medio natural como sustento.

• Se debe entender que la ciudad no es solamente asentamiento, sino una función: colectiva y un fin: mercado. Es producto del hombre para ser usada y ese uso es lo que le da razón de ser.

• Teotihuacan fue ciudad, la ciudad no es una simple instalación. Brasilia no funcionó como ciudad, la ciudad no es simplemente representación. Disneylandia no es ciudad, la ciudad no es de propiedad privada. La ciudad es temporal como cualquier herramienta, tiene un principio y un fin. Por ello es una función de integrar intercambios.

• La ciudad se hizo para ser usada y no para ser conservada, en consecuencia las obras de conservación se hacen por necesidad. Pero en el caso de Taxco por su gran riqueza (según la modesta opinión de este trabajo, una joya urbana que pierde su brillo), es innegable la necesidad de mejorarla para aprovecharla en todas sus facetas. A diferencia de la intención de conservarla (como obra de museo) para la simple contemplación.

• Se debe partir teniendo claro que el primer indicio de ciudad es un camino comunal, después la plaza y al final las instalaciones. La ciudad antes que instalación va a ser función y servicio público. De tal forma para Taxco se recomienda no solo proteger su patrimonio físico, sino todas su carga cultural, tradicional y cotidiana de sus habitantes, es decir la magia o embrujo de la ciudad.

• La diferencia entre ciudad calle y ciudad plaza es que la primera es un lugar de intercambio y flujos, la segunda es lugar de permanencia. En Taxco esta doble dinámica aún se mantiene en su espacio urbano.

• La ciudad es una unidad y diversidad que se inicia con el binomio casa-calle, que también se puede llamar espacio privado - espacio público.

- La ciudad es una unidad con una enorme diversidad al interior, pues en ella cada individuo tiene intereses que van a ser comunes, contrarios, correspondientes y contradictorios con los de otros individuos.
- Como criterio general la ciudad debe entenderse como creación del hombre por la necesidad que tiene éste de satisfacer necesidades en un espacio colectivo al que todos están de acuerdo en acudir.
- La ciudad produce, conserva, aclara, difunde, acrecienta y distribuye los productos culturales del hombre. Esta es reflejo del hombre y de la sociedad.
- La ciudad está en constante construcción y se le da constante mantenimiento. De lo contrario, Santa Prisca, la Plaza Borda, la calle del Arco, la calle J. R. de Alarcón, la calle Cuauhtemoc, el mirador de la Virgen de Guadalupe, las capillas del Exconvento, La Veracruz, La Chavarrleta, la plazoleta de San Juan y de Bernal, el callejón de Pajarillos, callejón La palma, el parque Guerrero, la Garita, etc., ya no existirían o estarían por desaparecer.
- Por norma, la ciudad es propiedad social y por tanto para uso de cualquier persona.
- La ciudad no es racional, tiene su propia dinámica, pero sí es gobernable y alterable. Es irracional y poco controlable al estar regida por la oferta y la demanda. Crece naturalmente y de manera caótica, y el hombre trate de planearla y configurarla; por tanto la única forma de manejarla es actuar sobre las reglas de la oferta y la demanda que la rigen.
- La ciudad siempre ha estado en crisis, pues no es totalmente controlable. Es sólo controlable en la medida en que se quiere conservarla para seguirla usando.
- El hombre a creado la ciudad inconscientemente y después conscientemente a querido controlarla, pero no lo ha logrado de manera definitiva.
- Cuanto mejores son las construcciones físicas de la ciudad hay menos cambios; mientras más baratas son, hay más cambios y mayores posibilidades de abandonarla. En última instancia la ciudad es búsqueda de protección y seguridad.
- Las instalaciones contra lo que podría pensarse es lo menos importante en la ciudad, es lo más caro, lo menos móvil y en una ciudad muerta es lo único que sobrevive. Los hombres hacen la ciudad.
- Es absurdo pensar que sólo los habitantes de la ciudad son urbanos. La vida del hombre que utiliza a la ciudad es urbana. El concepto del espacio urbano colectivo debe ser el lugar donde acuden los que tienen algo que ofrecer y/o demandar.
- La ciudad es temporal pero tiende a ser eterna, su vida es más larga que la del ciudadano. Taxco se fundó por los españoles en 1529, tiene 467 años de existencia y aún permanece.
- La ciudad (contenedor de calle, plaza y parque) es de propiedad social y no debe apropiársela nadie, ya que al ser un espacio abierto cualquiera la puede utilizar.
- Muchos centros históricos (Taxco) no deben olvidar ni separar de su riqueza urbana y arquitectónica su medio natural que los soporta. La UNESCO para declarar sitios de patrimonio de la humanidad, ve la asociación del paisaje histórico natural integrado al del centro urbano.
- Las conceptualizaciones deben partir de la ciudad actual, con sus ventajas, desventajas, problemas y aciertos. Se debe entender la ciudad como ámbito configurado por múltiples sistemas de organización espacial yuxtapuestos, en conflicto, con un espacio urbano (generador de ella) en deterioro, dando como resultado una ciudad que se refleja como una realidad compleja y fraccionada donde sólo el desorden parece existir con claridad. No se trata solamente de la fealdad, sino fundamentalmente de la ciudad ininteligible, por lo tanto inapropiable para sus habitantes.

## 2. Espacio urbano

- Las ideas y reflexiones que se realizaron en los 6 capítulos del trabajo, se pueden sintetizar como un estudio que desea demostrar la importancia del espacio urbano como agente causante de la ciudad, rescatando tanto sus implicaciones desde el nivel normativo, económico y funcional, hasta instancias estéticas, simbólicas y particulares.
- El análisis del espacio urbano y sus elementos: calles, plazas y parques, y su importancia en la estructura urbana, debe ser tema obligatorio en el proceso intelectual y práctico sobre el estudio del fenómeno urbano. El utilizar herramientas conceptuales respecto al espacio urbano permite apoyar el estudio de los procesos urbanos.
- La posición que se toma en este trabajo, considera al espacio urbano como uno de los factores más importantes de la estructura urbana, por ser en él donde se desarrollan las interrelaciones sociales, la interdependencia funcional y el desenvolvimiento de la vida en comunidad, teniendo como contenedor físico y medio de soporte a la ciudad.
- A través de esta investigación, se sugieren puntos de vista para comprender el espacio urbano de la ciudad. En tal sentido, se debe insistir que el primer paso a seguir, es el relacionado con la urgente revisión de la estructura jurídico-administrativa con miras a crear instrumentos y vínculos que permitan coordinar los procesos de planeación y participación, más concretamente, en los asuntos relacionados con el espacio público.
- Se recomienda el sacar a la gente a las calles, plazas y parques (o como opción a algo equivalente dentro de la ciudad moderna), donde se conciba un medio ambiente urbano deseable para su uso.
- Se debe considerar a la ciudad compuesta por sólidos en los vacíos y de vacíos en los sólidos con cierto grado de equilibrio. Si se rechaza los espacios urbanos públicos como básicos para la vida moderna, no se tendría entonces ninguna razón de peso para determinar la configuración de dichos espacio y menos la necesidad de requerir una estructura jerárquica de calles, plazas, parque y jardines.
- Un principal foco de análisis del espacio urbano está en las áreas de cambio, intercambio y comercio, donde existen alternativas para todas las necesidades. Estos lugares crean, definen y sirven de soporte a los espacios urbanos, dándose una cada vez mayor y compleja relación entre el habitante y su contexto. Es aquí donde la vida urbana resulta más interesante y especial.
- El deterioro del espacio urbano se debe a que las intervenciones carecen de un proyecto específico de ciudad (¿cómo o que clase de ciudad se quiere?), por la falta de un plan global que determine que clase de ciudad se pretende. Solamente se trabaja sobre pequeños proyectos puntuales (acopuntura urbana) que origina una lucha en la ciudad, donde los proyectos pierden claridad.
- Se deben pensar en políticas estructurales para las ciudades. La "acopuntura" no es una acción agradable, son inserciones dolorosas y agresivas.
- Hay que anular los factores que han separado la arquitectura del urbanismo, para que se de una dimensión arquitectónica de lo urbano y una dimensión urbana de lo arquitectónico.
- Para ordenar el espacio urbano se debe pensar que, por un lado está los proyectos a nivel ciudad; la urbe como un sistema global; y por otro lado se considera que la ciudad es un conjunto de partes, las cuales deben desarrollar sus proyectos. Estas posturas se deben coordinar para tener una "planeación total".
- Con el diseño urbano se trata de:
  - Dar lugar a la expresión de la voluntad política de una sociedad. Esto diferencia una ciudad de otra, un país de otro.
  - Permitir la expresión donde el nuevo actor principal es el ciudadano y no el conductor.
  - Asumir una actitud de respeto frente a la historia y continuarla.
  - Renovar el concepto de monumento histórico y la práctica de rehabilitación y reestructuración inmobiliaria.
  - Reactivar la mixtura funcional de la ciudad, en contraposición del zoning.
  - Trabajar a escala del espacio percibido, vivido por los habitantes, donde éstos digan lo que piensan interviniendo en el desarrollo del espacio.

Mostrar la importancia del manejo del espacio urbano. La calle, plaza y el parque no son sólo lugares de flujo son en esencia espacios públicos.

- El espacio urbano nunca está terminado, siempre se está haciendo, al igual que los procesos sociales, es dinámico, se transforma y tiene vida propia.

- La calle y la plaza son un pacto social (allí no se construye), pues todos necesitan que el espacio este libre para que se de en él la vida colectiva.

- Hoy la recuperación del espacio urbano y la discusión acerca de su redefinición es tarea prioritaria de los encargados de la ciudad, en que sus componentes básicos: calle, plaza y parque, acaparan toda la atención.

- Revivir el carácter público de los grandes y pequeños espacios de la ciudad es un reto ineludible para los próximos años si se quiere que las urbes recobren la coherencia, amabilidad y el sentido de colectividad.

- Los espacios urbanos son los que personifican las ciudades. Por ello para Taxco se recomienda que se trabaje en procura de salvar y asegurar la vitalidad de dichos ambientes. Taxco es Taxco por su genial y rica variedad de situaciones ambientales, cargadas de historia, tradición, identificación y arraigo de su gente.

- Lo que subyace detrás de las diversas manifestaciones del espacio urbano son razones humanas: económicas, políticas, sociales, folklóricas, tradicionales y culturales, que justifican, dan motivo conforman y demuestran la importancia de su estudio. Ya que la ciudad es creación del hombre y producto de sí mismo; se puede precisar esta idea bajo lo que es cultura urbana: esencia de las relaciones del hombre con su medio ambiente, de como éste genera su propio y más conveniente espacio urbano.

Las razones anteriormente mencionadas en la ciudad contemporánea, se encuentran perdiendo su esencia y concepto original, distorsionadas por factores ajenos a la misma naturaleza de los espacios urbanos. Taxco de Alarcón no es ajena a este fenómeno.

- Factores como los económicos o políticos enfocados a intereses particulares (primacía del espacio privado) y no a beneficios colectivos (deterioro del espacio público) aniquilan la razón de ser de los espacios urbanos en la ciudad de hoy.

- Se recomienda promulgar una normatividad que regule y asegure un adecuado manejo de los elementos del espacio urbano y en especial áreas como: el centro histórico (en el caso de Taxco), áreas de producción y reserva ecológica, las cuales estan en constante riesgo de ser deterioradas y destruidas por los empujones descontrolados de la ciudad.

Adicionalmente, es necesario revisar y actualizar los reglamentos y normas de construcción y diseño. Para tal menester sería conveniente se tomaran en cuenta las ideas y lineamientos para el diseño y tratamiento del espacio urbano contenidos en el presente trabajo de tesis.

### 3. Calle, plaza y parque

- El diseñador urbano es el responsable de la adecuación de los ambientes humanos. Por ello el estudio de la conducta humana en ambientes físicos requiere del trabajo de dichos profesionales

- La parte vehicular de la calle (arroyo) presenta un mejor manejo de normatividad, funcionalidad y diseño, que en la parte peatonal de la misma (banqueta), por ello hay un desequilibrio entre las dos.

- La calle actualmente tiene un papel básico para la movilidad y el transporte vehicular, más que el de ser espacio urbano para el intercambio y escenario peatonal.

- La calle, la plaza, el parque y en general todos los espacios urbanos son el resultado de equilibrar intereses particulares y de la comunidad. En Taxco se articulan y conviven en torno a dichos espacios como portadores de los ámbitos necesarios para: mineros, joyeros, artesanos, orfebres, turistas, comerciantes, hoteleros, autoridades y ciudadanos corrientes.

- La calle dentro de la estructura urbana tiene, tanto, un peso para la función vial como para el canal peatonal. El problema está en la articulación. La ciudad de Taxco, como muchas urbes del mundo no escapa al

"virus" del excesivo uso del vehículo automotor, como enfermedad que causa el deterioro de su calidad ambiental.

- El hecho que el automóvil sea la forma más eficaz para el desplazamiento entre distancias largas (aún las cortas), refleja la importancia y sobre valoración que tiene, pero no demuestra ser un elemento eficiente desde una visión global. La calle por naturaleza no es antipeatonal, sino que se a vuelto así.

- Originalmente el mercado no tenía instalaciones, era una plaza abierta. La estructura espacial de Taxco no se entendería y perdería toda su brillante continuidad espacial si desaparecieran sus plazas.

- La plaza es espacio público por excelencia.

- En las plazas, pueblos de todo el mundo han escrito su historia como libro abierto para las generaciones futuras.

- La plaza es el ámbito urbano que testimonia con mayor claridad la memoria colectiva y social, cultural e histórica de una ciudad.

- La modernidad ansiosa de inmediatez y contemporaneidad adolescente que pretendía existir sin pasado, quiso borrar los recuerdos anclados en lo más profundo de los pueblos y ciudades. Haciendo dudar de la importancia de resguardar la identidad adormilada. La imagen de la plaza como símbolo y exponente del poder cotidiano sobrevive hasta hoy.

- El parque en las ciudades no es un adorno o un capricho, es una necesidad para la salud del habitante.

- Las zonas verdes (parques, áreas forestales, cañadas, reservas ecológicas) de la ciudad son sus pulmones.

- Los parques, zonas verdes y jardines son áreas vivas de la ciudad, por ello son las más sencibles.

Con las ideas anteriormente explicadas se cumplen los objetivos planteados en el inicio de esta investigación. El principal de ellos es demostrar la importancia y el por qué del espacio urbano como elemento que da origen a la ciudad, dentro de su dimensión pública y privada. Se confirma que el ciudadano en todos sus roles urbanos: peatón, residente, miembro de una sociedad, es el actor y constructor único de la ciudad. Queda demostrado que los diferentes elementos del espacio urbano: calle, plaza, parque, etc., determinan el comportamiento, adecuación, conducta y apropiación de los habitantes a su medio físico, en una dinámica de relación e interrelación.

La aproximación a los pequeños o grandes problemas de las urbes, requiere una búsqueda en las particularidades del lugar, que encuentre y defina alternativas capaces de adecuar una ideología general aplicable en los contextos urbanos de hoy.

Se cumplió con el reconocimiento de la importancia que para la ciudad tienen sus estructuras espaciales con carácter histórico y permanente, que resaltan los valores tanto estéticos como de significado que se guardan en espacios que a través de las épocas se han integrado a la ciudad como hecho manifiesto de diferentes huellas dejadas por sus habitantes. Todo aquello que goza del calificativo de patrimonio, representa (para cualquier ciudad - sociedad), un conjunto de interpretaciones simbólicas que se demuestran en eventos cargados de narraciones espaciales, que transmiten sus vivencias físicamente en forma de espacio urbano que conforma la ciudad como expresión básica de las complejas interacciones sociales, culturales, económicas y físicas.

Se destaca la importancia del diseño urbano dentro del estudio del urbanismo, pues ésta radica en que la dimensión con que trata a la ciudad, permite y aproxima un análisis a escala humana, donde el hombre concreto, particular, es el punto focal de intervención y no un hombre abstracto dentro de planteamientos globalizantes y generales. El diseño urbano se convierte en el vínculo entre lo doméstico de la arquitectura y la amplia y a veces lejana, planificación urbana. Las herramientas que proporciona el diseño permiten al urbanista un trabajo que integra las escalas particulares de la ciudad a niveles más amplios y totalizantes.

En el urbanismo contemporáneo el sentido estético de la ciudad no debe ser olvidado, su estudio es esencial. Así, se deben rescatar y reforzar los valores formales del diseño para la construcción de la ciudad. Se reivindica de esta manera el papel del diseño urbano como autor de la ciudad, entendida ésta como creación suprema del espíritu humano.

## Capítulo 8 Anexo Gráfico:

### Plano 1 Ubicación Regional.

Muestra la localización de Taxco con respecto a las poblaciones aledañas que configuran la zona norte del Estado de Guerrero. Es importante destacar la proximidad con la Ciudad de México; dista de ella 185 Km (2.30 horas aprox) por la carretera de Cuernavaca y 230 Km por la de Toluca. Está a 36 Km de Iguala y 260 Km de Acapulco. Esto demuestra el gran flujo de turistas y paseantes de fin de semana que recibe al estar tan "convenientemente" ubicada (facilidad de acceso y más por el desarrollo de la autopista del sol).

### Plano 2 a. - d. Crecimiento histórico.

Este conjunto de planos permite conocer la evolución física de la ciudad. Explica la manera en que incluyó su expansión con la aparición de nuevas Iglesias como elementos articuladores de barrios, los cuales se unían por caminos adecuados a la topografía (ciudad colonial). En los últimos años se ve el crecimiento periférico de la ciudad, teniendo como principal vector la carretera México - Iguala (ciudad moderna).

### Plano 3 a. Recursos Patrimoniales y Turísticos.

Este plano expone la relación entre la arquitectura religiosa, el folklore y las tradiciones que constituyen elementos fundamentales en el entendimiento del espacio urbano de Taxco.

**Arquitectura religiosa:** Es toda construcción edificada originalmente para cumplir funciones de culto religioso y/o actividades anexas y cuyos parámetros permiten establecer su uso recreativo.

**Folklore:** Es toda expresión, costumbre o manifestación artística de un pueblo, transmitida comúnmente de forma oral y con carácter tradicional, que pueda ser aprovechada con fines turísticos.

**Tradiciones:** Dentro de sus amplias divisiones y con aplicaciones estrictamente turísticas, sólo se toman en este trabajo la parte correspondiente a las festividades.

### Plano 3 b. Recursos Patrimoniales y Turísticos.

Igual que en el plano anterior, pero hace referencia a:

**Arquitectura civil:** Toda construcción edificada originalmente para cumplir funciones de uso administrativo, de servicio, de producción, de habitación y ornato, cuyos parámetros permitan establecer su uso recreativo y cultural

**Sitio histórico:** Lugar en que se llevó a cabo algún acontecimiento relevante que constituye parte del desarrollo histórico y en el cual existan elementos que puedan contemplarse y aprovecharse con fines recreativos y culturales.

**Centro cultural:** Lugar donde se lleva a cabo actividades relevantes para el público, tales como: museos, instituciones culturales y colecciones públicas o particulares.

**Artesanías:** Es toda manifestación artística popular, que nace espontáneamente y es creada en base a una tradición cultural.

### Plano 4. Espacio Urbano. Secuencia de espacios y edificios.

Indica el conjunto de construcciones y ambientes que a manera de serie articulan y equilibran la estructura espacial de la ciudad.

### Plano 5. Espacios Públicos. Plazas, plazuelas, parque, fuentes y lavaderos.

Da a conocer los nodos que intervienen en la estructura del espacio, mostrando su relación con construcciones significativas y cumpliendo diferentes roles y significados.

### Plano 6. Espacio público. Jerarquía Vial.

Manifiesta la adaptación de las calles a la topografía accidentada. El rango de la calle va disminuyendo a medida que se incrementa la pendiente del terreno. La trama urbana que resulta es la que se conoce como estructura de *plato roto*.

### Plano 7. Lleno - Vacío. Estructura del espacio privado y espacio público.

A manera de una comparación de positivo negativo hace ver el equilibrio entre lo público y lo privado. Al ser Taxco una ciudad tradicional, por ende su espacio urbano, se comprende que los edificios y los espacios urbanos (calles, plazas) son inseparables. Se tiene la impresión que el espacio público es el sobrante o una masa sólida sin ocupar donde las construcciones generan los espacios, pero sin interpretarse como espacios residuales. El espacio vacío (público) se interpreta como elemento equivalente al sólido, es decir como objetos espaciales.

### Plano 8 a. - d. Proyecto de Diseño Urbano

Enseñan la explicación gráfica de la propuesta para el acceso de la Santa Veracruz



**UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO**

**El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo**

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura



**Poblaciones:**

-  Importantes
-  De mediana importancia
-  Sitios

**Vías de Comunicación:**

-  Carretera pavimentada
-  Terracería
-  Carretera Federal
-  Ferrocarril

**Hidrología:**

-  Río
-  Masa de agua
-  Límite estatal

0 5 Km 10 20 30



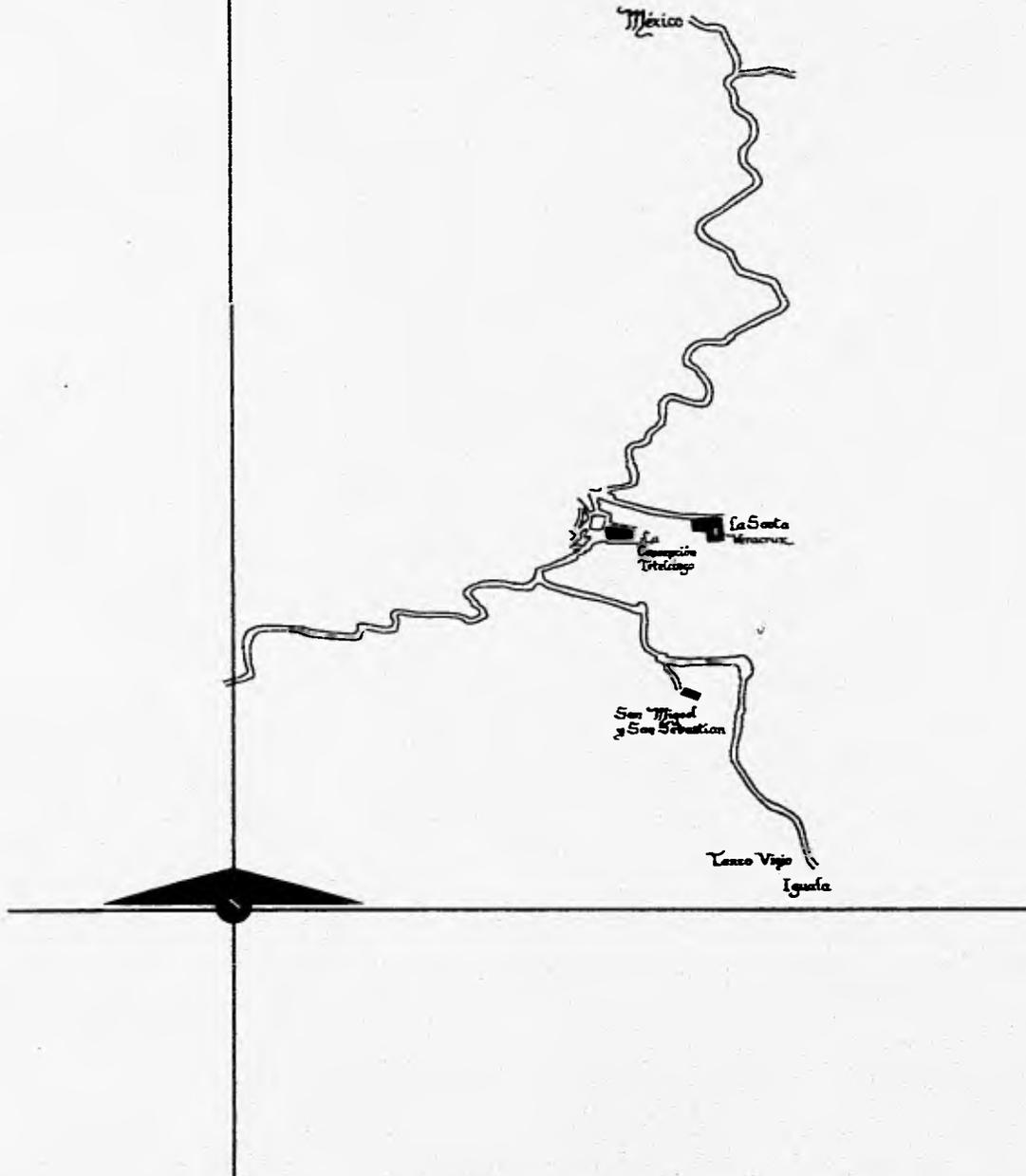
Plazo de 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura



Construcciones religiosas



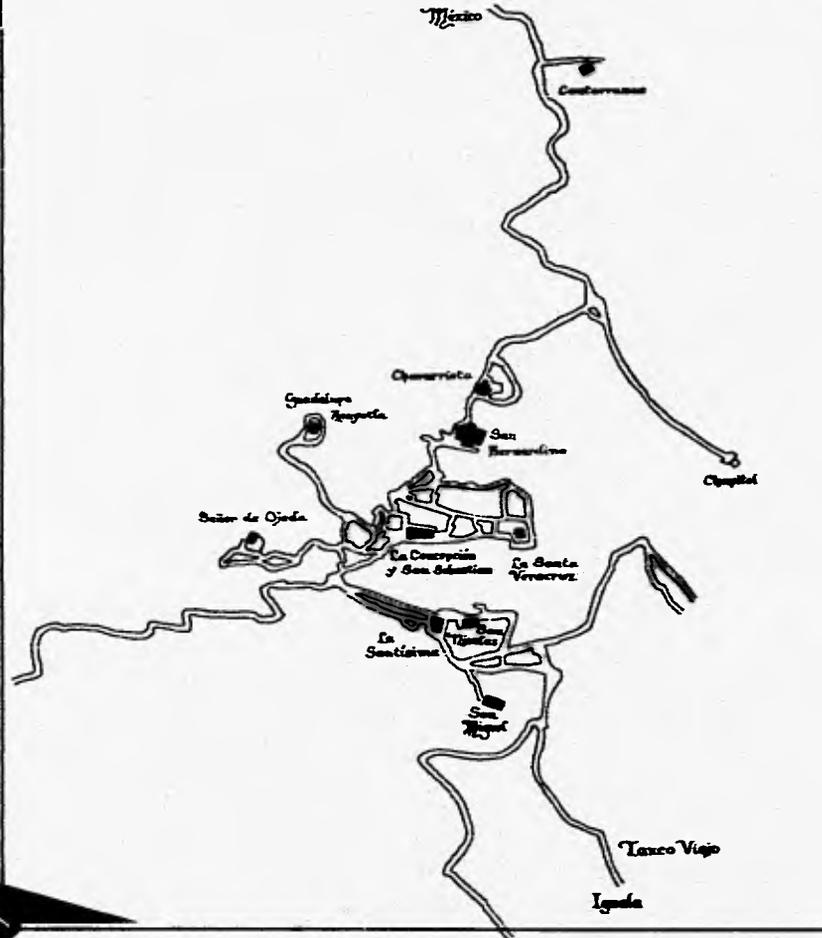
MARZO DE 1996



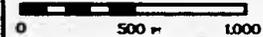
UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura



Construcciones religiosas



MARZO DE 1996





UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tests de la Maestría en Urbanismo

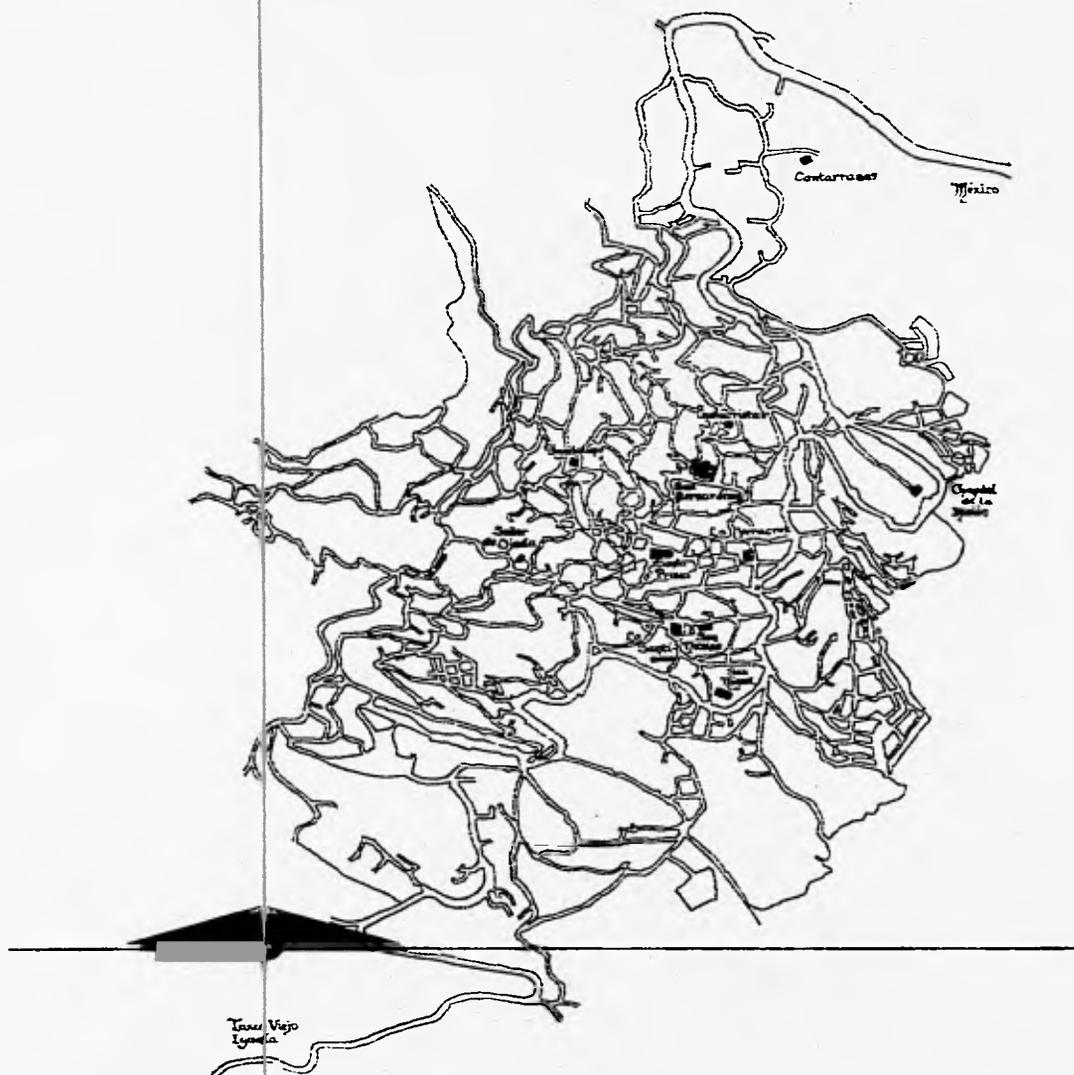
División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

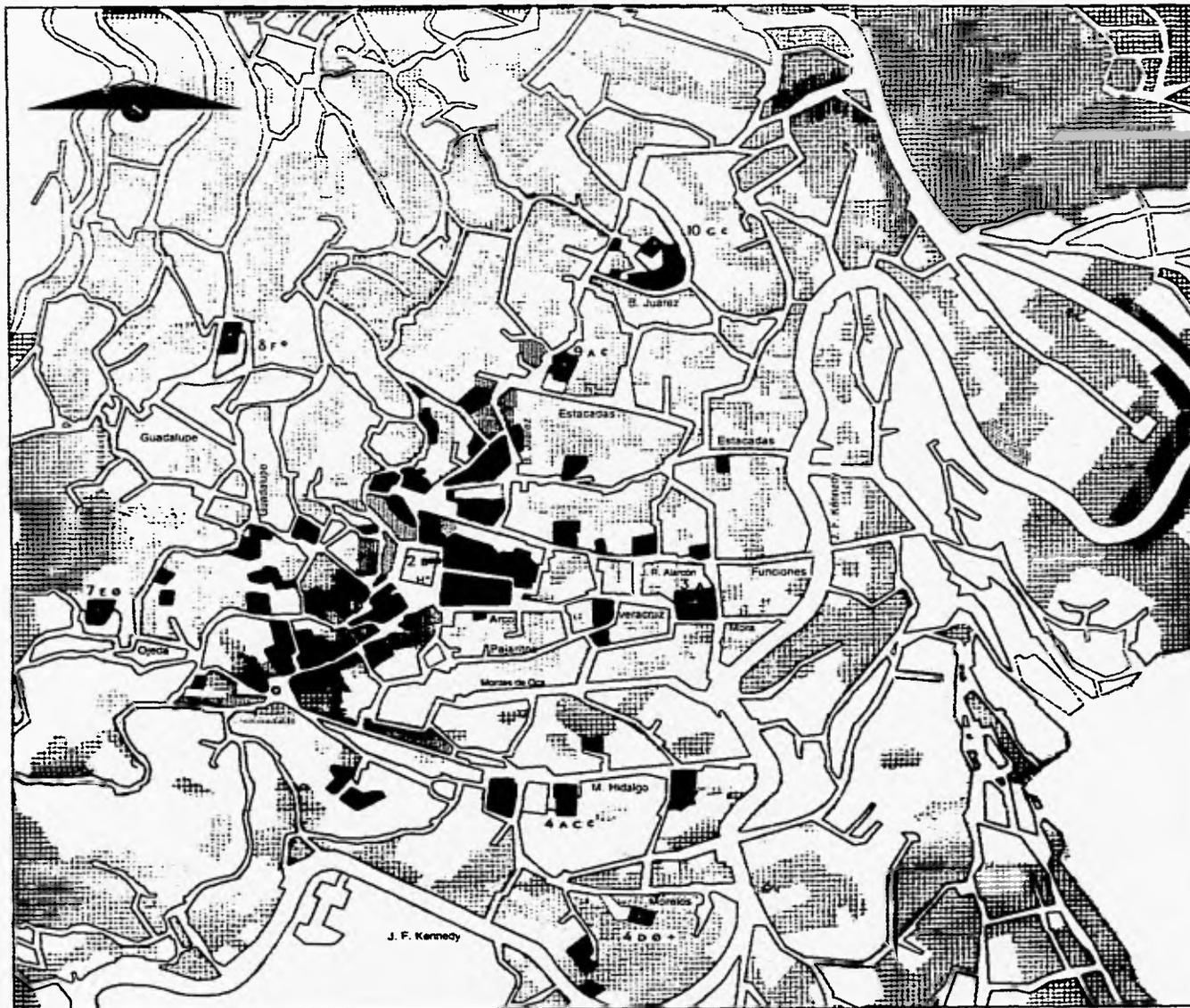
TAXCO DE ALARCÓN siglo XX 1976

 Construcciones religiosas

0 500 m 1000

MAZO DE 1996





UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

Arquitectura religiosa y Folklore

Arquitectura  
Religiosa

- 1 Santa Prisca
- 2 Plaza Borda
- 3 Capilla Sta. Veracruz
- 4 Capilla San Nicolas
- 5 Capilla Sma Trinidad
- 6 Capilla San Miguel
- 7 Capilla Ojeda
- 8 Capilla de Guadalupe
- 9 Ex-convento de San Bernardino
- 10 Capilla de Chavarrieta

Folklore

- A Celebración Semana Santa
- B Feria Nacional de la Plata
- C Fiesta de San Nicolas
- D Fiesta de San Miguel
- E Carnabal capilla de Ojeda
- F Fiesta Virgen de Guadalupe
- G Fiesta Señor de Chavarrieta
- H Jornadas Alarconianas

Tradiciones:

- Tuegos pirotécnicos, bandas de música, danzas
- Penitentes: Encruzados, ánimas y flagelantes
- Concursos, teatro, concursos literarios, juegos
- Danzas, conciertos, teatro
- Mañanitas, ofrendas, cantos
- + Intercambio de flores por flores

-  Construcciones religiosas
-  Construcciones civiles
-  Construcciones de 1 nivel
-  Construcciones de 2 y + niveles
-  Zona de venta de artesanías

0 100 200 300



Marzo de 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

PERIODO PATRIMONIAL TURÍSTICO

Arquitectura Civil

### Arquitectura civil

- 1 Casa Borda (Presidencia Municipal)
- A Museo gráfico de la historia de Taxco
- 2 Museo de la Platería
- 3 Casa Figueroa
- 4 Casa Verdugo
- 5 Casa de la antigua Aduana
- 6 Casa del Nogel
- 7 Casa Grande
- 8 Mercado
- 9 Museo William Spratling
- 10 Casa Juan Ruiz de Alarcón
- 11 Casa Alejandro V. Humboldt
- B Casa de artesanías del Estado de Guerrero
- 12 H Ayuntamiento
- 13 Casa del Pípile



Construcciones religiosas



Construcciones civiles



Construcciones de 1 nivel



Construcciones de 2 y + niveles



Zona de venta de artesanías



MARZO DE 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura



1. Zócalo, Plaza Borda
2. Parroquia de Santa Prisca
3. Casa Borda
4. Fuente de la plaza principal
5. Museo William Sprattling
6. Casa Humboldt
7. Capilla de la Santa Veracruz
8. Casa de Juan Ruiz de Alarcón
9. Lavaderos del siglo XVIII
10. Casa del capellán de la Sta. Veracruz
11. Casa curato de Santa Prisca
12. Plazuela del Toril
13. Mercado de Tetillán
14. Casa Verdugo
15. Casa del Nogal
16. Plazuela de San Juan
17. Casa Grande
18. Templo Presbiteriano
19. Humilladero
20. Casco de Hacienda (Hotel)
21. Arcada
22. Capilla de la Santísima Trinidad
23. Plazuela de San Nicolás (Parque Guerrero)
24. Capilla de San Nicolás Tolentino
25. Capilla de San Miguel
26. Plazuela de la Cruz Blanca
27. Panteón
28. Plaza del Minero
29. Plazuela de la Carita
30. Puente de Ramonel
31. Capilla de Chavarrieta
32. Ex-convento de San Bernardino de Siena
33. Plazuela de las Carnicerías
34. Plaza de Bernal
35. Casa del Pipila
36. Plazuela de la Palma
37. Casa Figueroa
38. Lavaderos del siglo XVIII
39. Capilla de Guadalupe
40. Capilla de Ojeda
41. Fuente de la Carita
42. La antigua Aduana



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tests de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

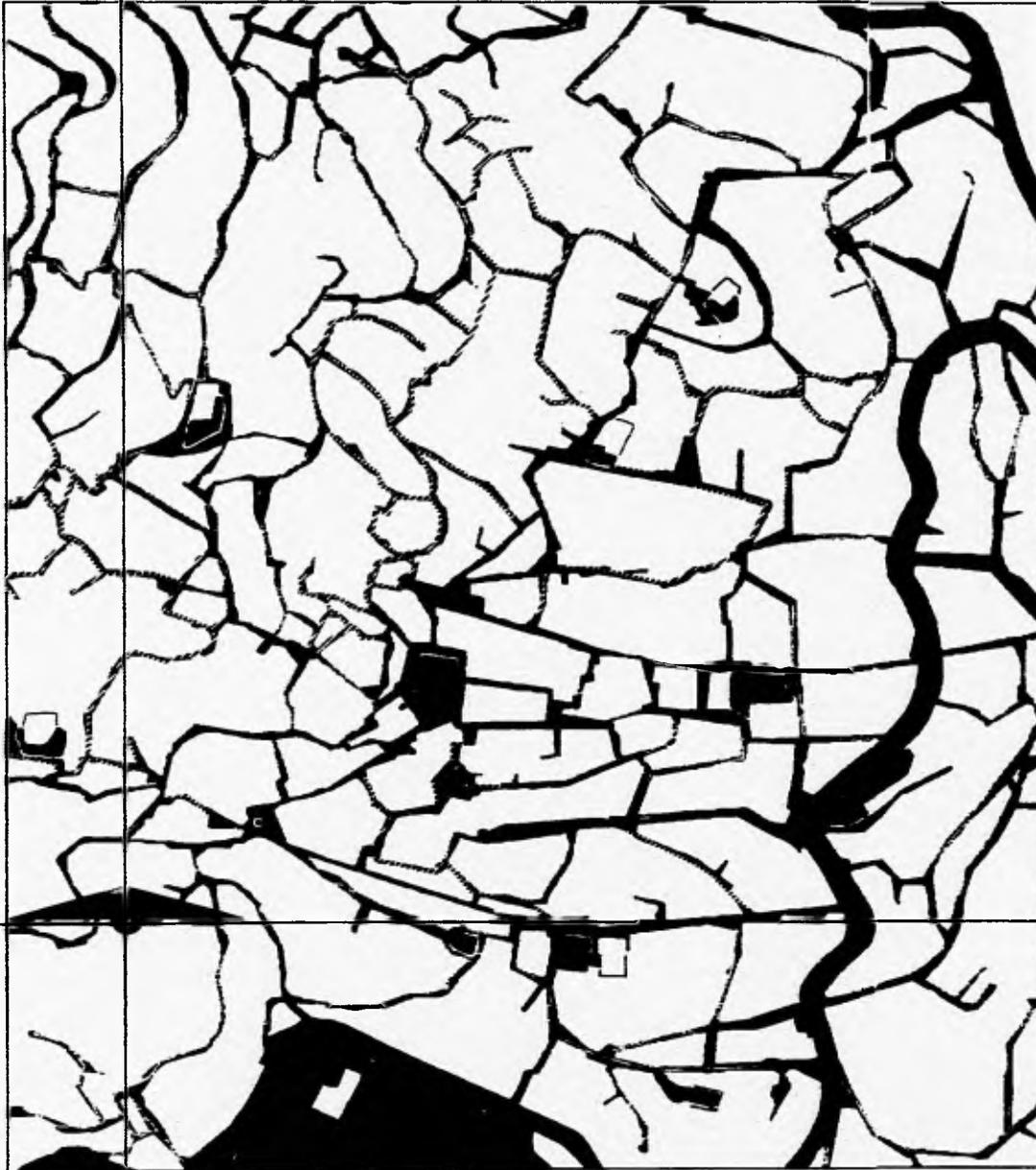
Plazas, plazuelas, parques, fuentes y lavaderos



- 1 Plazuela de Chavarrieta
- 2 Plaza del Ex-convento
- 3 Fuente pública
- 4 Plazuela de las Carnicerías
- 5 Plaza de Bernal
- 6 Plaza Borda (parque Principal)
- 7 Fuente principal
- 8 Plaza de la Santa Veracruz
- 9 Lavaderos públicos
- 10 Plaza del minero
- 11 Fuente pública
- 12 Parque Guerrero
- 13 Plazuela de San Miguel
- 14 Plazuela de la Cruz Blanca
- 15 Plaza de San Juan
- 16 Fuente pública
- 17 Fuente de la Carita
- 18 Plazuela de Ojeda
- 19 Plaza del Mercado
- 20 Plazuela Torfi
- 21 Plazuela de Hidalgo
- 22 Plazuela de los Callos
- 23 Plazuela de la Palma
- 24 Lavaderos públicos
- 25 Plazuela de Guadalupe

0 100 m 200 300

Marzo de 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

**Jerarquía Vial**

-  Vialidad Regional
-  Vialidad Primaria
-  Vialidad secundaria (transito vehicular limitado)
-  Vialidad peatonal

0 100 200 300



Marzo de 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

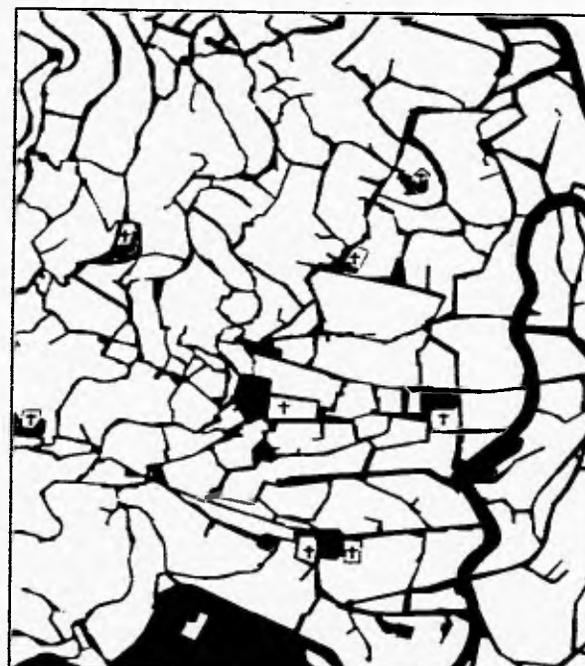
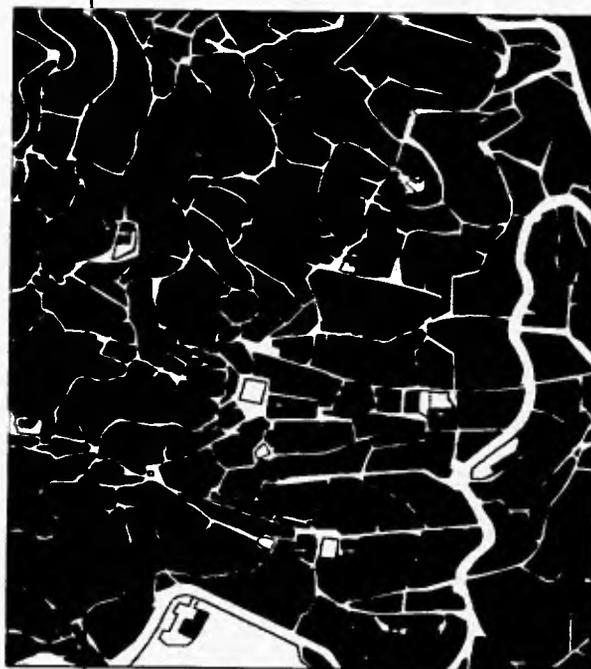
ESTRUCTURA DEL ESPACIO PRIVADO Y ESPACIO PÚBLICO

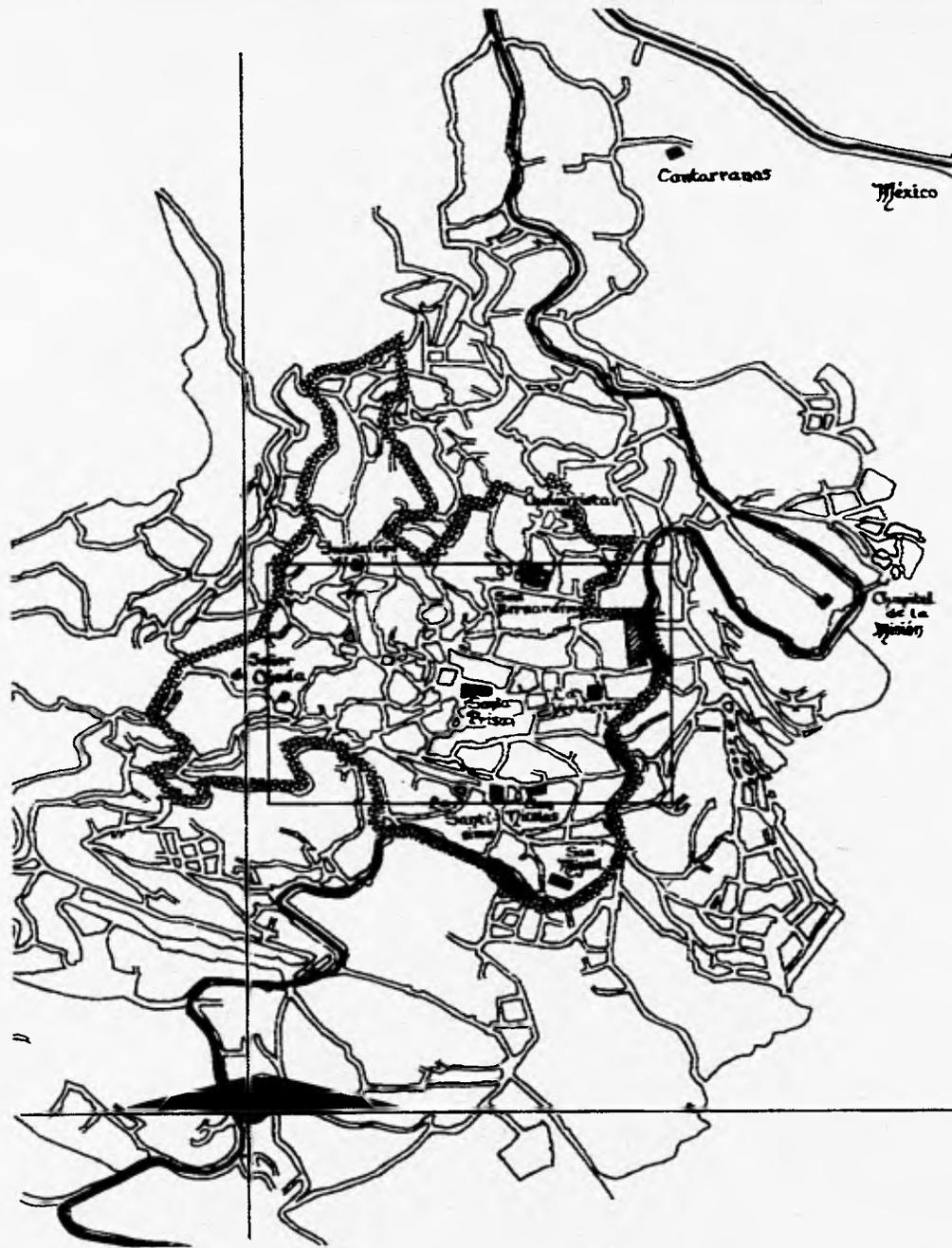
- 1 ■ Espacio privado
- 2 ■ Espacio público
- ⊕ Construcciones religiosas
- ⊖ Construcciones civiles

0 100 m 200 400 600



MARZO DE 1996





UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MEXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

-  Carretera México - Iguala
-  Localización del predio
-  Zona de monumentos históricos
-  Centro Urbano (Área de recorridos turísticos)
-  Iglesias y capillas

0 100 200 400 600



Febrero de 1996



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

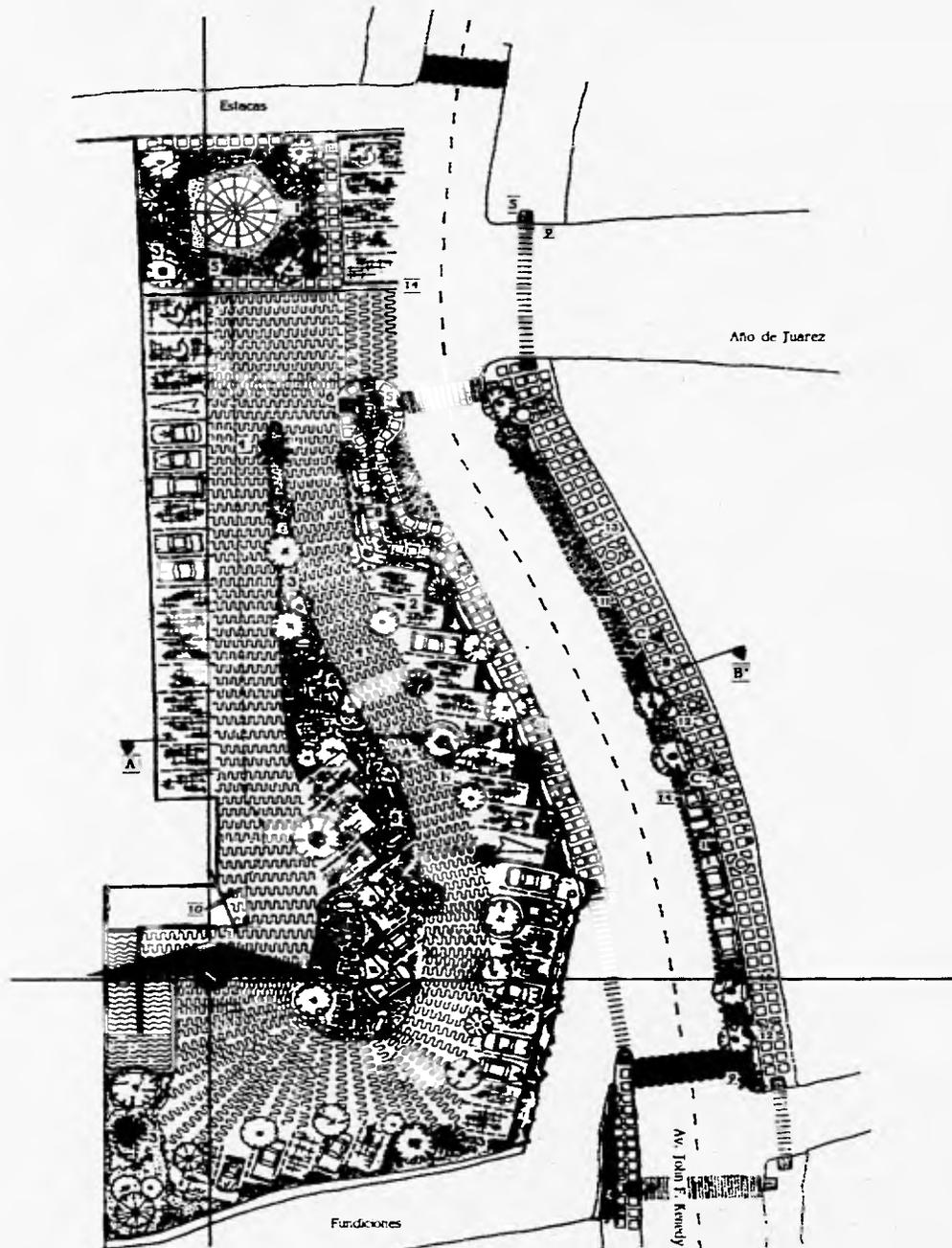
División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

Planta de Conjunto

- 1 Kiosco
- 2 Estacionamientos
- 3 Jardines
- 4 Circulación
- 5 Rampas Minusválidos
- 6 Vigilancia
- 7 Paradero para el transporte público
- 8 Bancas
- 9 Cruce peatonal
- 10 Terraza
- 11 Carril de estacionamiento
- 12 Franja de usos múltiples
- 13 Paso peatonal
- 14 Carriles de circulación



Marzo de 1996



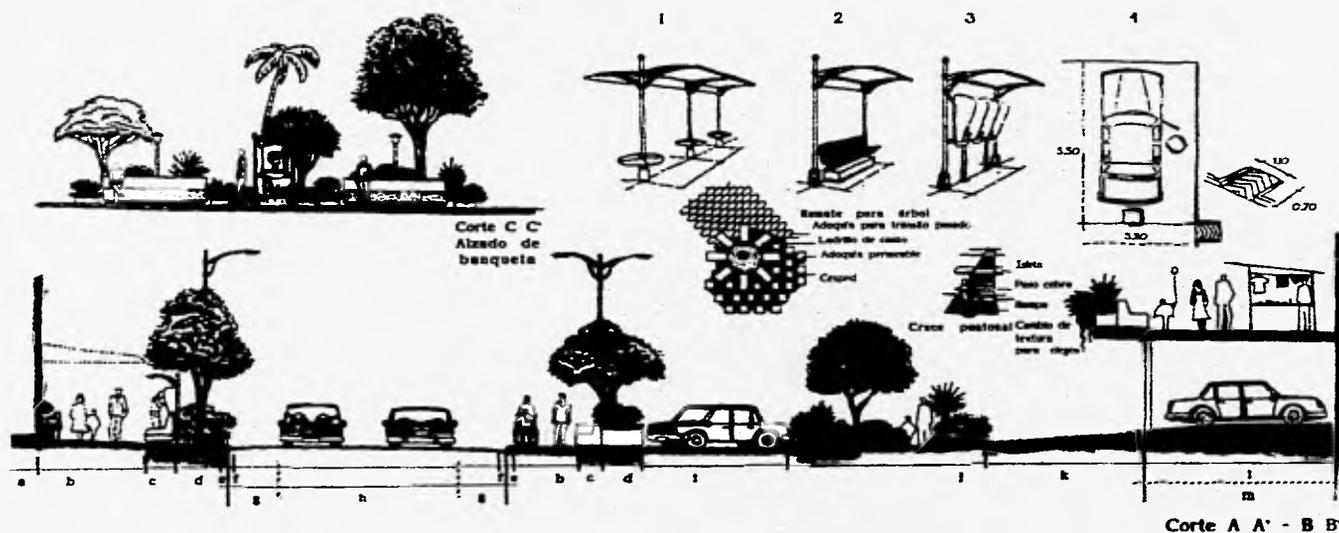


UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

**El espacio urbano generador de la ciudad**  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

Alameda, Carriles y Dársenas



**Corte A A' - B B'**

- a Planta baja del edificio
- b Paso peatonal
- c Franja de usos múltiples
- d Berma o franja de vegetación
- e Guarnición
- f Cuneta
- g Carril de estacionamiento
- h Carriles de circulación
- i Estacionamiento
- j Jardín central
- k Circulación
- l Estacionamiento cubierto
- m Terreza (venta de artesanías)

**Detalles**

- 1 Paradero para el transporte público
- 2 Banca cubierta
- 3 Cabinas telefónicas
- 4 Cajón de estacionamiento para minusválido



MARZO DE 1996

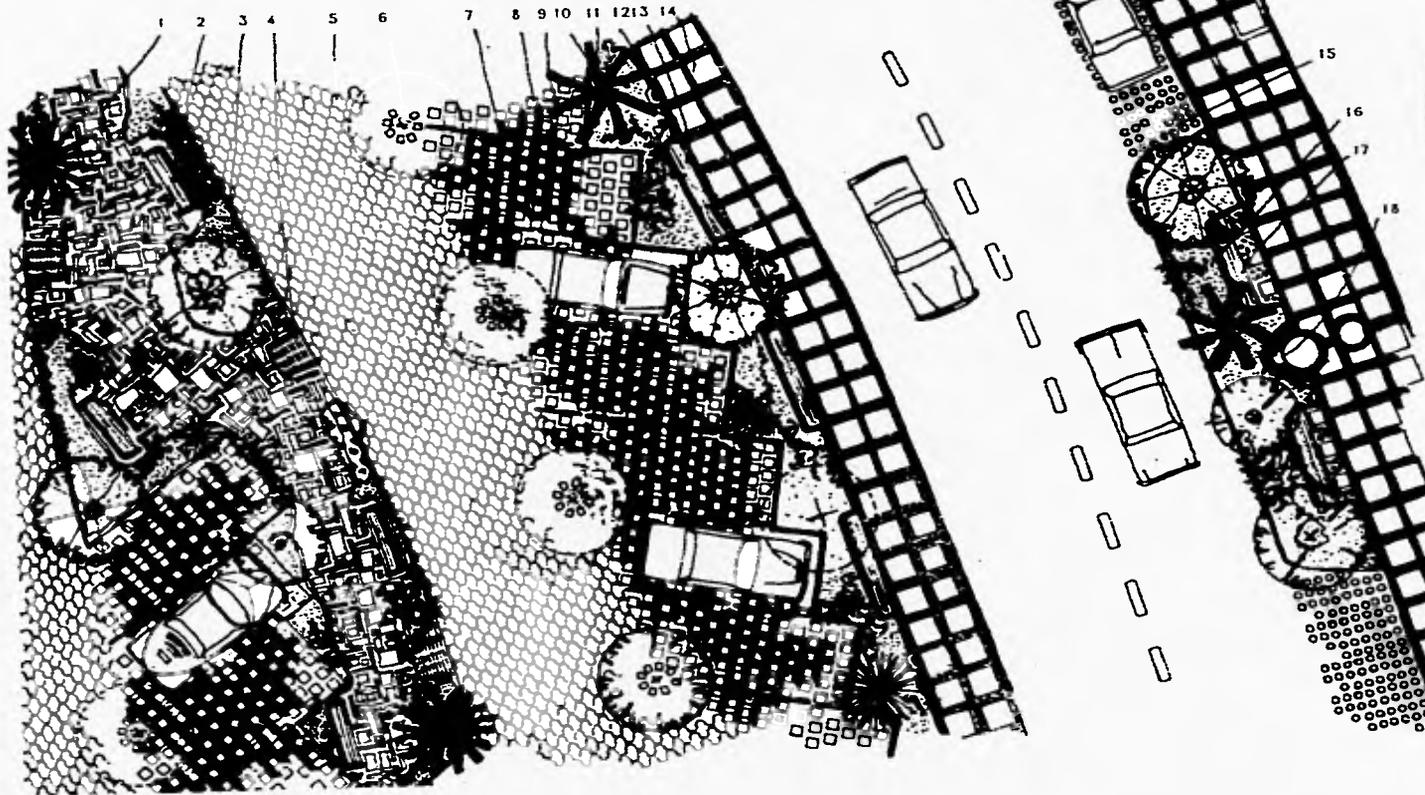


UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

El espacio urbano generador de la ciudad  
Tesis de la Maestría en Urbanismo

División de Estudios de Posgrado e Investigación  
Facultad de Arquitectura

Detalle de tratamiento de Pisos



- 1 Jardín central. Piedra laja en aparejo romano
- 2 Banca metálica
- 3 Jardinera baja en tabique
- 4 Rampa para minusválidos en concreto
- 5 Carril de circulación en adoquín permeable
- 6 Remate para árbol en labrillo y adoquín
- 7 Líneas de demarcación en piedra
- 8 Cajón de estacionamiento en adoquín permeable
- 9 Césped
- 10 Jardinera en tabique
- 11 Vegetación de la región. Palma
- 12 Bote de Basura metálico
- 13 Banca en concreto
- 14 Banqueta de cemento y grava en cuadros
- 15 Carril de estacionamiento en adoquín
- 16 Jardinera en concreto
- 17 Banca en concreto
- 18 Franja de usos múltiples. Cabina telefónica

0 1 2 5 6



MARZO DE 1996

## Capítulo 9 Bibliografía.

### I. Libros:

- Alexander, Christopher. Urbanismo y participación. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1976
- Anderson, Stanford. Calles: Problemas de estructura y diseño. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1981
- Ashihara, Yoshinobu. El diseño del espacio exterior. Colección Arquitectura/Perspectivas; Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1980
- Aymonino, Carlo. El significado de las ciudades. Madrid: Edit. Blume, 1981
- Bailly, Antonie S. La percepción del espacio urbano. Colección: Nuevo Urbanismo. No 29 Madrid: Edit. Instituto de Estudios Superiores de administración Local, 1979
- Bazant S., Jan. Manual de criterios de diseño urbano. México: Edit. Trillas, 1984
- Bettin, Gianfranco. Los sociólogos de la ciudad. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1982
- Boaga, Giorgio. Diseño del tráfico y forma urbana. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1977
- Bonet Correa, Antonio. Las claves del urbanismo. Barcelona: Edit. Ariel, 1989
- Buchanan, Colin D. El tráfico en las ciudades. Madrid: Edit. Tecnos, 1973
- Castells, Manuel. La cuestión urbana. México: Siglo XXI, 1976
- Cecarelli, Paul. Las incógnitas del tráfico urbano. Colección Ciencia Urbanística. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1968
- Cerasi, Maurice Munir. El espacio colectivo de la ciudad: Construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna. Barcelona: Oikos - Tau, 1990
- Corral y Becker, Carlos. Lineamientos de diseño urbano. México Cd. Universitaria: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de arquitectura, UNAM, 1986
- Cullen, Gordon. El paisaje urbano. Barcelona: Edit. Blume, 1974
- Ducci, María Elena. Introducción al urbanismo: Conceptos básicos. México: Edit. Trillas, 1989
- Geddes, Patrick. Ciudades en evolución. Buenos Aires: Ed. Infinito, 1960
- Habermas, Jürgen. Historia y crítica de la opinión pública. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1981
- Krier, Rob. El espacio urbano. Proyectos de Stuttgart. Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1983
- \_\_\_\_\_. Stuttgart. Teoría y práctica de los espacios urbanos. Colección materiales de la ciudad; Barcelona: Edit. Gustavo Gill, 1976
- Landa, Horacio. Terminología en urbanismo. CIVID - INDECO: México: 1976
- Lazo Margáin, Leonardo. Glosario de planificación vial. México: Grupo editorial Porrúa, 1985
- Lefebvre, Henri. De lo rural a lo urbano. Barcelona: Ed. Península, 1974
- Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad. Buenos Aires: Edit. Infinito, 1966

- \_\_\_\_\_. Planificación del sitio. Barcelona: Edit. Gustavo Gili, 1980
- Martínez Caro, Carlos y Juan Luis de las Rivas. Arquitectura Urbana: Elementos de teoría y diseño. Madrid: Librería editorial Bellsco, 1990
- Peters, Paulhans. La ciudad peatonal. Barcelona: Edit. Gustavo Gili, 1979
- Prado, Ricardo y Rafael Barquero. Taxco virreinal y sus capillas. Chilpancingo, Estado de Guerrero: Edit. Instituto Guerrerense de la Cultura, 1991
- Prinz, Dieter. Planificación y configuración urbana. Barcelona: Edit. Gustavo Gili, 1983
- Robledo Lara, Hector. Diseño Urbano. México Cd. Universitaria: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1990
- \_\_\_\_\_. y Eduardo Eichmann Díaz. Diseño Urbano. Antología. México Cd. Universitaria: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1984
- Richardo Pagoza, Ignacio. Introducción a la administración municipal en México. INAP CONACYT México: 1984
- Rodríguez, Luis. Zonas verdes y espacio urbano en la ciudad. Madrid: Edit. Instituto de Estudios de Administración Local, 1982
- Rossi, Aldo. Arquitectura de la ciudad. 6° Ed.; Barcelona: Edit. Gustavo Gili, 1982
- Silte, Camilo. Construcción artística de ciudades. Barcelona: Edit. Gustavo Gili, 1980 (1989)
- Schulz, Christian Norberg. Existencia, espacio y arquitectura. Barcelona: Edit. Blume, 1975
- Sica, Paolo. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1977
- Wingo, Lowdon. Ciudades y espacio: El uso futuro del suelo urbano. Barcelona: Oikos - Tau, 1976

## 2. Artículos:

- Barquero D., Rafael. "Un recorrido por Taxco" en Artes de México. Nueva época: Taxco. México: No 3 (otoño de 1989) pp 2-9
- Cortes Larreamendy, Fernando. "La calle y la plaza: Elementos articuladores del espacio público" en Texto y Contexto. Bogotá: Universidad de los Andes, No. 3 (septiembre - diciembre 1984) pp 69-86
- \_\_\_\_\_. "El espacio público en la Cuajira. Plan de Inversiones Municipales. Área de espacio público" en Escala. Bogotá: Tomo XI, No. 132, año 18 (1986) pp 13-19
- Castellanos Agudelo, Cesar. "La ciudad histórica un monumento colectivo. Revitalización urbana en el Centro Histórico de Tunja" en Proa. Centros Históricos. Otros temas. Bogotá: No. 390 (abril 1990) pp 10-15
- \_\_\_\_\_. "Arquitectura y Ciudad" en Proa. Centros Históricos. Otros temas. Bogotá: No. 390 (abril 1990) pp 30-31
- Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio. II foro internacional. El peaton en el uso de las ciudades. Espacios públicos. México: Serie Documentos: No. 17. Secretaría de Educación Pública. INBA, Septiembre - octubre 1981
- Escala. "Opinión" en Escala. Bogotá: Tomo XI, No. 131, año 18 (1986) pp 1
- \_\_\_\_\_. "Opinión" en Escala. Bogotá: Tomo XI, No. 132, año 18 (1986) pp 1

\_\_\_\_\_. "Opinión" en Escala. Bogotá: Tomo XIII, No. 151, año 22 (1990) pp 1

Fonseca Martínez., Lorenzo. "El espacio existencial y el espacio arquitectónico" en Texto y Contexto. Bogotá: Universidad de los Andes, No. 4 (enero-abril 1985) pp 101-113

Gonzales de Angel, Juana. "Transformación urbana" en Escala. Bogotá: Tomo XI, No. 132, año 18 (1986) pp 5-6

Matas C., Jaime., varios. "La morfología de las plazas" en Escala. Bogotá: Tomo XIII, No. 151, año 22 (1990) pp 27-29

Noriega Restrepo & Asoc., (proyectos) en Proa. Noriega Restrepo & Asoc. Diseño Urbano 1. Bogotá: No. 397 (noviembre 1990)

\_\_\_\_\_. (proyectos) en Proa. Noriega Restrepo & Asoc. Diseño Urbano 2. Bogotá: No. 398 (febrero 1991)

Ortiz Macedo, Luis. "La vida urbana en Taxco. Las plazas y sus fuentes" en Artes de México. Nueva época: Taxco. México: No 3 (otoño de 1989) pp 58-71

Salazar Ferro, José. "La manzana entre la arquitectura y la ciudad" en Texto y Contexto. Bogotá: Universidad de los Andes, No. 3 (septiembre - diciembre 1984) pp 55-68

Taller de Diseño Convel. S. A., (proyecto). "Amoblamiento urbano, Pereira, Dosquebradas". en Proa. Temas varios. Bogotá: No. 412 (julio 1992) pp 28-33

### 3. Tesis:

Alba R., Silvia. "El paisaje urbano y los patrones de comportamiento". Tesis de la Maestría en Urbanismo: México D. F.: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de arquitectura, UNAM, 1986

Benavides L., Marco Antonio. "El tratamiento del espacio urbano". Tesis de la Maestría en Urbanismo: México D. F.: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1993

Cruz, Fátima Araneta. "La calle. Un elemento rector del uso del suelo". Tesis de Licenciatura de Urbanismo: México D.F.: Facultad de Arquitectura, UNAM, 1990

Díaz Alonso, Arturo. "Necesidad de una filosofía de la ciudad". Tesis de la Maestría en Urbanismo: México D.F.: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1990

Parra Silva, Alba María. "La función urbana de la vivienda en la ciudad de México". Tesis de la Maestría en Urbanismo: México D. F.: División de Estudios de Posgrado e Investigación, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1993

### 4. Documentos:

Bogotá. Ley de reforma urbana. Ley N° 09 de 1989. Decreto No. 93 de 1989. Congreso de Colombia

Bogotá. Manual de manejo del espacio público. Calles y Plazas. Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA): Bogotá: Centro de Estudios Ambientales CEAM Ltda. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

México. PLAN DE DESARROLLO URBANO DE TAXCO, GRO. Carta Urbana Estrategia General. Segunda Impresión: SEDUE 1987 Subsecretaría de Asentamientos Humanos.

- México, Centro de estudios de administración municipal. Manual de administración municipal. México: BANOBRAS. 1987.
- México, Criterios básicos para intervenir monumentos y zonas históricas. Diario Oficial, Lunes 19 de marzo de 1990. SEP
- México, Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. Secretaría de Turismo. Taxco. Guía Turística Urbana. México: 1991
- México, Cartilla fotográfica de turismo. Taxco. Publicado y editado por Editur, S. A.
- México, Gobierno del Estado de Guerrero. P M C Taxco de Alarcón. Fotografía Aérea O-3006 Escala. 1:20,000 19 XI 90 C. M.A. - DF.152.25MM - R3240 F2. I.C.A.
- México, Normas básicas de equipamiento urbano. Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. Vol 5 Subsistema de Recreación y Deporte. México: Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Dirección General de Equipamiento Urbano y Edificios.
- México, Nuevo reglamento de tránsito para El Distrito Federal. México: Departamento del Distrito Federal 1989
- México, Manual de Estudios de Ingeniería de Tránsito. Asociación Mexicana de caminos. México D.F.: Representaciones y servicios de Ingeniería, S.A., 1974
- México, Manual de regulación municipal No. 5. Colección de manuales. México: BANOBRAS, 1989
- México, Manual de control de gestión municipal No. II. Colección de manuales. BANOBRAS, 1989
- México, Reglamento de construcción para El Distrito Federal. México: Departamento del Distrito Federal, 1989
- Taxco de Alarcón, Gro. H. Ayuntamiento, Plan Director Urbano de Taxco de Alarcón, Gro. Diciembre de 1993. Secretaría de Planeación, Presupuesto y Desarrollo Urbano, Dirección de Desarrollo.
- Taxco de Alarcón, Gro. Ley No. 174 de Conservación y Vigilancia de la Ciudad de Taxco, Gro. 18 de enero de 1978