

CONCEPTOS, APORTES Y TEORÍAS: ¿CÓMO DISEÑAR UNA CIUDAD IDEAL?

**CONCEPTS, CONTRIBUTIONS AND THEORIES: HOW TO DESIGN AN IDEAL
CITY?**

Autores:

Fernández Martínez Silvia

Fernández Ustate Rosymar

García Pizarro Ivanna

Henao Villalba Gabriela

Marroquín Roca Shelsea

Orozco Sepúlveda Isaac

Ortiz Castro Daniela Sofia

Sarmiento Mendoza Jaifer

Tobias Barrero Maria Carolina

Universidad de la Costa (CUC)

2021

Resumen

En el artículo planteamos las diferentes perspectivas que se dan por parte de los científicos, urbanistas, arquitectos y escritores con respecto a cómo ellos plasman una ciudad ideal; cada uno enfatiza en cómo deben ser el diseño de ésta, gracias a sus aportes podemos identificar las características y de que se fundamenta la una ciudad ideal.

Abstract

In the article we propose the different perspectives that are given by scientists, urban planners, architects and writers regarding how they shape an ideal city; Each one emphasizes how the design of this should be, thanks to their contributions we can identify the characteristics and on which the ideal city is based.

CONCEPTOS, APORTES Y TEORÍAS: ¿CÓMO DISEÑAR UNA CIUDAD IDEAL?

CONCEPTS, CONTRIBUTIONS AND THEORIES: HOW TO DESIGN AN IDEAL CITY?

Introducción

Es importante saber la conformación de una ciudad ideal, cuando se trata de ciudades, es pertinente decir que son espacios que agrupan costumbres, identidades y culturas tan distintas como poblaciones hay en el mundo. Y es precisamente por eso que en cada ciudad se debe reflexionar sobre sus condiciones de espacio, ubicación, clima y acerca de las características de sus habitantes antes de que se propongan acciones para mejorar la calidad de vida; con el presente artículo científico tenemos como propósito identificar los caracteres y las perspectivas de personajes claves ante el urbanismo; sabiendo que las ciudades deben crecer de manera organizada. Es decir, las administraciones locales deben enfocar sus esfuerzos en una planeación urbana donde se destinen zonas de vivienda para los nuevos ciudadanos. Estas zonas no deben ser de riesgo y deben garantizar el acceso a los servicios básicos para evitar la segregación social.

No se trata de destinar zonas con un único propósito, sino de usar el suelo de manera mixta. Esto implica que seamos más conscientes de las áreas naturales que nos rodean. Las urbes y sus reglamentaciones no pueden estar aisladas de los parques naturales, páramos y lagunas cercanas, pues además de abastecernos, son fundamentales para la existencia del espacio urbano.

La preservación de estas áreas debe estar garantizada en los planes de desarrollo de los asentamientos urbanos.

Es importante saber también de que no solamente se trata de reducir las emisiones de gases contaminantes de los sistemas masivos de transporte en la ciudad, sino de tener servicios de mayor calidad en oferta, eficiencia y fácil acceso.

- El carro privado no debe ser la prioridad al momento de pensar cómo se va a desarrollar la ciudad: se deben incluir cada vez más opciones sostenibles como las ciclo rutas y se debe tener en cuenta tanto la calidad del aire como la del espacio para los usuarios de bicicletas y peatones.

Material y métodos.

La presente investigación está basada en la perspectiva o idealización de Jane Jacobs, Manuel Castells, Jorge Jauregui, Jaime Lerner; haciendo referencia de cómo debe ser el diseño de la ciudad ideal.

También documentación de la Revista Módulo Arquitectura CUC.

Hemos querido plasmar toda esta temática en este artículo con respecto a la información estudiada previamente, dando nuestro conocimiento como aporte a la relación que existe entre cada una de las ideas de los urbanistas.

Resultados/ contenido.

Las ciudades concienciadas con la sostenibilidad ambiental no sólo implantan medidas contra el cambio climático. Una ciudad es sostenible y está sana si sus ciudadanos viven en un entorno sano. Si queremos ciudades más sostenibles y saludables no nos queda otro remedio que repensar los modelos actuales sobre los que hemos construido las urbes durante el último siglo, abandonar la energía sucia, contaminar menos, reciclar más y renaturalizar nuestros entornos.

Teniendo en cuenta la documentación de la revista Módulo Arquitectura CUC; podemos ver como en toda esta amplia información la caracterización de los temas es clara y nos lleva a la identificación de los factores en los que se fundamenta una ciudad.

En una ciudad la implementación de zonas verdes logra crear microclimas dentro de las ciudades, se convierten en auténticos pulmones que ayudan a reducir la contaminación del aire. Estos claramente favorecen a el ecosistema. La modernización del paisaje urbano y sus características lleva a una ciudad a considerarse propia de su conformación y espacio a los usuarios que habitan en estos; se puede reflejar como las ciudades son llevadas a lo que se consideraba utopía anteriormente, y como era su evolución en sí. La participación ciudadana es la que ha logrado condicionar los actuales modelos de funcionamientos del territorio; sabiendo que muchas veces las ciudades muestran procesos inclusivos que la mayoría de los casos por la ejecución se transforman en modelos de ciudad donde se ocultan las jerarquías de poder y niega la equidad y la justicia urbana en los proyectos de espacio público.

El urbanismo táctico es aplicado a ciudades Latinoamericanas; ya que nos lo mismo aplicar ese modelo de urbanismo a ciudades desarrolladas a una ciudad latinoamericana, por lo

que las ciudades latinoamericanas sufren por su sobrepoblación y tienen situaciones distintas; según Chávez y Badillo es incorrecto aplicar éste en estas ciudades.

El concepto de ciudad no se refiere únicamente a densidad urbana sino también a la estructura de esta, entendida como la interrelación entre los diferentes centros de actividades; la experiencia estética en el entorno urbano va más allá de los elementos del entorno, la atmósfera del espacio urbano va más distante de unos simple elementos estéticos. Por medio del urbanismo también podemos hablarles a los sentidos o por percepción. Básicamente la ciudad no se mira por la estructura física sino por percibir sus características a través de todo el cuerpo, es decir, de cómo estamos dispuestos cordialmente en el espacio urbano.

Este proceso de ampliar las capacidades de percepción humana, tanto en la visión como en la ampliación de las capacidades de los sentidos mediante inventos y descubrimientos sucesivos, amplía el campo de visión y de audición hacia lo no visible, hacia los mundos sutiles. La arquitectura de los sentidos está pensada y creada para sentir. Potencia el despertar de sensaciones. Es acogedora. Es una arquitectura sensibilizada por el entorno y las personas. Transmite sensaciones, emociones que hacen sentir bienestar, creando espacios multisensoriales. Toda obra arquitectónica urbanística debe ser un refugio para el habitante y la arquitectura debe dialogar con el usuario produciéndose una empatía entre ambos que lo convierte de simple espectador pasivo en actor participante: la arquitectura es performance. En esa relación, el usuario reconoce su entorno que lo acoge.

Anteriormente la plaza era aún más significativa como punto de encuentro y zona de reuniones para manifestaciones; en la misma plaza se emplazaba un monumento u obelisco; esta caracterización hace parte del decoro del espacio urbano. Eran tradiciones y perspectivas de los

estadistas clásicos los cuales consideraban que si las plazas y las ciudades cumplían con esa estructura o elemento era un entorno urbano organizado y llamativo.

Considerar algunos procesos relacionados con lo cotidiano y la apropiación pública de los espacios libres en periferia de grandes metrópolis brasileñas, es interesante porque es inmediatamente relacionado con Jáuregui el cual por medio del programa de Favelas de Río de Janeiro buscaba potencializar las zonas de la periferia que eran olvidadas y estaban en malas condiciones. Hay análisis del espacio público como lo es el del eje vial de la vía 40 en la ciudad de Barranquilla y el borde del río Magdalena, el sector El Oasis donde se han proyectado diversos proyectos donde buscan generar zonas de actividad económica y de comercialización, una de las preocupaciones es que estos planteamientos deben llevar a una transformación integral que revalorice y conecte el sector con el resto de la ciudad teniendo en cuenta el diseño urbano sostenible sin dejar de lado al ciudadano.

Los orígenes del "New Urbanism" y la influencia en los paradigmas del desarrollo urbano contemporáneos, se ve desde que el modernismo industrializado llegó. Se buscaron procesos de reinención desde un enfoque postmoderno sostenibilista que se adaptara a las nuevas necesidades e intereses de los ciudadanos. Muchas veces las corrientes globales llegan a Iberoamérica y pretenden ser aplicadas, pero se debe tener en cuenta que esas corrientes carecen de un proceso de adaptación acorde a las realidades urbanas locales y se menciona a mercados inmobiliarios.

Con respecto a nuestro entorno, en las calles muchas veces priman más los vehículos que los peatones y básicamente eso lo trajo el modernismo, en muchas ciudades las calles son sendas de inseguridad y donde se rezaga al peatón; sabiendo que las calles son para todos; las ciudades accesibles, pretende plantear para la ordenanza de la accesibilidad urbanística y la formulación

de una política pública para las necesidades de todas las personas. Sería bueno y de gran ayuda optimizar el espacio para las personas discapacitadas.

El espacio e imagen de un tranvía en la articulación de una ciudad, básicamente busca la generación de espacios públicos ligados a la infraestructura de éste; adecuados y óptimos, poniendo como sistema polisémico al espacio público. Los indicadores de éxito de las ciudades ribereñas en comparación con Barranquilla se pueden ver reflejadas en las dinámicas urbanas que nacen a partir de la caracterización que tienen por ser conjuntas con el río.

La perspectiva de la dinámica de desarrollo económico y las categorías que podemos percibir en la ciudad de Barranquilla de valor del suelo urbano en el sector El Prado, básicamente es la comparación de los valores de cada predio que se realizó con una valorización y comparación entre los tipos de edificaciones y el valor referencial que ya se les había dado anteriormente. Es clave saber de cómo el comercio es un elemento detonante del crecimiento urbano en Barranquilla, en uno de los documentos de la revista Módulo podemos ver como se habla de una reflexión acerca de cómo el comercio, representado por la tipología de las edificaciones y mercados públicos, pueden convertirse en detonadores del crecimiento de las ciudades ya que las edificaciones comerciales cambian el ritmo de vida y se convierten en elementos organizadores del espacio público. Otro punto son las nuevas dinámicas de metropolización en las regiones contemporáneas del sector metropolitano de Rosario en Argentina, tomando al río como elemento estructurado del sistema. Y gracias a las diversas dinámicas territoriales se compara lo tradicional con lo que actualmente se encuentra en otros sectores. La ciudad óptima debe buscar una mezcla de sus usos sociales y económicos.

La mayoría de los diseñadores urbanos estarían de acuerdo en que Jane Jacobs ha tenido un impacto profundo en la forma en que pensamos sobre la planificación. Si bien puede que no

sea evidente, sus puntos de vista tienen mucho en común con la forma en que Walt Disney imaginó la comunidad ideal.

JANE JACOBS defiende la construcción de alta densidad. Las personas deberían poder elegir entre diferentes caminos y senderos para que puedan navegar de manera eficiente por el entorno urbano. ***“Una combinación de diferentes actividades hace que un lugar sea más animado. Si un barrio tiene algunas oficinas, algunas casas y algunas tiendas, habrá gente en la calle durante todo el día. Esto no solo contribuye a la habitabilidad, sino que también crea vecindarios más seguros” Jane Jacobs.***

Ella defiende la construcción de alta densidad; *“Aunque la mayoría de la gente considera que los edificios de gran altura son sombríos y poco atractivos; Una alta densidad de edificios permite un menor uso del automóvil, porque junto con la funcionalidad mixta, las personas tendrán que viajar menos para acceder a las mismas comodidades y, por lo tanto, es más probable que caminen”.*

Ella sostiene que las personas deberían poder elegir entre diferentes caminos y senderos para que puedan navegar de manera eficiente por el entorno urbano.

Basado fuertemente en los conceptos de MANUEL CASTELLS se pretende avanzar en el debate y aportar nuevos conceptos. La hipótesis básica, la primera con la cual se trabaja, en este cambio se caracteriza por la superación de las ciudades industriales en cuanto elemento estructurante dominante de la organización en diferentes escalas (niveles). Se identifican señales del surgimiento de una sociedad basada en formas inéditas de convivencia social que dejan de tener su base en las formas clásicas cotidianas (familia, vecindario y comunidad local), y que

eventualmente abandonan sus anclajes territoriales para tejer redes sociales globales.

Simultáneamente, se construye una nueva jerarquía urbana en la red mundial de ciudades.

Cuando vemos una imagen aérea de una ciudad, con sus rutas que articulan puntos y regiones, tenemos una imagen perfecta de una red. *“El paradigma de la sociedad contemporánea es la red” Manuel Castells.*

Así las redes son, más que nada, una manera de pensar. Una manera de leer el mundo, una manera de actuar en el mundo.

El arquitecto y urbanista JORGE JAUREGUI propone un trabajo en los barrios, basado en el conocimiento del soporte de actividades y la red de relaciones existentes, con el fin de resignificar y valorizar el territorio mediante la incorporando de edificaciones de interés público y social. *“Promocionar la ciudad es dar fuerza al programa e incentivar al cliente, en este caso al ciudadano, a consumir, hacer uso del barrio y participar”.*

“El éxito de mis realizaciones radica en la estrecha vinculación entre la teoría y la práctica; entre el estudio de la particularidad de los usos y costumbres de la comunidad; los condicionantes específicos del asentamiento en el contexto urbano y las soluciones urbanísticas y arquitectónicas alcanzadas” Jorge Jauregui.

Para el arquitecto-urbanista, es necesario tornar claras las determinaciones del sitio y la dimensión telúrica de un territorio, prestando especial atención a la dinámica de los lazos sociales y a las proximidades existentes, con el objetivo de que el espacio se torne apto al desarrollo de nuevos hábitos de convivencia e interacción.

Por último tenemos al arquitecto, urbanista y político brasileño JAIME LERNER considera que "Toda ciudad es un agente de transformación" pues en ella están todas las respuestas a la

solidaridad: vivienda, salud, atención a los niños, la movilidad... Del mismo modo, privilegia el empleo de varios medios de transporte (metro, bus, taxi, bicicleta) con la condición de que no "compitan por el mismo espacio". *"Siempre tuve la ilusión y la esperanza de que con un pinchazo de aguja sería posible curar las enfermedades"*. Para Lerner lo mejor es que interactúen las diversas clases sociales y que haya integración de vida, donde se mezclan funciones urbanas, ingresos, edades, religiones, costumbres. Para Lerner cuanto más mezcla, más segura será la ciudad. Para El, las ciudades deben ser mixtas, bien vitales y vivas en todos sus lugares. Tienen que estar bien integradas sus funciones, sus clases sociales y la gente de diversos orígenes étnicos.

Su lema es la creatividad. Es lo que propone a los planificadores urbanos y a los arquitectos. No cree en los grandes presupuestos, es a partir de los desafíos de presupuestos bajos o de presupuestos ceros que surgen las buenas ideas. Cree en la innovación, esa es su creencia fundamental, porque da lugar a la inventiva y a las nuevas ideas que en definitiva son las que permiten sortear las barreras y alejarse de lo convencional.

Lerner considera que en lo que llama la acupuntura urbana, en intervenciones concretas en determinados puntos, en términos urbanos se transforman en un parque, un museo, una plaza, una peatonal, una fuente, un ciclo vía, para revitalizar determinadas áreas sin demoras.

Conclusiones

Para cerrar se considero que la ejecución de una ciudad ideal va de la mano de diversos factores que envuelven la cotidianidad, donde muchas veces prevalece el peatón, sin embargo no se deja a un lado a los carros y mucho menos a las estrategias de transporte masivos, pues cada uno de estos cumplen su función como elementos estructurantes del espacio urbano es por esto que la perspectivas de ciudad deben ir ligadas al desarrollo del espacio publico de esta manera se

estaría incluyendo cada uno de los factores que intervienen al momento de diseñar una ciudad. Otros puntos a resaltar en este artículo son las dinámicas de metropolización, el comercio como detonante del crecimiento urbano, las dinámicas de desarrollo resaltando la economía y las categorías de valor del suelo urbano, los indicadores de éxito que cada una de las ciudades son capaces de mostrar, la imagen de la ciudad logra potencializar la memoria colectiva de los habitantes, la accesibilidad urbanísticas dentro de la ciudad juegan un papel importante al momento de la formulación de las políticas públicas y como las nuevas corrientes del urbanismo llegan adaptarse a las ciudades donde el desarrollo social va en un proceso de iniciación.

Referencias bibliográficas

Lehmann, S. (2021). *Nature in the Urban Context: Renaturalisation as an Important Dimension of Urban Resilience and Planning*. *MODULO ARQUITECTURA CUC*, 26, pp. 161–190, 2021. DOI: <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.26.1.2021.07>.

Padilla, S. (2020). *From the urban project to the participative public space project: A historical approach*, *MODULO ARQUITECTURA CUC*, no. 24, pp. 67–82, 2020. DOI: <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.24.1.2020.04>

Vargas, Y. (2020). *Urbanismo táctico en el contexto de ciudades no resueltas: El caso de la ciudad de Barranquilla, Colombia*. *MODULO ARQUITECTURA CUC*, no. 24, pp. 97–116, 2020. DOI: <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.24.1.2020.06>

Wang, Z. (2018). *An Atmospheric Approach to Urban Aesthetics*. *MODULO ARQUITECTURA-CUC*, vol. 21, no. 1, pp. 161-180. DOI: [10.17981/mod.arq.cuc.18.2.2018.06](http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.18.2.2018.06)

Remesar, A. (2017). *Decoro urbano. Apuntes de ida y vuelta sobre Arte, Espacio Público y ambientes urbanos de calidad*. *MODULO ARQUITECTURA-CUC*, vol. 19, no. 1, pp. 9-20. DOI: [10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.01](http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.01)

Arteaga, A. (2017). *Espacio público, una aproximación conceptual*. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 19, no. 1, pp. 69-78. DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.04

Sollero, I. (2017). *Apropiación pública de los espacios libres: Una mirada hacia el cotidiano en periferias brasileñas*. MODULO ARQUI-TECTURA-CUC, vol. 19, no. 1, pp. 79-92. DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.05

Osorio-Chavez, H. (2017). *Conectividad Urbana: análisis físico-espacial de las calles 79, 71, Vía 40 y frente de agua del río Magdalena en el sector el Oasis, Barranquilla (Colombia)*. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 19, no. 1, pp. 131-154. DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.08

Chávez, S. y Badillo, W. (2017). *Orígenes del 'New Urbanism' y su influencia en los paradigmas de desarrollo urbano contemporáneos*. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 18, no. 1, pp. 9-38. DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.18.1.2017.01

Londoño, M., Restrepo, A. y Zuluaga, L. (2017). *Calles para todos. Repensando las calles*. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 18, no. 1, pp. 91-108. DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.18.1.2017.05

Cañaverall, J. (2017). *CIUDAD ACCESIBLE: Nociones y criterios de diseño. Caso Bogotá (Colombia).. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 18, no. 1, pp. 109-132. DOI: 10.17981/mod.a.rq.cuc.18.1.2017.06*

Reyes, E. (2017). *Espacio e imagen del tranvía en la articulación de la ciudad. MODULO ARQUITECTURA-CUC, vol. 18, no. 1, pp. 135-146. DOI: 10.17981/mod.a.rq.cuc.18.1.2017.07*

Ramos, L. (2016). *Indicadores de éxito de ciudades ribereñas (y la comparación con barranquilla). Módulo Arquitectura CUC, Vol.17 N° 1, 133-144.*

Osorio, H. (2016). *Perspectiva de la dinámica de desarrollo económico y categorías de valor del suelo urbano en el sector el prado de la ciudad de Barranquilla, Colombia. Módulo Arquitectura CUC, Vol.17 N°1, 63-74.*

Gutierrez, A. (2016). *El comercio como elemento detonante del crecimiento urbano: el caso de la ciudad de Barranquilla. Módulo Arquitectura CUC, Vol.17 N°1, 145-156.*

Galimberti, C. (2016). Nuevas Dinámicas de Metropolización en las Regiones Contemporáneas. Sinapsis territorial del frente fluvial metropolitano de Rosario, Argentina. Módulo Arquitectura CUC, Vol.16 N°1, 9-34.