

26

Revista de divulgación científica
de la Facultad del Hábitat - UASLP

Publicación semestral
año 12 | número 26 | 2021

H+D

HÁBITAT **MAS**
DISEÑO



UASLP
Universidad Autónoma
de San Luis Potosí



FACULTAD DEL
HÁBITAT

Colaboradores en este número

Gerardo Javier Arista González
Alma María Cataño Barrera
Daniel Jiménez Anguiano
Jonathan Hammurabi González Lugo
Juan Manuel Lozano de Poo
María Elena Molina Ayala
Rocío Ramírez Villalpando

ISSN: 2007-2112

Precio en México \$ 60.00
En el extranjero 8.00 USD

COMITÉ EDITORIAL Y ARBITRAJE

NOMBRE COMITÉ

DR. FÉLIX BELTRÁN CONCEPCIÓN

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA, AZCAPOTZALCO

DRA. LUZ DEL CARMEN VILCHIS ESQUIVEL

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MÉXICO

DRA. EUGENIA MARÍA AZEVEDO SALOMAO

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

MTRA. GUADALUPE GAYTÁN AGUIRRE

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CIUDAD JUÁREZ

DR. LUIS ALBERTO TORRES GARIBAY

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

COLABORADORES EN ESTE NÚMERO

GERARDO JAVIER ARISTA GONZÁLEZ

ALMA MARÍA CATAÑO BARRERA

DANIEL JIMÉNEZ ANGUIANO

JONATHAN HAMMURABI GONZÁLEZ LUGO

JUAN MANUEL LOZANO DE POO

MARÍA ELENA MOLINA AYALA

ROCÍO RAMÍREZ VILLALPANDO

DIRECTORIO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SAN LUIS
POTOSÍ

ALEJANDRO JAVIER ZERMEÑO GUERRA
RECTOR

FEDERICO ARTURO GARZA HERRERA
SECRETARIO GENERAL

JORGE ALBERTO PÉREZ GONZÁLEZ
SECRETARIO ACADÉMICO

AMAURY DE JESÚS POZOS GUILLÉN
SECRETARIO DE INVESTIGACIÓN

FACULTAD DEL HÁBITAT

ROSA MA. REYES MORENO

DIRECTORA

MARÍA LETICIA VILLASEÑOR ZÚÑIGA

SECRETARÍA ACADÉMICA

JUANA MARÍA MIRANDA VIDALES

COORDINADORA DEL POSGRADO, F.H

JUAN MANUEL LOZANO DE POO

COORDINADOR DE INVESTIGACIÓN, F.H

RUTH VERÓNICA MARTÍNEZ LOERA

EDITORA

EULALIA ARRIAGA HERNÁNDEZ

REDACCIÓN

ISMAEL POSADAS MIRANDA GARCÍA

DISEÑO EDITORIAL

CEDEM, CENTRO DE DISEÑO EDITORIAL

MULTIMEDIA, FACULTAD DEL HÁBITAT

H+D
HÁBITAT MAS
DISEÑO

H+D HÁBITAT MAS DISEÑO, año 12, número 26, julio-diciembre 2021, es una publicación semestral editada por la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Álvaro Obregón #64, Centro Histórico, C.P. 78000, San Luis Potosí, S.L.P. A través de la Facultad del Hábitat por medio del Instituto de Investigación y Posgrado del Hábitat. Con dirección en: Niño Artillero # 150, Zona Universitaria C.P. 78290, San Luis Potosí, S.L.P. Tel. 448-262481. <http://habitat.uaslp.mx>.

Editora responsable: Ruth Verónica Martínez Loera. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2010-120716055100-102, ISSN: 2007-2112. Licitud de Título y Licitud de Contenido: 15577. Registrada en el Catálogo y Directorio LATINDEX ISSN-L 2007-2112 e indexada en: EBSCO México, Inc. S.A. de C.V. Impresa en los Talleres Gráficos Universitarios, Av. Topacio esq. Blv. Río Española s/n, Fracc. Valle Dorado, C.P. 78399, San Luis Potosí, S.L.P. Distribuida por la Facultad del Hábitat con dirección en Niño Artillero # 150, Zona Universitaria C.P. 78290, San Luis Potosí, S.L.P. Este número se terminó de imprimir en el mes de junio de 2021 con un tiraje de 500 ejemplares.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, a través de la Facultad del Hábitat.

Jonathan Hammurabi González Lugo

El diseño urbano como catalizador en el desarrollo de la vida social y comunitaria

Urban design as a catalyst in the development of social and community life

Design urbano como catalisador no desenvolvimento da vida social e comunitária

Resumen

El presente artículo, se centra en la importancia y la función social del diseño urbano y su enseñanza en las instituciones de educación superior como un medio para lograr sinergias en torno a la sensibilización de los problemas de la población más desprotegida y grupos vulnerables en función de su desarrollo socioeconómico, lugar de procedencia, género, etc., como es el caso de los adultos mayores, el sector infantil, las mujeres, personas con alguna discapacidad, entre otros, que padecen en los entornos urbanos en la actualidad. Se describe, además, cómo la vida urbana ha ido segregando a los distintos sectores de la sociedad a través de prácticas normalizadas y aceptadas por la mayor parte de la población disolviendo cada vez más los tejidos sociales y urbanos, favoreciendo cada vez menos la convivencia y la preocupación por resolver los problemas en común en una ciudad.

Recibido: 13 octubre de 2020

Dictaminado: 25 de noviembre de 2021

Aceptado: 9 de diciembre de 2021

Palabras Clave: Diseño urbano, segregación social, educación superior

Culture and heritage in the conservation of modern architecture of the mid-twentieth century in San Luis Potosí

Cultura e patrimônio na conservação da arquitetura moderna de meados do século XX em San Luis Potosí

Abstract

The notion of modern architectural heritage is not all the time an idea that is easily recognized or understood and the conceptual and philosophical implications that make it up often fall into the field of subjectivity when they are subject to a generalized ignorance by the members of the society in which it is inscribed. The work presented here aims to generate a reflection on such concepts that are implicit in the necessary understanding and valuation of this legacy, in order to be considered as a cultural heritage worthy of being given to future generations, especially in an urban environment such as the city of San Luis Potosí, where in the mid-twentieth century a quality architecture that knew how to combine the essence of the Potosina building tradition with the principles and objectives that the functionalist avant-garde of that time proposed to separate itself from the past and advocate towards a modernity in every sense. Among the various actors that this period included in Potosi territory, it is worth highlighting the case of the office called Cossío y Algara Arquitectos, of which a succinct review is made that allows to reveal the state that keeps the recognition and valuation of its work, in favor of exemplifying the context in which most of this architectural heritage is located and thus promoting its preservation.

Keywords: modern architecture, culture and heritage, conservation

Resumo

A noção de patrimônio arquitetônico moderno não é o tempo todo uma ideia que é facilmente reconhecida ou entendida e as implicações conceituais e filosóficas que a compõem muitas vezes caem no campo da subjetividade quando estão sujeitas a uma ignorância generalizada pelos membros da sociedade em que está inscrita. O trabalho aqui apresentado visa gerar uma reflexão sobre tais conceitos implícitos na necessária compreensão e valorização desse legado, a fim de ser considerado como um patrimônio cultural digno de ser dado às gerações futuras, especialmente em um ambiente urbano como a cidade de São Luís Potosí, onde em meados do século XX uma arquitetura de qualidade que sabia como combinar a essência do Potosina construindo tradição com os princípios e objetivos que a vanguarda funcionalista da época propôs separar-se do passado e defender para uma modernidade em todos os sentidos. Entre os diversos atores que esse período incluiu no território potosi, vale destacar o caso do escritório denominado Cossío y Algara Arquitectos, do qual se faz uma revisão sucinta que permite revelar o Estado que mantém o reconhecimento e valorização de seu trabalho, em favor de exemplificar o contexto em que a maior parte desse patrimônio arquitetônico está localizada e, assim, promover sua preservação.

Palavras chaves: arquitetura moderna, cultura e patrimônio, conservação.

Desarrollo

Uno de los problemas que la mayor parte de la población mundial padece en la actualidad, es el relacionado con el crecimiento urbano desmedido y las consecuentes dinámicas que se originan a partir de ello como la cada vez más difícil convivencia entre los habitantes de una ciudad y la organización de los diversos sectores sociales para poder atender las necesidades en común, como los asentamientos irregulares, la deficiente movilidad urbana ocasionada por la saturación de la estructura vial, un mal e insuficiente servicio de transporte público, etc.; el aumento de la delincuencia, contaminación del suelo y de la atmósfera, la falta de equipamiento urbano y espacios públicos de calidad, por mencionar solo algunos; en oposición a lo que una ciudad debiera de ser, originariamente nacidas para el encuentro entre las personas y para posibilitar la asociación comunitaria (Regolini, 2010, pág. 3).

La Organización de las Naciones Unidas, ONU por sus siglas; advierte sobre la magnitud del reto en cuanto a la situación actual de los asentamientos humanos, mencionando que “En los últimos decenios, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes. En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030” (Organización de las Naciones Unidas, 2020).

Pero ¿cuál ha sido la respuesta generalizada ante tal situación? La reacción natural de la población ante los efectos adversos de la vida urbana se ha dado en sentido opuesto a la solución de los mismos, afrontándolos de forma personal en la medida de los recursos y posibilidades, aislándose del resto de la población afectada en conjuntos residenciales privados, - que como su propio nombre lo dice, “privan” a quienes los habitan de los beneficios de la vida comuni-

taria—dotados de caseta de control de acceso y vigilancia, eligiendo transportarse por cuenta propia, otorgándole predominancia al automóvil particular sobre el transporte público, y en general privilegiando los intereses individuales sobre los colectivos.

Un nuevo paradigma en el diseño de ciudades

Ante este panorama, a finales del siglo pasado y principios del presente surgen nuevas tendencias y propuestas sobre la forma de “hacer y pensar la ciudad” con una visión más integral, encaminadas a contrarrestar las desigualdades en el desarrollo urbano, la insuficiencia en la prestación de servicios e infraestructura, sin dejar de lado las condiciones de segregación social, bajos niveles de bienestar y calidad de vida tan contrastante que padece un gran número de los habitantes en los asentamientos humanos actuales. Estas tendencias se basan primordialmente en la adopción del “Desarrollo sostenible” como un principio fundamental en el desarrollo urbano del siglo XXI.

El concepto de Desarrollo sostenible se refiere al “Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades” (Organización de las Naciones Unidas, 2020). En principio, esta definición partió de bases más apegadas al medio ambiente y los recursos naturales, sin embargo, con el pasar de los años, se fueron incorporando otros aspectos del desarrollo tal y como la misma ONU, lo hace notar en la plataforma WEB que se refiere a la Agenda para el Desarrollo Sostenible de la siguiente manera:

“Para alcanzar el desarrollo sostenible, es fundamental armonizar tres elementos básicos: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente.

Estos elementos están interrelacionados y son todos esenciales para el bienestar de las personas y las sociedades”.

En función del párrafo anterior, en esta ocasión se pretende abordar lo concerniente al segundo elemento que constituye el desarrollo sostenible, es decir, la inclusión social y su aplicación e integración en el diseño urbano como tema central; puesto que existe ya una cantidad importante de estudios, investigaciones y artículos referidos a sector medio ambiental y finalmente, es el bienestar de las personas y las sociedades a donde se dirigen todos los esfuerzos por alcanzar este objetivo.

En el 2015, como parte de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, se establecen diecisiete objetivos, denominados Objetivos de Desarrollo Sostenible, (ODS por sus siglas) a seguir por parte de cada uno de los países miembros de las Naciones Unidas; de los cuales, el número once se refiere a las “ciudades y comunidades sostenibles” cuyo fin es el “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (Organización de las Naciones Unidas, 2020).

Nótese cómo en primer lugar se distingue a la inclusión social en las ciudades como un factor a considerar en respuesta a las profundas desigualdades que se viven sobre todo en las urbes más pobladas del planeta, y a las prácticas de segregación en los actuales modelos de desarrollo urbano y de distribución poblacional al interior de las ciudades.

El papel de las Instituciones de educación superior en la aplicación del desarrollo sostenible y la inclusión social

Previo al establecimiento de los objetivos de desarrollo sostenible, se toma la iniciativa de incorporar la sustentabilidad en la educación en todos los niveles a partir de la generación en junio de 1992 del Programa 21, “un plan de acción exhaustivo que habrá de ser adoptado universal, nacional y localmente por organizaciones del Sistema de

Naciones Unidas, Gobiernos y Grupos Principales de cada zona en la cual el ser humano influya en el medio ambiente” (Organización de las Naciones Unidas, 2020).

En el Capítulo 36.2 inciso “a” del programa 21, se estipula la reorientación de la educación hacia el desarrollo sostenible, y en el mismo capítulo, en el punto número cinco, inciso “b”, se exhorta a “establecer un enfoque multidisciplinario, que abarque las cuestiones ambientales y de desarrollo y sus aspectos y vinculaciones socioculturales y demográficos” (Organización de las Naciones Unidas, 2020) en los programas de estudio.

Es así como las instituciones de educación superior comienzan a modificar sus programas de estudio, en especial en aquellas áreas en donde se imparten licenciaturas relacionadas con la planeación de los asentamientos humanos y del territorio, urbanismo, diseño urbano y del paisaje y se incluye concepto de desarrollo sostenible en la estructura curricular de las mismas, adecuando las materias existentes e incluso integrando nuevas a los planes de estudio que anteriormente no se impartían, requiriéndose además modificar el objetivo y perfil de egreso de los estudiantes con un enfoque medioambiental y social.

Actualmente estos programas se ofrecen en diferentes instituciones de educación superior en el país, algunas de ellas se integran en la Asociación Nacional de Instituciones para la Enseñanza de la Planeación Territorial, el Urbanismo y el Diseño Urbano, ANPUD por sus siglas, en cuyo portal WEB se define un objetivo general de la siguiente manera:

“Crear espacios de discusión para que los profesionistas responsables de responder a la problemática urbana, así como los docentes y alumnos de las instituciones encargadas de formar a esos profesionistas, puedan comparar, confrontar y definir nuevas ideas para ampliar los enfoques de planeación urbana, desempeño institucional y de políticas públicas, morfología urbana y vivienda social dentro del marco de desarrollo

sostenible para las ciudades mexicanas” (Asociación Nacional de Instituciones para la Enseñanza de la Planeación Territorial, el Urbanismo y el Diseño Urbano, 2020).

En el caso de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, primera en ofertar la licenciatura bajo el nombre de Diseño Urbano y del Paisaje se describe en su portal WEB como parte del perfil de egreso que “El egresado de la Facultad del Hábitat, será un profesionista con capacidad de síntesis y gestión para transformar con responsabilidad, el medio habitable del hombre buscando la sustentabilidad” (Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2020).

Más adelante, dentro del mismo perfil de egreso se añade que el profesionista “Adquirirá una sensibilidad social para el desarrollo humano equilibrado, atento al cierre de las brechas sociales, que lo conduzcan a actuar profesionalmente con ética” (Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2020). Es aquí en donde el Diseño Urbano asume un rol protagónico en la atención a la problemática social que se ha venido esbozando y es precisamente en el entorno urbano en donde se manifiestan de forma más acentuada y se constata en el documento publicado por la ONU en el punto once de los objetivos de desarrollo sostenible, en donde se especifica que “Dado que para la mayoría de las personas el futuro será urbano, las soluciones a algunos de los principales problemas a que se enfrentan los seres humanos —la pobreza, el cambio climático, la asistencia sanitaria y la educación— deben encontrarse en la vida de la ciudad”. (Organización de las Naciones Unidas, 2020, pág. 1)

¿Qué es pues el diseño urbano, cuál es su función y cómo puede contribuir al desarrollo de la vida social y comunitaria?

El Diseño Urbano y su función social

Sin tratar de ahondar demasiado en la historia de los orígenes del diseño urbano puesto que no es el fin de este trabajo, se puede decir que surgió, como lo menciona Munizaga Vigil (2016, pág. 23) de “la nece-

sidad de evolución del urbanismo funcionalista para llegar al «diseño urbano», [...] y al método transdisciplinario, en el marco general de la planificación urbana y regional a partir de la década de 1960”; sin embargo, la planificación se enfocaba más bien al análisis y al conocimiento de los procesos urbanos, en palabras del mismo autor; así como a su comprensión y descripción, no aportando soluciones prácticas en torno a los problemas de las ciudades, sobre todo a partir de la revolución industrial y la expansión de la vida urbana.

A partir de entonces, “la disciplina del diseño urbano ha evolucionado hacia concepciones más abiertas y centradas primordialmente, en los procesos de reproducción y reconfiguración del espacio urbano” (Munizaga Vigil, 2016, pág. 29). Estos procesos de reproducción y reconfiguración del espacio urbano son los que permiten al diseño urbano intervenir y aportar de forma directa en la búsqueda de propuestas y acciones que vayan dirigidas al incremento de la calidad de vida y el bienestar social de los habitantes de las ciudades.

En el mismo orden de ideas los esfuerzos e intereses del diseño urbano se centran en tiempos recientes y de manera especial, en palabras del mismo Munizaga Vigil (2016, pág. 29) en “restaurar la continuidad y coherencia del tejido urbano y social crecientemente privatizado y fragmentario”; problemas que son de preocupación generalizada por el impacto físico y social que ello conlleva en un sentido opuesto a lo idealmente se supone debiera ofrecer toda ciudad a sus habitantes y que han sido observados por una gran cantidad de estudiosos en la materia.

Sistemas de transporte y seguridad vial

Retomando el punto once de los ODS y como parte de la preocupación mundial en torno a las crecientes desigualdades económicas y sociales, se plantearon distintas metas a implementar desde el ámbito urbano que involucran de manera directa al diseño urbano como es el caso del inciso 11.2 que dice:

“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (Organización de las Naciones Unidas, 2020)

Como muchos seguramente saben, el transporte público es uno de los requerimientos sociales básicos para desplazarse de los hogares al trabajo, las escuelas, el abastecimiento de alimentos y en general para el desarrollo de las actividades cotidiana-

forma segura y delimitando cada uno de los distintos ámbitos de acción, como pueden ser el desarrollo de alguna actividad comercial y de descanso, el caminar, ya sea como necesidad o mera recreación, el traslado en bicicleta, en vehículo particular ya sea en automóvil o motocicleta o en autobús urbano, incluyendo en este caso áreas de espera además de estacionamiento.

Además de lo anterior, la “calle completa” considera a todo el universo de posibles usuarios del espacio público y sus necesidades particulares, privilegiando a los grupos vulnerables como los adultos mayores, personas con algún tipo de discapacidad, sea esta física o intelectual, permanente o temporal, mujeres embarazadas, madres



Ilustración 1. Recomendaciones para diseño de Calles Completas. (SEDATU; BID, 2020, pág. 79)

nas de toda la población, en especial de los grupos vulnerables que no cuentan con los medios necesarios para la adquisición de un vehículo propio. Desgraciadamente en nuestro país, este servicio dista mucho de ser satisfactorio y óptimo en muchos sentidos; y va más allá de la reposición y actualización de los vehículos por unidades más nuevas, sino que debe ser analizados en conjunto con la distribución de rutas, frecuencia de paso, la infraestructura vial, los paraderos y mobiliario urbano, entre otras cosas. El diseño urbano ha pugnado por concebir e implementar lo que se conoce en el argot de los técnicos y especialista en la materia como “calles completas”, siendo estas aquellas que integran las diversas actividades que se puedan llevar a cabo en un mismo espacio destinado para la comunicación e interconexión en la ciudad, de

de familia con sus hijos, población infantil, etc.; contemplando siempre la pirámide de la movilidad en donde el peatón deberá ser siempre el actor principal y el más importante en el espacio público, seguido de los medios de transporte no motorizados, el transporte público, motocicletas y finalmente el automóvil particular.

Es de esta manera como se promueve la inclusión en el uso del transporte público, a partir de brindar espacios adaptados, seguros y confortables para la espera, el abordaje y descenso al transporte público, y mejorando la seguridad y condiciones físicas de las vialidades que permitan no solo el desplazamiento de las personas sino también su estadía en el espacio pública que promuevan la convivencia y la generación de lazos y vínculos en la sociedad (ver ilustración 1 y 2).



Ilustración 2. Franjas longitudinales de la banqueta. (SEDATU; BID, 2020, pág. 70)

Urbanización inclusiva

La siguiente meta de los ODS que involucra al diseño urbano de manera específica, y que además es concebida con un sentido absolutamente social; es la 11.3 que dice a la letra:

“De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países”

La urbanización inclusiva es uno de los aspectos más amplios para promover la convivencia social y la inclusión, ya que no solo trata sobre aspectos relacionados con la adecuación física de espacios destinados para la utilización de personas con algún tipo de discapacidad a lo cual generalmente se dirige la creencia popular acerca de este concepto; por el contrario, la urbanización inclusiva contempla el romper con las tendencias segregacionales adoptadas de facto en la mayor parte de las ciudades a nivel mundial en cuanto a los modelos de desarrollo urbano sobre todo en el ámbito habitacional de mitad del siglo pasado en adelante y nuestro país no es la excepción. A continuación, se explicará con mayor detalle.

Tradicionalmente, las ciudades novohispanas en México, surgieron a partir de modelos habitacionales denominados barrios y colonias, que se distinguían entre otros

aspectos, por integrar una población diversa de distintos grados de desarrollo económico, social, intelectual, etc., en un mismo espacio o sector de la ciudad; por otra parte, las actividades que ahí se daba y siguen dando en la actualidad, comprendían una gama muy diversa, desde las básicas como el comercio inmediato (abarrotes, fruterías, carnicerías, etc.), educativas, recreativas e incluso de trabajo sin tener que desplazarse grandes distancias y cercanas a las viviendas.

Ese modelo de barrios y colonias desaparecieron con la llegada del “urbanismo funcionalista moderno” de mediados del siglo XX, en donde se introdujeron nuevas formas de habitar la ciudad y con ello la llegada de los “fraccionamientos” en donde todos los lotes urbanos son de las mismas dimensiones y proporciones, además de que se localizan y agrupan de acuerdo a los estratos socioeconómicos y niveles de ingresos de los habitantes, clasificándose en populares, tipo medio y residenciales, aislando y segregando con ello a la población incluso desde las políticas públicas a través de los programas de desarrollo urbano y dando como un hecho la aceptación de esta práctica como “normal”.

En la actualidad, se promueve desde las escuelas de diseño urbano y disciplinas relacionadas, la búsqueda de soluciones espaciales que pugnen nuevamente por el estrechamiento del tejido social en las ciu-

dades de forma armónica a través de propuestas de conjuntos habitacionales mixtos que integren y se adecuen a las diversas necesidades y capacidades económicas de la población, así como el acercamiento de equipamiento y servicios urbanos compartidos por todos de igual manera (escuelas, cines, bibliotecas, parques, etc.), en torno a espacios públicos de calidad. Estos conjuntos se caracterizan por contemplar no solo vivienda unifamiliar, sino también viviendas multifamiliares para estudiantes, profesionistas, madres solteras, parejas sin hijos, etc., que a la vez colaboran a la redefinición de los núcleos urbanos.

Áreas verdes y espacio público

Finalmente, en consonancia con lo expuesto en el párrafo anterior el diseño urbano apoya con especial énfasis la meta 11.7 de los ODS, cuyo fin persigue que “de aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (Organización de las Naciones Unidas, 2020). Esto en función de la crisis que se presenta en la actualidad en cuanto a su cobertura y características, adoleciendo de las condiciones mínimas necesarias de habitabilidad y confort.

Antes que nada, hay que comprender qué es el espacio público, pudiendo definirse como “todo aquel espacio destinado a la satisfacción de necesidades urbanas -tales como el desarrollo de actividades sociales, culturales, educacionales, de contemplación y/o recreación y circulación- caracterizado por ser de uso colectivo y de libre acceso por parte de la ciudadanía” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo - Minvu, 2017, pág. 15). La misma fuente de consulta que aporta la definición anterior, observa que en el año 2011 ONU-HABITAT aprobó la primera resolución pública [...], destacando a estos lugares, es decir, el espacio público, como la “columna vertebral de las ciudades”, que ayudan a promover la interacción social y vida urbana.

A lo anterior, se puede sumar que es precisamente el espacio público el que privilegia la cohesión social en una ciudad a la vez que la dota de identidad, otorgando un sentido de pertenencia a quienes hacen uso de este. Pero, para que lo anterior suceda, el espacio público debe observar ciertas características como fomentar la vida pública, incluir una diversidad de usos y actividades que respondan a los intereses de la mayoría, favorecer la permanencia y la estancia prolongadas a partir del manejo adecuado de elementos que propicien una imagen urbana atractiva y armónica, que sean confortables además de accesibles para todo tipo de usuarios independientemente de su edad, género, capacidades, etc., sin olvidar su articulación con el entorno inmediato en donde se insertan dentro de una idea de centralidad. Todas ellas, preocupaciones esenciales del diseño urbano.

Un claro ejemplo de cómo el diseño urbano bajo el enfoque del compromiso social ha contribuido a dignificar la vida de la población más vulnerable en entornos urbanos degradados es el caso de los “Parques Biblioteca” en Medellín, Colombia, en la administración del Alcalde Sergio Fajardo Valderrama del año 2004 al 2007; en donde a partir de intervenciones urbanas exitosas en algunas de las zonas con los más altos índices de delincuencia y con mayor inaccesibilidad, realizó la implementación de espacios públicos de calidad que incluían áreas de recreación, esparcimiento, educativas y culturales que mejoraron circunstancialmente la calidad vida de la población aledaña, generando nuevas oportunidades de desarrollo y dotando de presencia local e incluso internacional a sectores de la ciudad hasta ese momento en el olvido.

Conclusiones

Sin duda alguna, la formación y la acción social de educar desde el compromiso social debe ser una prioridad en las instituciones de educación superior, contrarrestando el interés única y exclusivamente económico de los egresados, cada vez más creciente,

sensibilizándolos en su compromiso como agentes de cambio en la solución de problemas colectivos que, en este caso, el diseño urbano les permite llevar a cabo, al ser una disciplina esencialmente orientada a la persecución de la mejora del bienestar y la calidad de vida de la población a través de la atención de necesidades físicas, económicas y ambientales de grupos poblacionales amplios si no es que de toda una ciudad.

El Diseño Urbano exige una interacción entre las clases en aula y las visitas en campo en donde reside la problemática real y las demandas de elevar la calidad, el confort, la accesibilidad y la habitabilidad en el espacio público. Esto no podrá ser posible lograrlo sin la participación ciudadana a través de la incorporación de sus propuestas mediante metodologías de planeación participativa probadas.

Referencias

- Allan B, J. (1995). *Great streets*. Cambridge, Mass.: Massachusetts Institute of Technology.
- Asociación Nacional de Instituciones para la Enseñanza de la Planeación Territorial, el Urbanismo y el Diseño Urbano. (15 de mayo de 2020). *Anpud*. Obtenido de Asociación Nacional de Instituciones para la Enseñanza de la Planeación Territorial, el Urbanismo y el Diseño Urbano: <https://www.anpudmx.com/>
- Bentley, I. (1999). *Entornos Vitales, Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano, manual práctico*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía. (28 de mayo de 2020). *¿Sabes qué es la movilidad urbana sostenible?* Obtenido de <https://www.gob.mx/conuee/articulos/sabes-que-es-la-movilidad-urbana-sostenible>
- Edwards, B. (2008). *Guía básica de la sostenibilidad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- González Lugo, J. H. (1996). *Espacios Abiertos Urbanos en la Ciudad de Aguascalientes*. Aguascalientes: UAA.
- Littlewood, M. (1994). *Diseño urbano*. México: Gustavo Gili.
- Madanipour, A. (1996). *Design of urban space, An Inquiry into a socio spatial process*. Chichester, G.B.: John Wiley & Sons.
- Medina Ramírez, S., Veloz Rosas, J., Alfonso, I., & Jimena, I. (2012). *Planes Integrales de Movilidad, Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. México: Instituto de Políticas para el Transporte.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo - Minvu. (2017). *Espacios públicos urbanos, manual de elementos urbanos sustentables*. Santiago de Chile: División Técnica de Estudio y Fomento Habitacional - Ditec.
- Munizaga Vigil, G. (2016). *Diseño Urbano Teoría y Método*. México: Alfaomega .

- Organización de las Naciones Unidas. (27 de Mayo de 2020). *Ciudades Sostenibles*. Obtenido De Ciudades Y: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/11_Spanish_Why_it_Matters.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (14 de mayo de 2020). *Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Obtenido de División de Desarrollo Sostenible*: <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>
- Organización de las naciones unidas. (14 de mayo de 2020). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible. Obtenido de Objetivos de desarrollo sostenible*: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>
- Organización de las Naciones Unidas. (14 de mayo de 2020). *Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de Objetivos de Desarrollo Sostenible*: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Paulhans, P. (1981). *La ciudad peatonal*. México: Gustavo Gili.
- Regolini, C. (junio de 2010). *Diseño Urbano y Arquitectura Sustentables*. Obtenido de Topodata.com: <https://topodata.com/wp-content/uploads/2019/10/conferencia-np-junio2010-mza.pdf>
- SEDATU; BID. (28 de Mayo de 2020). *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*. Obtenido de Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
- Universidad Autónoma de San Luis Potosí. (15 de mayo de 2020). *Facultad del Hábitat*. Obtenido de DISEÑO URBANO Y DEL PAISAJE: <http://habitat.uaslp.mx/acad%C3%A9mica/dise%C3%B1o-urbano-y-del-paisaje>