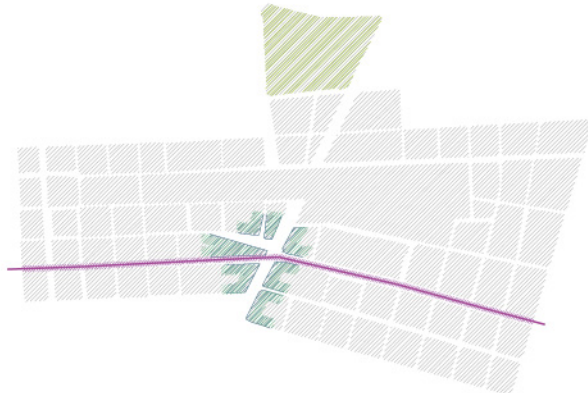
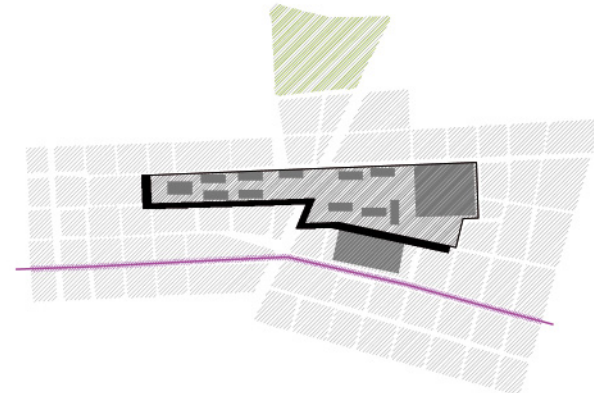


Estrategias de intervención



Resolver el cruce con Av. 16 de septiembre, articular los diferentes espacios públicos.



Articular la plaza elevada con el nivel de la avenida.

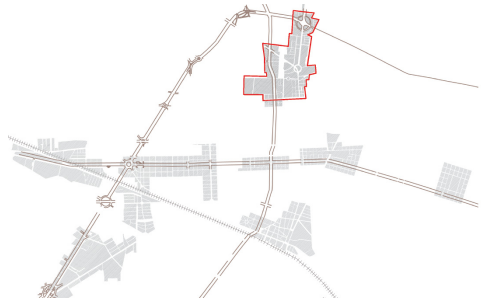


Configuración de itinerarios peatonales y espacios públicos



Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial

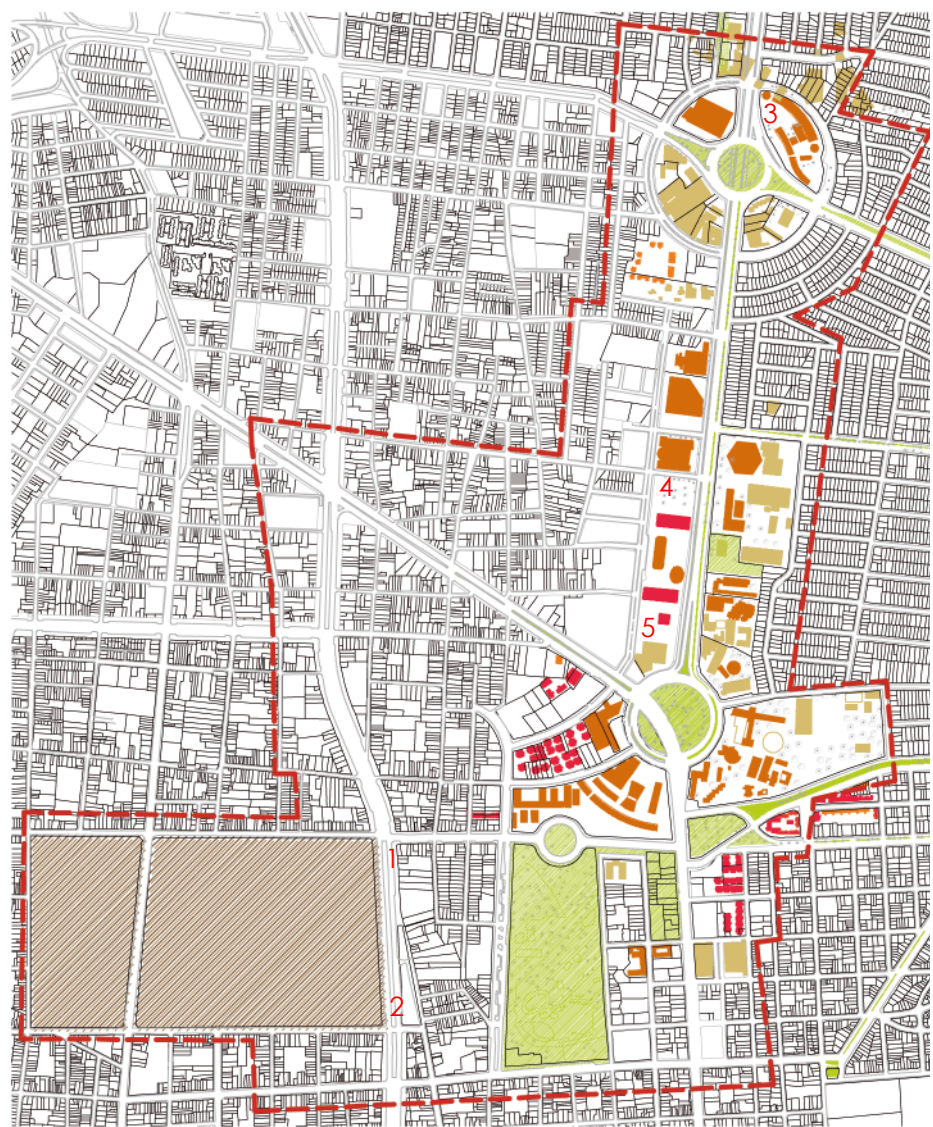
6.76 Eje Tránsito- La Normal-Panteón Mezquitán



1



2





3



4



5

Incrementar la permeabilidad de recintos cerrados con el espacio público



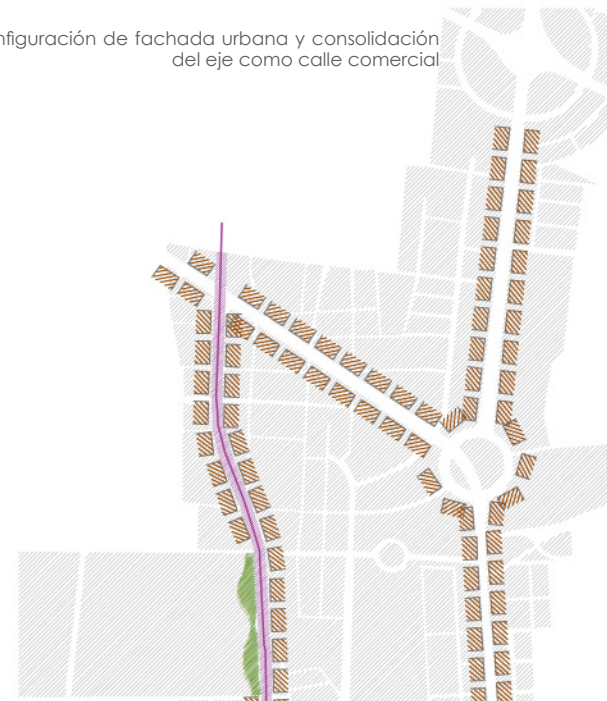
Configuración de nodos y cruces



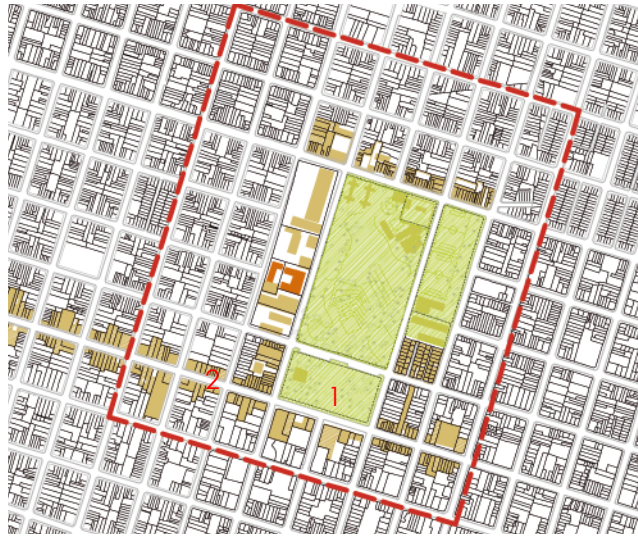
Configuración de itinerarios peatonales y espacios públicos



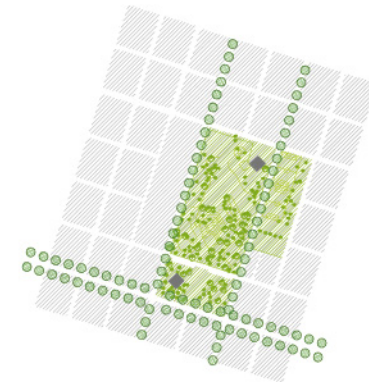
Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial



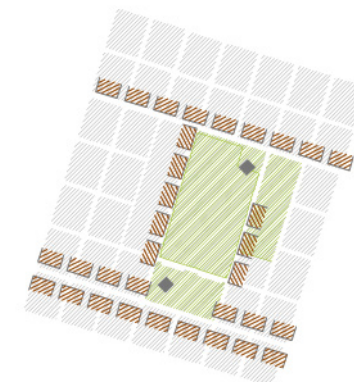
6.77 Oblatos



Estrategias de renovación



Configuración de itinerarios peatonales y espacios públicos



Configuración de fachada urbana y consolidación de calle comercial



6.78 Agua azul – estación de ferrocarril



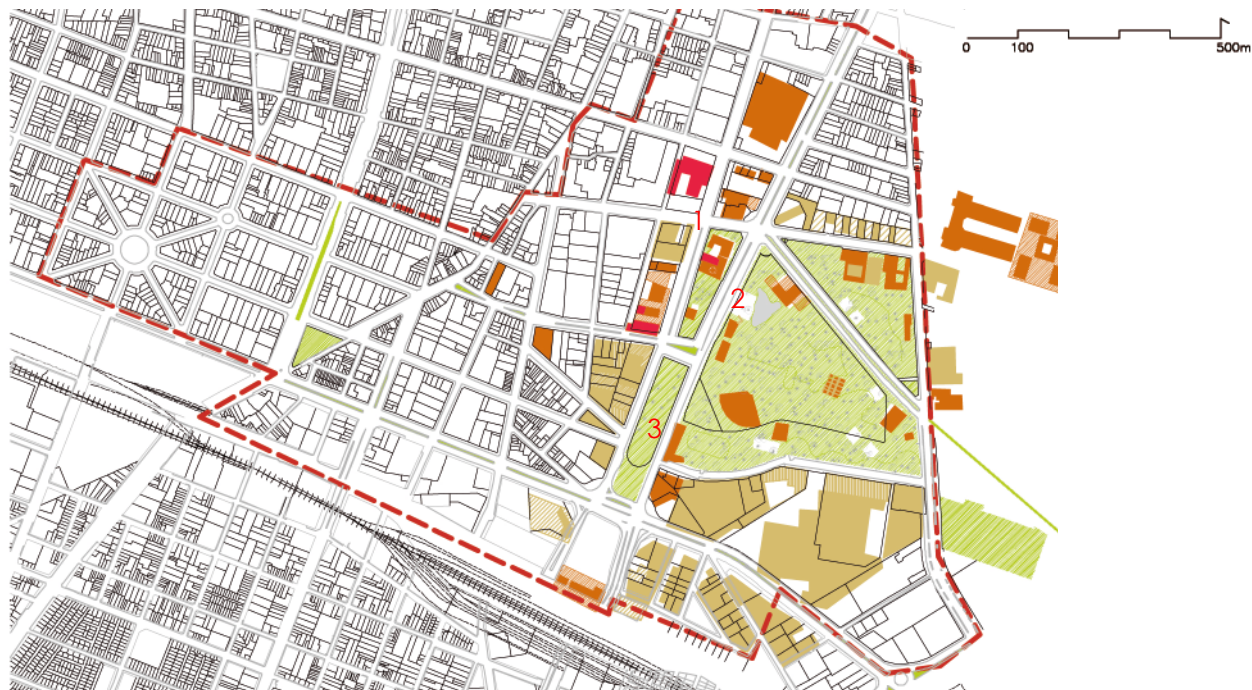
1



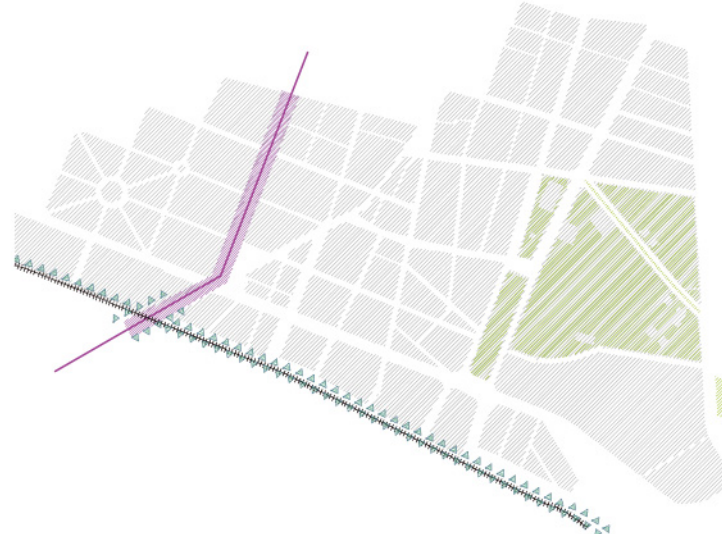
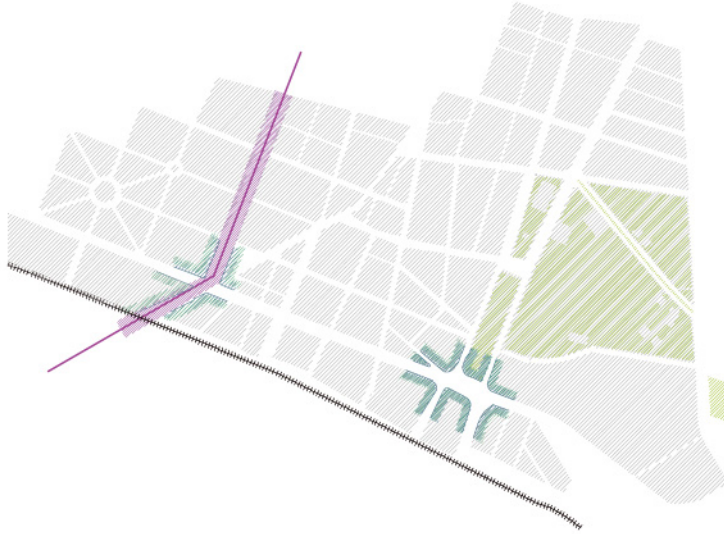
2



3



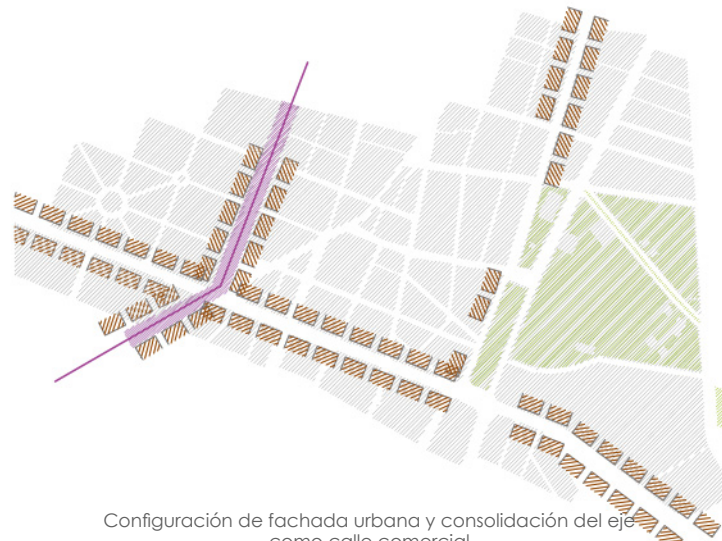
Estrategias de renovación



Configuración de los espacios del cruce



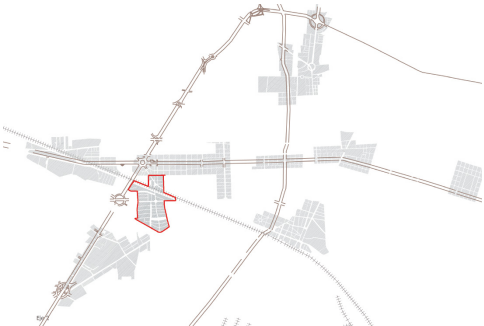
Contrarrestar el efecto barrera producido por el fcc.



Configuración de itinerarios peatonales y espacios públicos

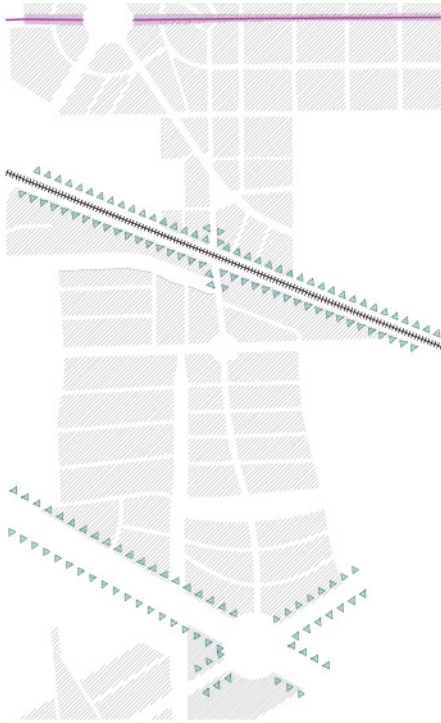
Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial

6.79 Eje avenida Arcos

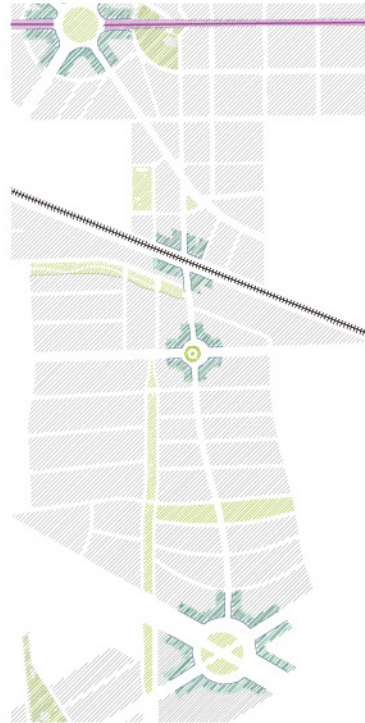


Estrategias de renovación

Contrarrestar el efecto barrera producido por el fcc. y pasos elevados



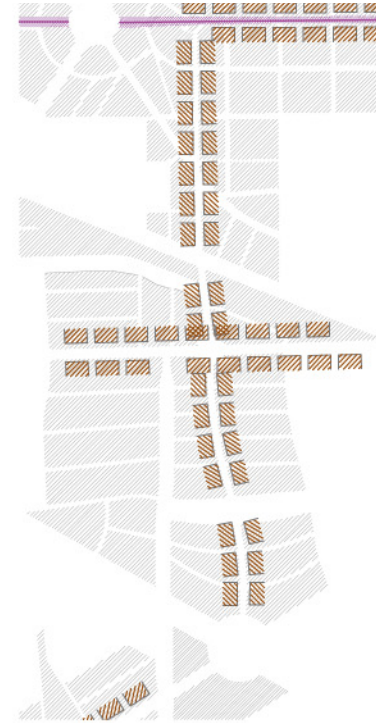
Configuración de nodos

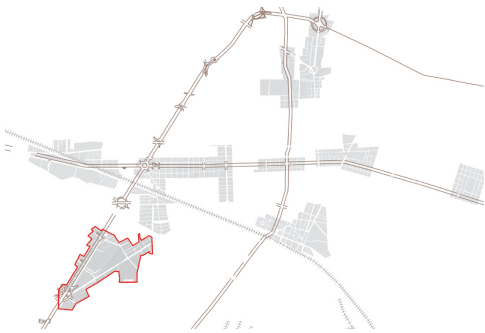


Configuración de itinerarios peatonales y espacios públicos



Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial

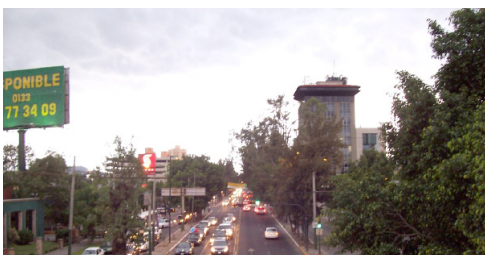




1



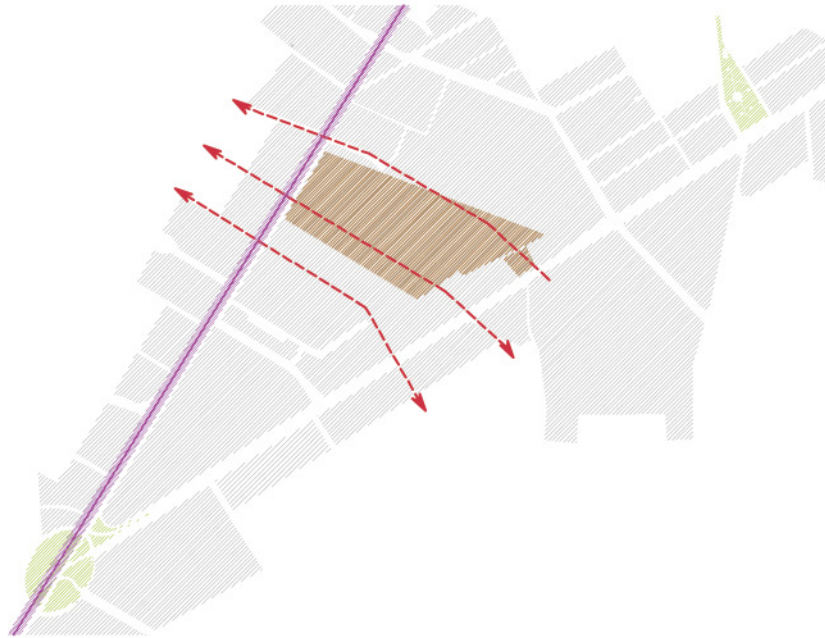
2



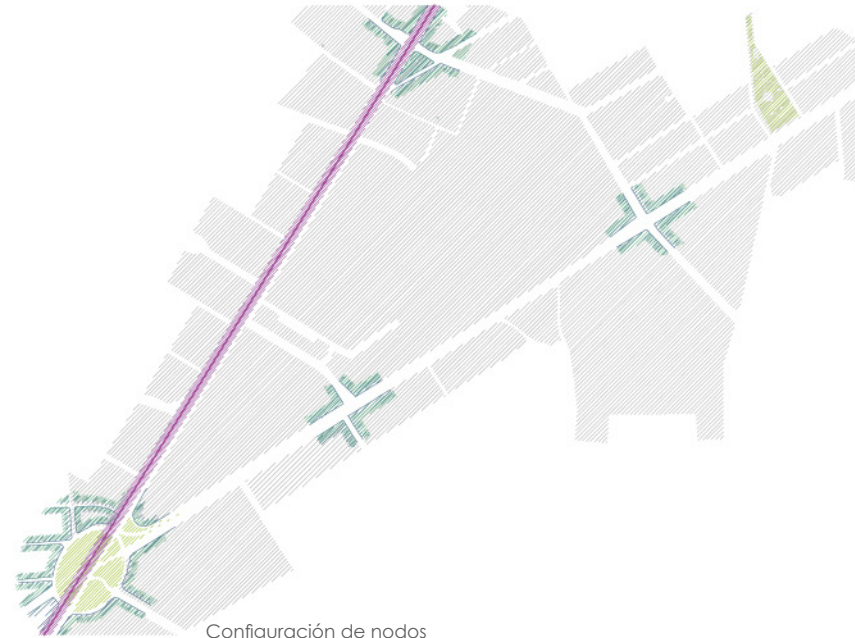
3



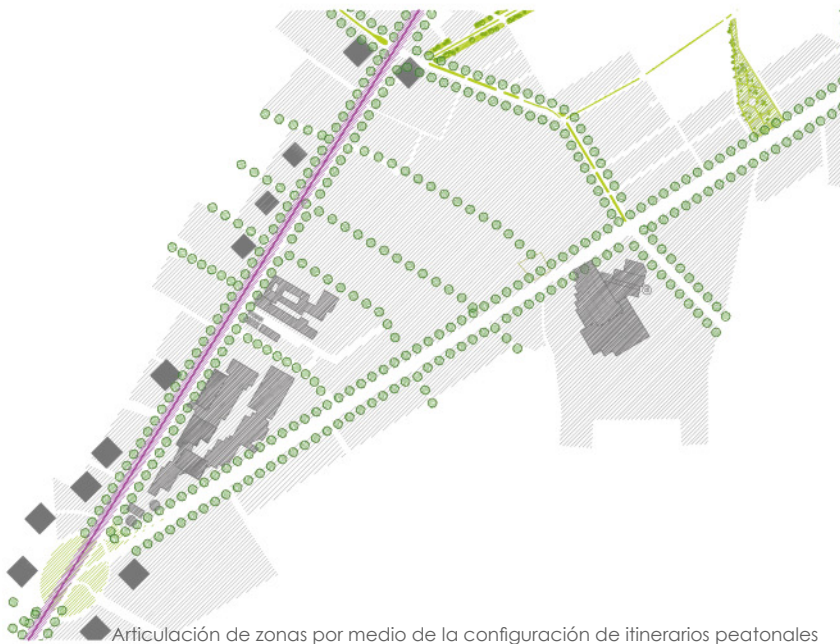




Proyecto de urbanización de área libre. Mayor frecuencia entre cruces.



Configuración de nodos



Articulación de zonas por medio de la configuración de itinerarios peatonales



Configuración de fachada urbana y consolidación del eje como calle comercial
Intervención en áreas libres entre edificios

6.4 LOS GRANDES EJES EN LA ESCALA METROPOLITANA

Hemos analizado el proyecto de grandes ejes desde dos perspectivas: una, como un espacio en sí mismo que se compone de diferentes elementos urbanos; otra, como parte de un sistema de articulación de puntos neurálgicos con valor de centralidad. Ahora nos interesa definirlos en su relación con el gran territorio metropolitano y entender la función que desempeñan desde esta escala general. Los tramos de los ejes analizados en esta investigación están comprendidos dentro del perímetro de la ciudad consolidada, que representa el área central de la metrópolis.

Observando la tendencia de la expansión urbana en el último siglo, que ha estado apoyada en el soporte infraestructural de la ciudad; y dada la ausencia de mecanismos de regulación del crecimiento, podemos suponer que los ejes regionales propuestos serán los nuevos elementos polarizadores del crecimiento hacia el sur. De esta manera, la aglomeración urbana duplicaría su tamaño en paquetes de urbanización socialmente diferenciados, que producirán otras vías que permitirán la articulación con los ejes regionales. Aparecerán nuevos subcentros para atender las demandas de la población suburbana, buscando la mayor accesibilidad en relación a los ejes propuestos. Así, tendremos una extensa conurbación "sin ciudad" en lo que fuera el territorio natural; donde la población cada vez más se interesa sólo por la calidad de su espacio personal y comienza a prescindir de la "ciudad tradicional". Este fenómeno se reproduce de forma genérica en la mayoría de las ciudades dependiendo de la disponibilidad de áreas no urbanizadas y de los mecanismos de regulación del suelo, entre otros.

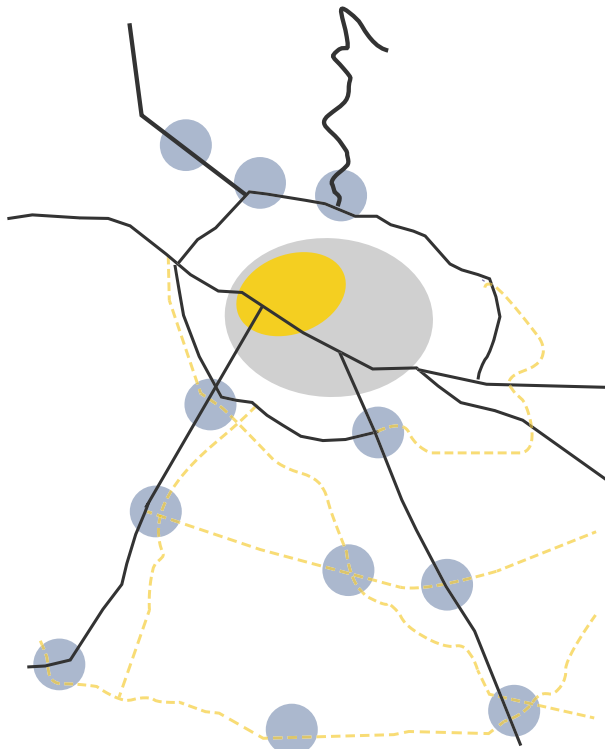
Nos preguntamos cuál será el futuro del sector central del área metropolitana y que relevancia presenta para la gran

región? Seguirá ejerciendo una influencia centrífuga hacia todo el territorio o disminuirá su importancia al convertirse en un subcentro más del conjunto de nuevos núcleos que van apareciendo de forma dispersa?

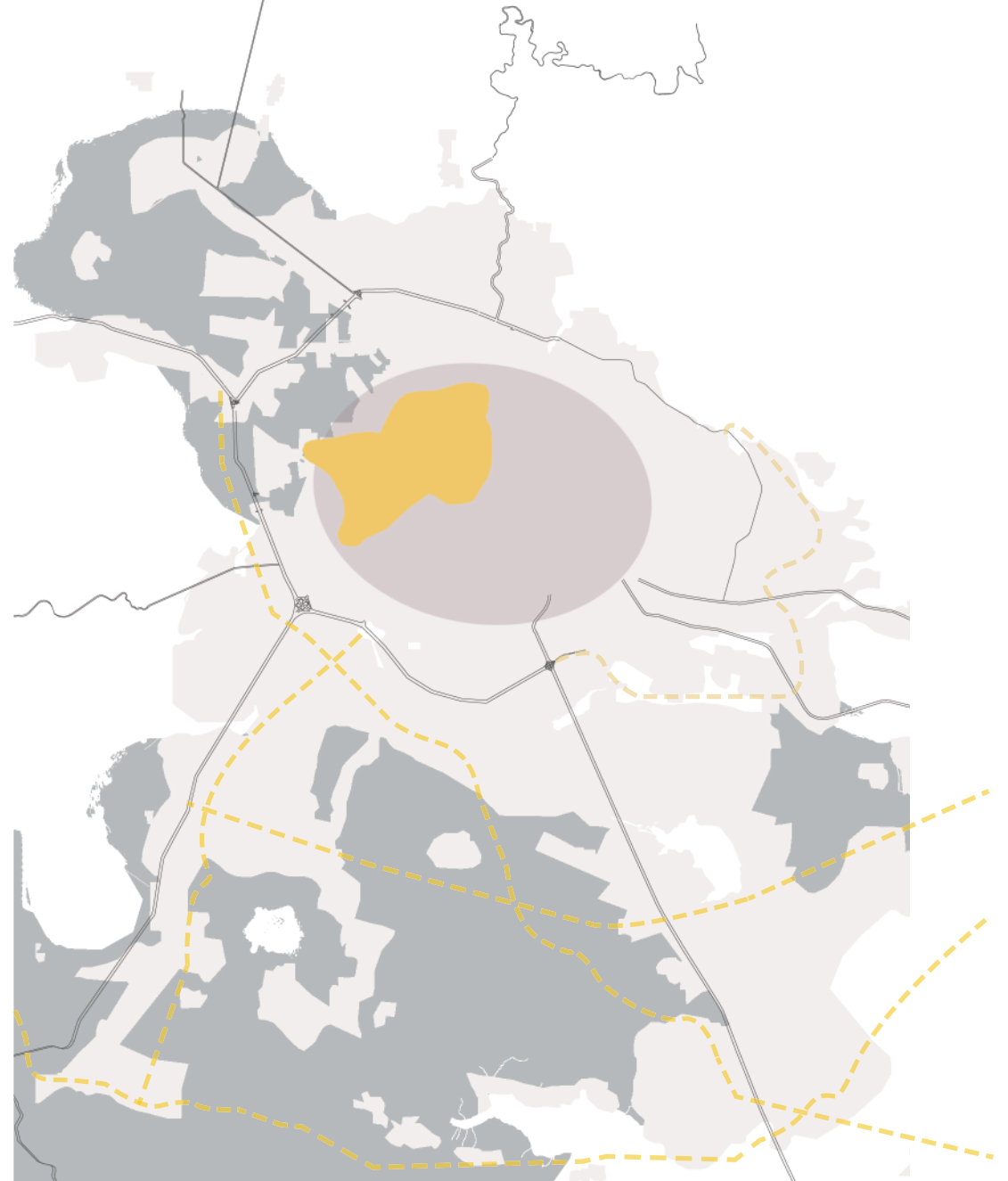
La ciudad consolidada se presenta como el ámbito con mayor valor urbano en relación al resto del territorio; esto se puede observar en la estructura de sus trazados, en sus barrios, en la complejidad funcional y la presencia de elementos simbólicos. A pesar de las diferencias encontradas y los diferentes gradientes en el proceso de urbanización, se reconoce de forma general un potencial inmediato para la renovación que podría ser aprovechado para consolidarse como un área de mayor compacidad y complejidad con valores urbanos representativos de la ciudad contemporánea. La dinámica actual de transformación presenta una tendencia a la terciarización en los sectores próximos a las infraestructuras y los grandes ejes. Dependiendo de la calidad ambiental y la ubicación de los sectores residenciales encontramos sectores más atractivos para el mercado inmobiliario y otros alejados del interés especulativo. En el caso de la ciudad jardín del poniente observamos una intensa dinámica de intensificación del uso habitacional por medio de la transformación de vivienda unifamiliar en torres que superan los 12 niveles. En el caso de los sectores próximos al fcc. y al eje 2 se da una terciarización paulatina, no solamente sobre los ejes sino también en el interior del sector²⁵. En cambio, los sectores del oriente y del norte, presentarán muy pocos cambios relevantes y siguen funcionando como barrios residenciales con usos de escala local.

En cualquiera de los casos se puede identificar la dinámica actual del ámbito central y la necesidad imperante de renovar su estructura para presentarse como alternativa al crecimiento suburbano. Se puede observar claramente que la infrautilización de la ciudad consolidada requiere de un

Hipótesis de expansión de la mancha urbana en relación al proyecto de ejes regionales y la nueva función del área central



6,81 6,82 Hipótesis del sistema urbano territorial compuesto por un "hipercentro" y un conjunto de subcentros regionales.



proyecto integral de transformación que atienda las necesidades habitacionales, terciarias y de espacio público en una estructura de ciudad. Se debe evitar que la única alternativa habitacional sea la periferia sin urbanidad; por tanto, potenciar la ciudad central es un paso clave como alternativa a la expansión de la mancha urbana sobre el gran territorio.

6.4.1 La función del área central de la metrópolis

El ámbito de la ciudad consolidada se presenta como el nuevo centro de la región metropolitana. Ya sea que la gran región siga funcionando en torno a un área central o, ya sea que desarrolle un sistema de subcentros en las áreas de la nueva expansión; de cualquier forma, la región central toma un papel relevante como núcleo de la metrópolis y los grandes ejes incrementan su valor estratégico como arterias que permiten el funcionamiento del sistema en diferentes escalas. A pesar del cambio de escala del área metropolitana, como resultado de la expansión, aún ejerce una fuerza centrífuga en relación al gran territorio. Por tanto, es importante que no pierda su valor ni se abandone en detrimento de la expansión. Requiere de un proyecto de renovación y actualización para convertirse en el territorio que acoja la mayor complejidad funcional, compacidad, y sea representativa de los valores urbanos que tienden a diluirse en la periferia.

¿Cómo es la estructura del área central? Y que funciones predominantes se deben desarrollar en ella? A lo largo de esta investigación hemos identificado las pautas de transformación que permiten formular una serie de hipótesis sobre el futuro de este ámbito. Se observa por un lado, un territorio fragmentado por unas líneas de infraestructura de escala regional. Éstas se presentan como frontera que divide la aglomeración urbana entre zonas con cualidades urbanas, y zonas que presentan tejidos desestructurados y una mayor banalización del espacio

como sería la urbanización marginal o la zona industrial y sus sectores contiguos.

De ahí, que el área central sea un territorio con diferentes gradientes entre potencial de transformación y necesidades de transformación. Se detectan zonas más valoradas en función de la proximidad a los grandes ejes y que presentan una mayor dinámica de transformación (sector poniente). En cambio, el sector oriental, que también tiene una posición central en relación a la gran escala, permanece alejado de esa dinámica y además presenta déficits en equipamiento y espacio público. Por otro lado, en las zonas próximas a la infraestructura de escala regional (eje Lázaro Cárdenas o vías del fcc.) y a la zona industrial encontramos una tendencia a la banalización del espacio que provoca el éxodo del uso residencial.

Con esto identificamos un área central con marcados desequilibrios entre sectores y una dinámica de transformación que contribuye a exacerbar las diferencias. La nueva edificación y nuevos usos del suelo que aparecen con gran intensidad en la ciudad jardín del poniente contrastan con la monotonía y deterioro del sector oriental donde el ritmo de las transformaciones es menos evidente. Como ya hemos señalado anteriormente, la relevancia del proyecto de urbanización de los grandes ejes reside en proporcionar un nivel de urbanidad homogéneo a lo largo del recorrido. De aquí que estos elementos tienen el potencial para contrarrestar las fuertes diferencias y revalorizar las zonas que permanecen al margen como un primer paso para potenciar el valor urbano de la ciudad consolidada. Con el proyecto de los grandes ejes se pueden establecer parámetros para la densificación y ordenación de los usos del suelo, así como proponer criterios de equidad para lograr la homogeneidad en el recorrido.

Hemos podido identificar que la diferencia principal entre los dos 'hemisferios' del área central: oriente y poniente,

6.83 El área central de la región metropolitana

-  Zonas con cualidades urbanas y alto potencial de transformación
-  Zonas con necesidades de transformación
-  Zonas afectadas por la proximidad a infraestructura regional y zona industrial
-  "Hipercentro"
-  Ejes de estudio
-  Ejes regionales en proyecto



radica en la relación que se establece con las arterias principales del sistema. En el poniente, los grandes ejes ejercen una fuerte influencia en la organización funcional y espacial del sector, esto se puede observar en el protagonismo que presenta la vía en relación con los barrios contiguos. Sobre los grandes ejes se da una fuerte concentración de edificios emblemáticos y usos singulares, sobre todo, en las áreas nodales. Nodos y cruces presentan un papel protagónico, y además se relacionan con sectores que concentran usos de escala metropolitana, por lo que se pueden identificar como subcentros urbanos. En cambio, en el oriente no existe un protagonismo tan evidente de la vía sobre el sector. En la malla isotropa de esta zona, la jerarquía viaria no está claramente diferenciada y los usos principales se concentran en el interior de los barrios en lo que se conoce como centros urbanos. Los ejes principales son sólo canales del movimiento, y no concentran edificios singulares ni presentan soluciones relevantes en las intersecciones.

Mientras que el oriente se presenta como una zona residencial con usos de escala local, en el poniente se dan una serie de características que permiten identificarlo como el "hipercentro" de la metrópolis. Hay una concentración de subcentros urbanos con usos de escala metropolitana, éstos están estrechamente relacionados con las áreas nodales por ser las zonas que presentan mayor accesibilidad y relación con el resto del territorio. El conjunto de centros y nodos están articulados por medio de los grandes ejes que se conectan con la red regional. Este hipercentro tiene el potencial de acoger nuevos usos y mayores densidades de ocupación. Pero también presenta el riesgo de convertirse en *espacio de consumo* donde se da un predominio de actividades terciarias y comerciales donde se produce una expulsión de la actividad residencial (como ya sucede en varios sectores). Este ámbito presenta las cualidades para desarrollar un alto nivel de urbanidad de acuerdo a las

características de sus tejidos. Aquí, la ciudad puede desarrollar los valores cívicos relacionados con la complejidad funcional y social, pero corre el riesgo de reproducir la banalización de un parque temático o de convertirse en un enclave con un alto valor del suelo, inaccesible para la gran mayoría de la población. Esto quiere decir que no deberá excluir el uso residencial y deberá permitir la coexistencia de la gran diversidad de usos y población que caracterizan la vida urbana.

La nueva centralidad metropolitana está estrechamente relacionada con los grandes ejes de infraestructura y su área de influencia. Los sitios próximos a las vías rápidas son los que tienen mayor comunicación con el gran territorio y por consiguiente adquieren mayor valor de centralidad. De esta manera se puede constatar como las redes de infraestructura tienen una fuerte influencia sobre la reorganización del territorio.

6.4.2 Los grandes ejes como elementos estratégicos para la renovación del sector central

El proyecto de urbanización de grandes ejes metropolitanos se presenta como un proyecto de renovación y revalorización de la ciudad consolidada; estos elementos incrementan su valor estratégico como arterias que permiten el funcionamiento del sistema en diferentes escalas. Como elementos estructurales y vertebradores de la ciudad, ponen en relación el territorio metropolitano y las áreas centrales. A través de la intervención en estos canales se puede restablecer el equilibrio entre sectores.

La estrategia de transformación radica en la reconversión del eje en *avenida*; es decir, en un espacio con cualidades urbanas y un adecuado encaje con su contexto que lo conviertan en un lugar significativo en sí mismo y que a la vez tenga un efecto sobre los sectores inmediatos del ámbito que atraviesa. El proyecto marca las pautas para la densificación

y optimiza el espacio para permitir usos mixtos; incrementa la compacidad y la complejidad para contrarrestar el efecto de la banalización que producen la predominancia viaria, la baja densidad y la indefinición del espacio urbano. Todas estas actuaciones se suman en un proyecto integral que es la revaloración del área central del territorio metropolitano.

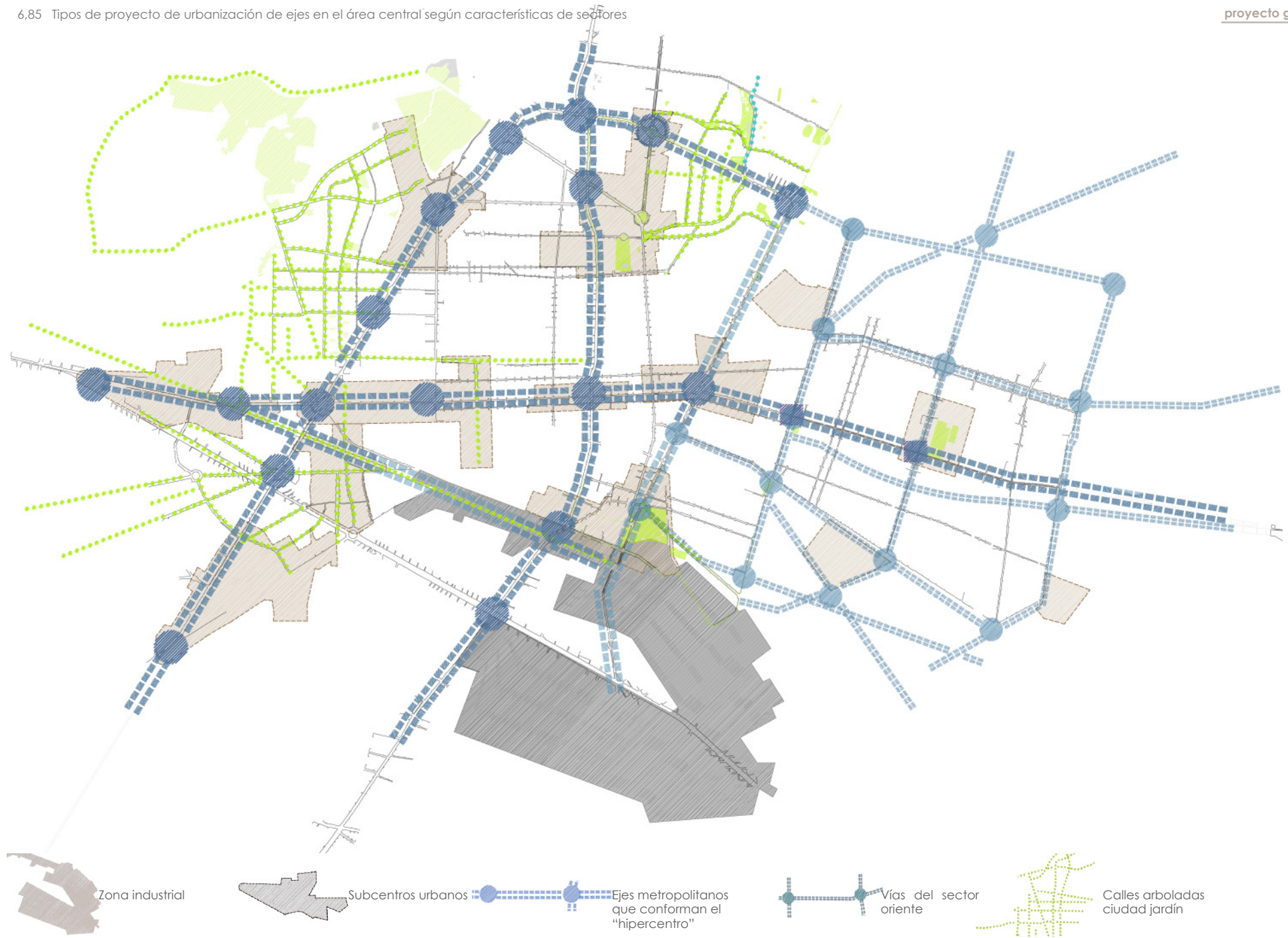
Dada las marcadas diferencias que presenta este ámbito podemos definir dos tipos de proyectos: uno, que potencie el funcionamiento del hipercentro a través de la dinamización de los subcentros. En este caso, los grandes ejes junto con los nodos, son los elementos vertebradores que ponen en relación los distintos polos de centralidad. El otro tipo de proyecto está orientado a configurar el sector oriental como un área urbana con características de escala local y con una localización central, pero que ha permanecido al margen de las dinámicas de transformación. En este sector se buscará la renovación de algunas vías de valor jerárquico tanto en el sentido norte-sur como este-oeste para formar una estructura de canales de urbanidad que contribuyan a contrarrestar la monotonía del sector así como el déficit en espacio público y equipamiento.



6,84 Proyecto de urbanización de grandes ejes en el área central de Guadalajara

 Proyecto de urbanización de grandes ejes metropolitanos

 Proyecto de renovación de vías locales



6.5 A MODO DE CONCLUSIÓN: LOS GRANDES EJES COMO REORDENADORES DE LA DOBLE ESCALA DEL TERRITORIO METROPOLITANO

Guadalajara: modelo de crecimiento expansivo en baja densidad

- *Los grandes ejes son elementos de ordenación y coherencia para la ciudad de baja densidad.*

El modelo de urbanización en Guadalajara se ha producido por la extensión indiscriminada del territorio y por el desarrollo entorno al núcleo histórico. Cuando el crecimiento dejó de hacerse por medio de la extensión de los trazados de la malla ortogonal, a finales de la década de los cuarenta, las pautas de la expansión las impuso la lógica inmobiliaria con muy poca atención al territorio y sin más coherencia estructural que la que marcaban los grandes ejes como directrices de expansión.

Por otro lado el proceso de desconcentración de las actividades productivas, terciarias o residenciales a través de la localización de nuevos usos en la periferia se ha producido en proximidad a los principales ejes viarios. Este nuevo modelo de organización funcional debe ser tomado en cuenta en el proyecto de los grandes ejes para ordenar y dar mayor coherencia a la aglomeración urbana de baja densidad.

- *El proyecto de grandes ejes metropolitanos permite la recualificación del espacio urbano en el modelo de la baja densidad.*

Como elemento urbano en sí mismo, establece las pautas para la renovación y la densificación de acuerdo con sus especificidades. Los grandes ejes son espacios urbanos singulares como lo sería una plaza o un barrio; se componen de elementos concretos: la fachada urbana, los elementos verticales (arbolado,

iluminación), el espacio peatonal, los canales del tráfico. La renovación urbana se consigue a través de la mejora de estos elementos, pero no de forma genérica sino de acuerdo con sus atributos. Además, el proyecto define los criterios para ordenar el proceso de densificación como una estrategia que proporciona una nueva imagen a la vía a través de la configuración espacial y, además, presenta una alternativa al crecimiento expansivo; como un proyecto de construcción de ciudad a través de la actualización de la estructura existente para evitar que sea sólo una práctica especulativa.

Para contrarrestar la banalización y monotonía del espacio que produce el modelo de baja densidad, se debe buscar la innovación como estrategia de diseño para introducir elementos singulares que transformen la vía en espacio cívico además de proporcionar una experiencia urbana significativa para el conductor. Enfatizar el valor multifuncional de la vía para disminuir la predominancia viaria es una actuación importante para revalorizar este espacio además que produce un impacto positivo sobre un amplio sector de la ciudad.

- *La urbanización de grandes ejes se presenta como una nueva forma de entender y ordenar la ciudad de baja densidad.*

La baja densidad está asociada principalmente con el modelo residencial de vivienda unifamiliar con jardín a diferencia del bloque o la edificación en altura que concentra una mayor cantidad de viviendas en un territorio mas reducido. En este modelo de crecimiento, el espacio viario es simplemente un canal funcional que busca que la conexión entre dos puntos se realice de la forma más rápida posible y con esto se anula la posibilidad de convertir la vía en lugar con cualidades urbanas. Por otro lado el espacio público cada vez más tiende a concentrarse en centros comerciales o recintos privados

cuyo acceso está limitado sólo para vehículos. De aquí, que el espacio viario no representa un espacio público cívico sino exclusivamente un canal del movimiento vehicular que conduce de un recinto privado a otro.

Se puede entender la ciudad de baja densidad como un proceso no acabado, y en este proceso se debe proponer construir una urbanidad que ha sido postergada. La urbanización de grandes ejes es entonces la actuación estratégica para completar este proceso, a través de la configuración de la vía densificando la edificación y enriqueciendo el espacio público. Sería casi imposible intentar lograr la urbanización de todos los ejes y todo su trayecto, por eso se define un área prioritaria por la mayor concentración de actividades, esta representa el área central del territorio metropolitano. Así, tenemos un territorio de baja densidad con un espacio jerárquico con valor de centralidad donde se priorizan las actuaciones de urbanización del espacio viario. Para el resto del territorio será necesario potenciar nuevos núcleos o subcentros.

Proyecto de ordenación del sistema metropolitano

- *Los grandes ejes poseen un importante potencial para la ordenación y articulación de la doble escala metropolitana.*

A través de la articulación infraestructural se establece un orden metropolitano para contrarrestar la dispersión desordenada. Ante los fenómenos urbanos emergentes que afectan la forma y funcionamiento del territorio, el proyecto infraestructural constituye una nueva manera de hacer *ciudad metropolitana* a través de la exploración de estrategias proyectuales innovadoras.

Los grandes ejes son elementos con fuerza estructuradora que tienen el doble potencial de ordenar el crecimiento y de renovación de la ciudad. Por un lado puede establecer las

pautas para organizar la expansión urbana provocada por la misma infraestructura. Y por otro lado produce las estrategias de intervención en la escala intermedia con un alto grado de precisión urbana para la transformación de áreas concretas.

El soporte infraestructural es el elemento clave del funcionamiento del sistema metropolitano, que además de asegurar la conectividad entre los distintos sistemas tiene el potencial de ordenación del nuevo territorio. Ante la dinámica expansiva provocada por el desplazamiento de nuevos usos hacia la periferia se deberá asegurar una coherencia en la ordenación de estos territorios. Con nuevas categorías proyectuales, el sistema viario se presenta como la armadura que impone una lógica determinada en la expansión, deberá aprovechar este potencial para establecer los criterios de organización que aseguren un nuevo tipo de urbanidad para la periferia. Por otro lado, ante el éxodo de ciertas actividades de las áreas centrales, se hace evidente el potencial de renovación que presenta este ámbito. Se deberán plantear estrategias innovadoras que permitan la actualización de la ciudad consolidada en términos de atender las nuevas demandas de urbanidad y las nuevas funciones que deben asumir las áreas centrales del territorio metropolitano. En este sentido, los grandes ejes como importantes elementos catalizadores de las transformaciones también representan el potencial para la renovación y para superar la banalización del espacio.

El proyecto de urbanización de grandes ejes, en un territorio que experimenta una constante expansión, permite restablecer la dinámica antagónica en que la urbanización de la periferia provoca la degradación de las áreas centrales. Los grandes ejes, como la armadura de este *continuum* urbano, son los elementos capaces de articular el territorio en distintas zonas condensadoras de actividades con valor de centralidad localizadas indistintamente en el centro como en la periferia.

El área central de la gran escala metropolitana

- *El proyecto de urbanización de grandes ejes como estrategia para recuperar el poder de atracción del área central.*

El proyecto de urbanización de grandes ejes metropolitanos se presenta como una apuesta por la renovación y revalorización del sector central de un territorio metropolitano que presenta una fuerte dinámica de crecimiento.

Los grandes ejes son piezas clave como organizadores de la movilidad de un sector con valor jerárquico en relación al territorio. Permiten poner en relación el sistema viario primario y secundario y garantizar la accesibilidad a las distintas áreas urbanas. Se debe dar un valor prioritario a los elementos de conectividad, como puntos focales donde se yuxtaponen las escalas de urbanidad local y territorial. Estos lugares son también el punto de relación entre distintos tejidos y proporcionan un orden funcional y simbólico que los hace fácilmente identificables como puntos de referencia. Son también elementos clave para la potenciación de los distintos subcentros que componen una constelación de núcleos articulados por estos ejes. Como organizadores de la movilidad los grandes ejes permiten introducir sistemas de transporte público como otra estrategia de mejora y recuperación de la ciudad.

La ciudad consolidada como área central de la gran metrópolis es el ámbito que puede condensar los valores urbanos que son inexistentes en muchos sectores de las aglomeraciones urbanas de baja densidad. Estos espacios tienen el potencial para acoger multiplicidad de funciones y mayores densidades que proporcionen una estructura urbana de mayor riqueza que la que ofrece la periferia desarticulada.

En palabras de François Ascher, que reivindica la importancia de la ciudad central ante los desafíos que plantea la nueva fase de la modernidad, define que estas mutaciones

hacen necesarios cambios importantes en el concepto, la producción y la gestión de las ciudades y de los territorios y ponen de actualidad una nueva revolución urbana moderna. *Esto debe traducirse en una mayor diversidad funcional de las zonas urbanas, en una multicentralidad, en la polivalencia de una parte de los equipos y servicios y en el refuerzo de los transportes y de las diversas redes que, más que nunca, garantizan la eficacia de conjunto de los sistemas urbanos metropolitanos. Los puntos de conexión entre las diferentes redes asumen una importancia creciente y hacen de la intermodalidad en los transportes un envite fundamental para las dinámicas urbanas²⁶.*

BIBLIOGRAFÍA

Ajuntament de Barcelona, *Plan de Vies de Barcelona*, 1987.

Ascher François, *Los nuevos principios del urbanismo*, editorial Alianza ensayo, Madrid 2004. Título original *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, Editions de l'Aube, 2001.

Font Antonio, Llop Carles, Vilanova Josep M., *La construcció del territori metropolità, Morfogénesis de la regió urbana de Barcelona*, Área metropolitana de Barcelona Mancomunitat de municipis, Barcelona, 1999.

Bohigas Oriol en *Reconstrucción de Barcelona*, Monografías de la Dirección General de Arquitectura y Edificación, MOPU, Barcelona, 1985.

Lynch Kevin, *La imagen de la Ciudad*, GG, Barcelona 1998.

Solá Morales Manuel de, *La segunda historia del proyecto urbano*, Revista UR N°5 , 1987, Barcelona.

Heidegger Martín *Construir, Habitar, Pensar*,

Ignasi de Solá Morales, "Place: Permanence or Production" en *Anywhere*, Rizzoli International Publications, Inc., NY, 1992

Norberg Schulz Christian, *Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, NY, 1980.

Walter Benjamin en *The Arcades Project*, Cambridge, Harvard University, 1999.

Ayuntamiento de Barcelona, "Áreas de Nueva Centralidad", Barcelona. "Varios corazones para una ciudad", Revista Barcelona Metrópolis Mediterrània n°8, 1988.

Notas capítulo 6

¹ "Plan de Vies de Barcelona", Ajuntament de Barcelona, 1987.

² Según explica Joan Busquets en la hipótesis de propuesta del Plan de Vías de Barcelona, op. cit.

³ Conferencia FAD, sobre Can Ricart, 25 de abril, 2005. Saskia Sassen hace mención al hecho de humanizar las grandes infraestructuras de la globalización que se presentan de forma genérica en todas las ciudades, pero precisamente la cultura local se manifiesta de forma específica en cada región. Es posible apreciar las manifestaciones de la cultura local en la forma en que se apropian y "habitan" estos espacios cargándolas de un significado más humano. Un ejemplo relevante son las avenidas de Bangkok que se ubican en un imbricado complejo de megaestructuras que soportan el skytrain sobre las avenidas congestionadas de tráfico; se puede observar que las aceras en cota urbana se viven como espacios representativos de la cultura local donde confluyen todo tipo de actividades tanto programadas como informales, y se manifiestan como lugares de encuentro y relación social para una gran diversidad de usuarios: empresarios, mendigos, comerciantes, turistas, población local, agentes de servicios públicos ,etc.

⁴ Véase Oriol Bohigas en *Reconstrucción de Barcelona*, Monografías de la Dirección General de Arquitectura y Edificación, MOPU, Barcelona, 1985.

⁵ En palabras de Oriol Bohigas, op. cit.

⁶ Las soluciones a distinto nivel en la vía deberán realizarse con el máximo cuidado para evitar convertirse en elemento desestructurante. El ejemplo de las vías de Barcelona proporciona un variado repertorio de soluciones urbanas que transforman lo que podría ser una barrera física en un espacio público con cualidades excepcionales. Véase en el capítulo 2 la Ronda del Mig, la Gran Vía en los extremos de Hospitalet y San Martín. O el caso de las Rondas de Barcelona, que se puede consultar en la tesis doctoral de Laura Alcalá, "*Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano, el caso de las Rondas de Dalt y Ronda del Litoral en Barcelona*", Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, ETSAB, Barcelona, 2004.

⁷ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, GG, Barcelona 1998.

⁸ En los proyectos de recuperación de la ciudad de Barcelona se realizan varias intervenciones en los nodos para transformar algunos de estos espacios inocuos en espacios públicos de gran calidad; tal es el caso de la plaça Cerdà o del nodo de la Trinitat. El diseño original en estos dos

ejemplos era un imbricado cruce de vías a distinto nivel.

⁹ Para consultar este proyecto, véase PRAMPOLINI RODRÍGUEZ, Ida. "Architectural Team of Pedro Ramirez Vasquez Graphic and Industrial Design at the Sixth Olympic Games". En: Architecture Formes Fonctios. (Laussane: Anthony Krafft, Architecture Formes Fonctions SA) Año 15. (Edición 1969), p. 158, BELJON, Joop. "La Ruta de la Amistad". En: Los Ecos de Mathías Goeritz. Ensayos y Testimonios. México: Instituto de Investigaciones Estéticas UNAM, 1995, p. 169.

¹⁰ Tal es el caso del proyecto de los "Arcos del Milenio" del escultor mexicano Sebastián, en la confluencia de tres ejes en Guadalajara. Esta pretenciosa obra, de un costo elevadísimo, ha quedado inconclusa, si bien produce una imagen potente para el que se aproxima desde la velocidad vehicular, poco ha servido para mejorar la imagen y la calidad del espacio urbano.

¹¹ Reflexión obtenida de los textos de Marín Heidegger "Construir, habitar, pensar", Ignasi de Solá Morales, "Place: Permanence or Production" en Anywhere, Rizzoli International Publications, Inc., NY, 1992 y Norberg Schulz Christian, "Towards a Phenomenology of Architecture"; Rizzoli, NY, 1980. para la elaboración del ensayo sobre "Relación entre el pensamiento fenomenológico y arquitectura" (María Elena de la Torre), presentado en el marco de Conferencias FILOSOFÍA Y ARQUITECTURA, organizado por la Universidad Jesuita de Guadalajara (ITESO), abril, 1999.

¹² Conferencia organizada por el Máster en Proyección Urbanística en el marco de la conmemoración de la enseñanza del urbanismo en las escuelas de Arquitectura. Auditorio del edificio Vertex, Campus Nord UPC, 16 de marzo, 2005.

¹³ Palabra francesa que no tiene traducción directa y que denota el hecho disfrutar de un paseo a un ritmo pausado dentro del ajetreo urbano, como una reacción crítica en contra de la mecanización de la vida urbana propiciada por la creciente industrialización y la división del trabajo. El *flaneur* reacciona contra la especialización de la vida industrial y la velocidad, "disfruta sacando a pasear una tortuga para que esta marque el paso de su recorrido". Este pasaje ilustra las diferentes velocidades que pueden adoptarse en la vía.

¹⁴ Walter Benjamin en The Arcades Project, Cambridge, Harvard University, 1999.

¹⁵ Ayuntamiento de Barcelona, "Áreas de Nueva Centralidad", Barcelona. "Varios corazones para una ciudad", Revista Barcelona Metròpolis Mediterrània nº8, 1988.

¹⁶ Espacio combinado de terciario y ocio, oficinas y espacio libre, de cultura y residencia central.

¹⁷ Manuel Herce señala que muchos de los proyectos de infraestructuras en las ciudades latinoamericanas se realizan por medio de concesiones

privadas que están restringidas exclusivamente al cumplimiento de ciertas condiciones funcionales como son la sección, barreras de seguridad y la señalización. El objetivo se centra en lograr la mejor ecuación tarifa-plazo de concesión, de esta manera solo interesa formalizar la infraestructura como corredor que cumpla ciertos requerimientos funcionales y donde la ciudad es un obstáculo a eludir. En "Instrumentos de transformación del espacio urbano; presencia y operatividad en América Latina", en el marco del seminario sobre urbanismo y América Latina, FLACSO, Quito, 1999.

¹⁸ Kevin Lynch, op. cit.

¹⁹ A la hora de tomar las decisiones para la renovación hay dos tipos de prioridades: una de tipo social y otra de tipo económico. Por un lado, se busca beneficiar a los sectores que más lo necesiten y, por otro lado, se busca favorecer a los sectores que representen un incremento inmediato en los beneficios económicos. Este tipo de decisión obedece a un razonamiento más complejo, que no corresponde a esta investigación, pues lo que nos interesa resaltar es que la ciudad también es el reflejo de la prioridad en las decisiones que orientan los proyectos públicos. En Guadalajara ha habido épocas en que las prioridades de los proyectos públicos se destinaban a un amplio sector; esto se observa en la calidad de la infraestructura y de los servicios en los sectores populares, en las políticas que impulsaron la construcción del tren ligero (sólo en el sector de más bajos ingresos). Actualmente, en Guadalajara, como la gran mayoría de ciudades (latinoamericanas), se observa la ausencia de intervención en el ámbito público, y las decisiones en la intervención urbana se rigen con miras a lo que proporcione beneficios inmediatos al capital privado; por esto una gran parte de la ciudad permanece al margen de la dinámica de transformación.

²⁰ La carrera séptima en Bogotá, que recorre la ciudad de norte a sur, en el extremo oriental, es un muestrario de la diversidad morfológica y social que caracterizan esta ciudad. Al sur desemboca en las calles sinuosas y sin asfaltar de los asentamientos irregulares que se implantan en la topografía más abrupta. Al norte atraviesa el centro fundacional de la ciudad con sus edificios representativos del poder público, continua el recorrido a través del centro internacional, el centro de negocios de la ciudad (construido entre 1940 y 1980) que concentra los principales edificios en altura. Continuando el recorrido se pueden apreciar algunas casas coloniales, y después un sector que reúne centros educativos y universidades en proximidad a un parque natural. Conforme avanza el trayecto se puede apreciar la evolución cronológica a través de la tipología y también el cambio en los niveles de urbanización; hacia el norte se concentran los sectores residenciales de ingresos más altos con sus respectivos centros comerciales, culturales, negocios y ocio.

²¹ Conferencia UPC, 16 de marzo 2005, op. cit. Solá Morales señala como los cuatro principios de moral urbanística la sensualidad, la equidad, la

identidad y la diferencia.

²² El subdistrito 2 del municipio de Guadalajara y gran parte del municipio de Zapopan, que corresponde a los sectores de ingresos altos, que son los que cuentan con la mejor infraestructura y parcelas de dimensiones grandes.

²³ "La Bogotá de los peatones: una ciudad para la gente", Peña Loza.

²⁴ En Guadalajara corresponde a la Secretaría de Vialidad y Transporte.

²⁵ Esto se puede observar en la gran cantidad de viviendas deshabitadas que actualmente están en venta o en alquiler en muchas zonas residenciales que fueron muy exitosas entre la década de los 70 y los 90. Este fenómeno se explica de forma general en el capítulo 3.

²⁶ Ascher François, Los nuevos principios del urbanismo, editorial Alianza ensayo, Madrid 2004. Título original Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour, Editions de l'Aube, 2001.

BIBLIOGRAFÍA

Infraestructuras

Alcalá Laura, *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano, el caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona*, Tesis doctoral del Departamento de Urbanismo y Ordenación del territorio, director de tesis: Francesc Peremiquel Lluch, Barcelona, 2004.

Boaga Giorgio, *Diseño de tráfico y forma urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1972.

Dupuy, Grabiél, *El urbanismo de las redes, Teorías y métodos*, Colección Redes y Territorios, Nº1 Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos, Barcelona, 1998.

Herce Manuel, "Notas sobre políticas de infraestructuras y desigualdad social", Documento interno para CCOO.

Herce Manuel, *El Soporte Infraestructural de la Ciudad*. Edicions UPC, Barcelona, 2002.

Herce Manuel, ed., F. Magrinyà, J. Miró, *Construcció de ciutat i xarxes d'infraestructures*, Edicions UPC, Barcelona, 2004.

Herce Manuel, "Periodificación de la construcción de la ciudad moderna desde las innovaciones tecnológicas en sus infraestructuras. Correspondencia con la evolución de los paradigmas de planeamiento urbanístico". Material didáctico, master Gestión de la Ciudad, 2005.

Manchón Felipe, *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano*, Ministerio de Fomento, Dirección general de la vivienda, la arquitectura y Urbanismo, Madrid, 2004.

Mc Cluskey Jim, *Diseño de Vías urbanas*, Barcelona, GG, 1984.

MOPT. Ministerio de Obras Públicas y Transporte, *Carreteras urbanas. Recomendaciones para su planeamiento y proyecto*, Dirección General de Carreteras, Madrid, 1992.

"Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines". Centre d'etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Lyon 1998.

"Carreteras urbanas. Recomendaciones para su planeamiento y proyecto", MOPT. Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Dirección General de Carreteras, Madrid, 1992

Roca i Blanch, Mòdol i Deltell y Fraco Mesas, *El projecte de l'espai viari*. Edicions UPC.

Proyecto viario y espacio público

Anderson Stanford "On Streets", for The Institute for Architecture and Urban studies, Cambridge, London The MIT Press 1978.

Appleyard Donald, *Livable Streets*, University of California Press, 1981

Appleyard Donald, Kevin Lynch, John R. Myer "The view from the road". Cambridge, The MIT Press, 1964.

Ascher François, *Los nuevos principios del urbanismo*, editorial Alianza ensayo, Madrid 2004. Título original *Les nouveaux*

Infinito Buenos Aires, 2001. Título de la edición original: "*Manière de penser l'urbanisme*", 1946. París. Editions de l'Architecture d'aujourd'hui.

Le Corbusier, *A propósito del urbanismo*, Barcelona Poseidón 1980.

Miralles-Guasch Carme, *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*, Ariel Geografía Barcelona, 2002.

Mumford Lewis, "*La carretera y la ciudad*", Emecé Editores, Buenos Aires, Barcelona.

Patrice De Moncan, Claude Heurteux, *Le Paris d'Hausmann*, París, Les Éditions du Mécène cop. 2002

Sabaté Joaquín, *El Proyecto de la calle sin nombre: los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*, Caja de Arquitectos, Fundación, cop., Barcelona 1999, colección Arquitesis 4.

Sabaté Joaquín Bel, "Morfología urbana y ordenanza", 1995.

Solá Morales Ignasi de, "Place: Permanence or Production" en *Anywhere*, Rizzoli International Publications, Inc., NY, 1992

Wilson William H., *The City beautiful movement*, Baltimore, [MD] [etc.] : The Johns Hopkins University, cop. 1989

Barcelona

Bohigas Oriol "Reconstrucción de Barcelona", MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.) Madrid 1986. Monografías de la Dirección General de Arquitectura y

Edificación.

Busquets Joan, *Barcelona, la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal 2004.

Cerdà Ildefonso, *Teoría de la viabilidad urbana*, Ministerio para las Administraciones Públicas, Instituto Nacional de Administración Pública, Ayuntamiento de Madrid, 1991 De Moncan, Claude Heurteux, *Le Paris d'Hausmann Patrice*, Les Éditions du Mécène cop. París, 2002.

Laboratori d'Urbanisme, *Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona* Readings on Cerdà and the extension plan of Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, Ajuntament de Barcelona 1992.

Bohigas Oriol, "*Reconstrucción de Barcelona*", Monografías de la Dirección General de Arquitectura y Edificación, Madrid 1986.

Bohigas Oriol, artículo "*Metástasis y estrategias*", libro: *Barcelona, Espais i Escultures (1982-1986)* del Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1987.

Busquets Grau Joan, "*Evolución del Planeamiento Urbanístico en los años 80, del Plan general metropolitano a la recuperación urbana de la ciudad*", en *Ciudad y Territorio* nº93, pp.31-51.

Busquets Grau Joan, "*La Remodelación de los tejidos urbanos*", en *Barcelona 1979-2004*, Ajuntament de Barcelona 2000.

principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour, Editions de l'Aube, 2001.

Ford, Larry R. *The Spaces between buildings*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2000.

Gehl Jan & Lars Gemzoe, *New city spaces*, Copenhagen, The Danish Architectural Press 2000

Gehl Jan, *Life between Buildings*,

Gehl Jan, *Public Spaces- Public Life*

Lynch Kevin "The Image of the city", MIT Press, 1960.

Lynch Kevin "La Buena Forma de la Ciudad", Arquitectura perspectivas, GG. Barcelona 1981

Jacobs Allan, *Great Streets*, Cambridge, [MA] [etc.] : The Mit Press, cop. 1993

Historia urbana

Allard Jolles, et alt, editors, *Planning Amsterdam scenarios for urban development, 1928-2003*, Rotterdam NAI cop. 2004.

Benévolo Leonardo et alt., *La proyectación de la ciudad moderna*, Gustavo Gili, Barcelona 2000, (Primera edición 1977, Bari).

Benjamin Walter en *The Arcades Project*, Cambridge, Harvard University, 1999.

Berman Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la*

experiencia de la modernidad, Madrid Siglo Veintiuno 1991.

Berman Marshall, *La modernidad y cultura en las calles*, 2002. Conferencia impartida en la Universidad Nacional Autónoma de México.

Beveridge, Charles E. and Paul Rocheleau, *Frederick Law Olmsted designing the American landscape*, New York, [NY] Rizzoli 1995.

Buchanan Colin, *Tráfico en las ciudades*, Tecnos Madrid, 1963.

Gideon Sigfried, *Space, Time and architecture, the growth of a new tradition*. Harvard University Press 1952.

Frampton Keneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, 1996 Barcelona, GG.

Fogelson Robert M., *The Fragmented Metropolis, Los Angeles, 1850-1930*. University of California Press, Berkley, 1993.

Hall Peter, *The City as Freeway*, en *Cities of tomorrow an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Cambridge, [MA] Basil Blackwell 1990.

Hénard Eugène; prés. Jean-Louis Cohen, *Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, L'Equerre, Paris 1982.

Norberg Schulz Christian, *Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, NY, 1980.

Le Corbusier, *Como concebir el urbanismo*, Ediciones

Busquets Grau Joan, "Barcelona, *La evolución urbanística de una ciudad compacta*", Barcelona, 2004, Ediciones del Serbal.

"Cerdà; ciudad y territorio una visión de futuro". Barcelona, 2004.

"Cerdà las cinco bases de la teoría general de la urbanización". Compilación. Estructuración y comentario de Arturo Soria y Puig. Madrid 1996 Electa, España.

Ayuntamiento de Barcelona

Ajuntament de Barcelona Cerdà; ciudad y territorio una visión de futuro, 2004.

"Plans i projectes per a Barcelona, 1981-1982", Ajuntament de Barcelona.

"Barcelona, Espais i Escultures (1982-1986)", Ajuntament de Barcelona. Barcelona, 1987.

"Projectar la ciutat metropolitana", Ajuntament de Barcelona.

"Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample a Barcelona" Laboratori d'Urbanisme(Universitat Politècnica de Catalunya), Ajuntament de Barcelona,1992

1999 *Urbanisme a Barcelona*, Ajuntament de Barcelona.

Memoria 1995-1998, Barcelona 1999, Sector d'Urbanisme, Ayuntamiento de Barcelona.

Plans cap al 92, Ajuntament de Barcelona.

Barcelona i la Segona Renovació, Ajuntament de Barcelona, 1996.

Barcelona 1979-2004. Ajuntament de Barcelona, 2000.

Pla de Vies : Barcelona : materials pel Seminari de vies 1984 ; Serveis de Planejament Urbanístic, Serveis de Transport i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona.

www.gencat.net

"Obras para mejorar la avenida de Esplugues", 16/03/2005 en la página web del Ayuntamiento de Barcelona www.bcn.es

La Barcelona del 92, Imágenes de un cambio, La Vanguardia.

Barcelona, la Ciutat i el 92, Institut Municipal de Promoció Urbanística 1988/1989, Ajuntament de Barcelona.

Cartografía Barcelona

Fotoplano 2000, Institut cartogràfic de Catalunya

Base digital versió .dxf

Áreas metropolitanas

Font Antonio, Llop Carles, Vilanova Josep M., *La construcció del territori metropolità, Morfogénesis de la regió urbana de Barcelona*, Área metropolitana de Barcelona Mancomunitat de municipis, Barcelona, 1999.

Monclús Francisco Javier, *La Ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura

Contemporània de Barcelona, cop. 1998

Sánchez de Madariaga Inés. "Planificación por consenso y reconducción del crecimiento disperso. El caso del Plan Estatal de Nueva Jersey", Revista URBAN 7. Soria y Puig Estructuración y comentario, Arturo, Cerdà las cinco bases de la teoría general de la urbanización. Compilación. Electa, España, Madrid 1996

Proyecto urbano

Panerai Phillippe y David Mangin, *Projet Urbain*, Marseille 1999, (Traducción castellana "El Proyecto Urbano", por Inés Sánchez de Madariaga, Celeste Ediciones, Madrid 2002)

Solá Morales Manuel, "La segunda historia del proyecto urbano", Revista UR N°5 , 1987, Barcelona.

Renovación urbana

Rogers Richard Lord, *Riverside, Towards an Urban Renaissance*, Final Report of the Urban Task Force, London Department of the Environment, Transport and the Regions, Londres cop. 1999

Navarro Acebes Ferran, Josep M. Vilanova Claret, "Transformació de la ciutat construïda Instruments urbanístics", Aula d'Arquitectura/ ETSAV, Edicions UPC , Barcelona 2000

Geografía urbana

Bettini Virginio, *Elementos de Ecología urbana*, EditorialTrotta, Madrid 1998.

Carter Harold , *El estudio de la Geografía urbana* Edward Arnold, London 1972

John R. Short *An Introduction to Urban geography* Routledge & Kegan Paul, London 1984.

J.H. Lowry *World City Growth* Edward Arnold, Londres 1975

Pacione Michael, *Urban Geography, a global perspective*, Routledge, Londres -Nueva York, 2001.

Park Robert E. and E.W. Burgess, *The City: Suggestions for Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment* The University of Chicago Press, Chicago 1925.

Park, Robert E., *La Ciudad y otros ensayos de ecología urbana* Barcelona : Ediciones del Serbal, Colección: La Estrella polar.

Potter B. Robert, Lloyd Evans S., *The City in the developing world*, Longman limited, Londres, 1998.

Ciudades latinoamericanas

Balbo Marcello, *Urban Planning and the Fragmented city of developing countries*, Third World Planning Review Vol. 15. N°1, Febrero 1993

Borja Jordi *et al*, *Informe sobre la gobernabilidad de las áreas metropolitanas en el mundo*, Urban Technology Consulting, Barcelona 2002.

García Peralta Beatriz, *Cambios en el uso y tenencia de la tierra y procesos sociales entro los agrupamientos en la urbanización del México moderno*. UNAM 1992.

Gilbert Alan, *The Latin American City*, Latin American

Bureau, Londres 1998.

Griffin, E. y Ford, L., *A model of Latin American city structure*, Geographical Review, 70. 397-422.

Piñón Juan Luis, coordinador, *La Reconstrucción de la CIUDAD INFORMAL*, Centro Internacional Ciudad Informal, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia 2001.

Schteingart Marhta, *Las Ciudades Latinoamericanas en la crisis, problemas y desafíos*, Editorial Trillas, México 1989.

Ward Peter M., 1993, *The Latin American inner city: difference of degree or kind?*, Environment and Planning A ,25, 1131-1160.

Mercado del suelo

Harvey David, *The Urbanization of Capital*, Blackwell, 1985 Oxford.

William C. Wheaton, Denise di Pasquale, *Urban Economic and Real Estate management*, Prentice Hall Inc., N.J., 1996.

Christian Topalov, *Ganancias y rentas urbanas* Elementos teóricos, Siglo XXI de España Edit ores, sa, 1984.Madrid

Camagni Roberto, Giblelli Cristina, et al., *The collective costs of dispersed city*, Urbanística 119, diciembre 2002, pgs 62-65.

Morfología urbana

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Les formes de creixement urbà*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1994.

Caniggia Gianfranco, *Tipología de la edificación estructura del espacio antr.*

Parcerisas Josep, *La Forma general de la ciudad*, REVISTA UR N°4, Barcelona 1986.

WHITEHAND, J. W. R.: *The Changing Face of Cities: A Study of development Cycles and Urban Form*. Oxford U.K. and Cambridge USA: Blackwell (The Institute of British Geographers Series: 21), 1987.

Panerai Philippe, Mangin David, *Proyectar la Ciudad*, Celeste Ediciones, Madrid 2002

Capel Horacio, *La morfología de las ciudades*, Ediciones de la Serbal, Barcelona 2002

Solá Morales, Manuel, *Las formas del crecimiento urbano*, Edicions UPC, Barcelona, 1977.

Revistas

AAVV AV PROYECTOS, 011, sept-oct, 2005.

AAVV Topos n° 51, 2005. *Prospective landscape*, p. 14-97.

AAVV Topos n° 53, 2005. Edición especial *Traffic*, p. 14-97.

AAVV ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI no. 358, 2005 May/June, p. 26-29, "*Sautons la barriere*.

Couverture et Zac de la Porte des Lilas, Paris"; Architects: Olivier Le Boursicot, Agence LLTR with landscape architects: Philippe Hilaire.

AAVV Casabella (n° 553-554, 1989)

AAVV Casabella, *El disgno degli spazi aperti*, 597-598.

AAVV CASABELLA Special issue. *Forme del movimento* [Forms of movement] vol. 70, no. 739/740, 2005/2006 Dec./Jan., p. 4-168.

AAVV ARQ: ARCHITECTURAL RESEARCH QUARTERLY, *Lessons at the roadside*, vol. 8, no. 1, 2004 Mar., p. 27-37.

AAVV JOURNAL OF URBAN DESIGN, *Regenerating urban space: putting highway airspace to work*, vol. 9, no. 1, 2004 Feb., p. 47-71.

AAVV CONTROSPAZIO, *Paesaggio [Landscape]*, vol. 35, no. 109, 2004 May/June, p. 32-49.

AAVV A&V MONOGRAFÍAS, Special issue. *Cataluña ciudad*, no. 11, 1987, p. 3-80.

AAVV QUADERNS, Special issue. *Sinergia*, no. 200, 1993 May/June, p. 1-107.

AAVV QUADERNS Special issue. *Cuaderno de aquí*, no. 240, 2004, p. 6-200.

AAVV Harvard Design Magazine nº 22, spring/summer 2006.

AAVV Urbanismes et Architecture, Cécile Maillard, *Streetwise dutch*, nº 250, 1991

AAVV Urbanística nº45, nº 71, nº68,

AAVV Urbanisme nº 120-121, año 1970.

AAVV Techniques et Architecture nº1 año 1968, nº5 año 1970 y nº6, año 1970.

Guadalajara

Atlas de la producción del suelo en la zona metropolitana de Guadalajara, 1970-2000, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 2005.

AAVV Artes de México, monográfico Guadalajara, nº 41

Cabrales Barajas Luis Felipe, *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, 2002 Universidad de Guadalajara, UNESCO.

García Rojas Irma Beatriz, *Olvidos, acatos y desacatos, Políticas urbanas para Guadalajara*, 2002, Universidad de Guadalajara.

González Gortazar Fernando, *Arquitectura y escultura, 1965-2001*, Coordinación de Cooperación, Educación y Cultura de la Secretaría de Relaciones Exteriores [etc.], 2001

González Gortazar Fernando coordinación y prólogo, *La Arquitectura mexicana del siglo XX*, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1996

Gómez Sustaita Guillermo, *Colonia Chapalita, Ciudad jardín 1943-2003*, Guadalajara, 2003.

Gómez Sustaita Guillermo, *El siglo XX, los decenios de Guadalajara*, Instituto cultural Ignacio Dávila Garib, A.C. Guadalajara 2002.

Fausto Brito Adriana, *Suelo Urbano y Reservas Territoriales, políticas y mercado del Suelo en América Latina*, 1998, Universidad de Guadalajara, CONACYT, Lincoln Institute of Land Policy.

López Moreno Eduardo, *La Cuadrícula en el Desarrollo de la Ciudad Hispanoamericana*, 2001, Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

López Moreno Eduardo, *La Vivienda Social: una Historia*, 1996, Universidad de Guadalajara, Universidad Católica de Lovaina.

Wario Esteban, *Crecimiento Urbano y Acumulación del Capital*, en *Encuentro*, Guadalajara, El Colegio de Jalisco, Vol. Nº1, Nº4, 1984.

Revel Mouroz, Jean. *Aspects de l'industrialisation à Medellín, Guadalajara et Monterrey en: L'espace mexicain*, questions

d'actualité, T. II, Paris, IHEAL, 1976.

De Alba Carlos. *La Petite industrie et les entrepreneurs dans une société dépendante, le cas de Guadalajara, Mexique*. Tesis de Doctorado, París, EHESS, 1987 Arreguín Manuel, *La Planeación Urbana en Guadalajara*, CEPES, n° 4, 1984.

De Alba Carlos y Kruijt Dirk, *Los Empresarios y la Industria de Guadalajara*, Guadalajara, El Colegio de Jalisco, 1985.

CEIT, *Movilidad: una visión estratégica en la zona Metropolitana de Guadalajara*, ITESO, Centro Estatal de Investigación de la vialidad y el Transporte, Secretaría de vialidad y transporte del Estado de Jalisco. Guadalajara, 2001.

Varley Ann, *A New Model of Urban Land Regularisation in México? The Role of Opposition Government En The European Journal of Development Research*, Vol. 11, N° 2, December 1999, pp.235-261. Publisher by Frank Cass, London

Varela Torres Alfredo, *Conservación de la vivienda como patrimonio arquitectónico y satisfactor habitacional en los centros Históricos*. Tesis doctoral por la Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Arquitectura, división de estudios de posgrado e investigación. 1996.

Vázquez Daniel, *La transformación de la tierra de rural a urbana en la periferia de Guadalajara*, Colegio de Jalisco.

Zohn Alejandro, *Arquitectura y Reflexiones*, Unión Editorial, Guadalajara 1999.

Zohn Alejandro, *Entorno e identidad*, Menhir, México, 1997.

Planes:

SEDESOL (Secretaría de Desarrollo Social) "Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006". México 2001

Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco, "Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara 1995" (POZCG), Guadalajara 1995.

Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco, "Proyecto de Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara". (Versión Preliminar para consulta pública) Marzo 2000, Consejo Metropolitano de Guadalajara, Consejo Estatal de Desarrollo Urbano.

Planes parciales de desarrollo urbano del municipio de Guadalajara, 2000, Comisión de Planeación de desarrollo urbano.

Planes parciales de desarrollo urbano del municipio de Zapopan, 2005. Departamento de obras públicas del ayuntamiento de Zapopan.

Cartografía:

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Escala 1: 50 000. 86 x 63 cm. Coordinación Estatal Jalisco. INEGI. Cartas Temáticas. Zapopan, Jal., México.

GUADALAJARA ESTE F13-D66. 1975.

GUADALAJARA OESTE F13-D65. 1975.

GUADALAJARA ESTE F13-D66. 1993.

GUADALAJARA OESTE F13-D65. 1993.

Estratificación socioeconómica por AGEB urbana, INEGI, marzo, 1990.

Plano digital del área metropolitana de Guadalajara, 2000, versión dwg. Proporcionado por el Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco.

Fotoplanos

1950 (propiedad del Archivo general del Estado de Jalisco)

1970, INEGI.

1994, proporcionado por el Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco

2005, obtenido en <www/http/googleair.com>

Foto Satelital de la región metropolitana de Guadalajara, 2000. Proporcionado por el Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco

Cartografía histórica:

Plano de la parte fortificada de Guadalajara en el sitio de junio, julio, agosto de 1846. (Fotocopia)

Propiedad: Archivo histórico municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.

Plano general del Valle de Atemajac, 1902 "con la localización de acueductos que surten de agua la ciudad". Propiedad: Archivo histórico municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.

Plano de la ciudad de Guadalajara, 1935. Propiedad: Archivo histórico municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.

PLANO DE LA CIUDAD Y VALLE DE GUADALAJARA. 1942. Dirección de Geografía, Meteorología e Hidrología de la Secretaría de Agricultura con la cooperación del Instituto de Geografía de la Universidad de Guadalajara. Escala 1: 10 000. 148 x 105 cm. Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Colección General. Guadalajara, Jal., México.

Plano de la ciudad de Guadalajara, 1949. Fotocopia. Propiedad de la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco.

Plano de la ciudad de Guadalajara 1952, escala 1:10,000
Propiedad: Archivo histórico municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.

Plano de la ciudad de Guadalajara 1969
Propiedad: Archivo histórico municipal del Ayuntamiento de Guadalajara.

Información digital:

Atlas de la producción de suelo urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, 1970-2000. Universidad de Guadalajara, 2005.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática), "*Ciudades Capitales, Una visión Histórico Urbana*", volumen 1, Disco Compacto, México, 2000.

COPLAUR "Planes Parciales de Desarrollo Urbano del municipio de Guadalajara, 2000". Ayuntamiento de Guadalajara 2000.w

ORIGEN DE LAS ILUSTRACIONES_

Guadalajara

SEDEUR (Secretaría de Desarrollo Urbano) "Proyecto de Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara, (Versión Preliminar para consulta pública) Marzo 2000, Consejo Metropolitano de Guadalajara, Consejo Estatal de Desarrollo Urbano

3,15 3,52 3,54

"Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara 1995" (POZCG), Guadalajara 1995.

4,5

Fondo Teixidor, Fototeca INAH

3,20

Archivo Histórico Municipal de Guadalajara

3, 21 3,23 3,30 3,33 3,55 3,56 3,66

3,67 3,68 3,69 3,92 4,31 5,34 5,35 5,36

5,39 5,41 5,42 5,47 5,48 5,53

Colección de Residentes de Chapalita A.C.

3,24 3,25 3,26

INEGI

Estratificación socioeconómica por AGEB urbana, marzo, 1990

3,22

3,34 4,4 4,33 5,52

Colección de familia Aguilar Valencia

3,27 3,28 3,24

Colección familia de Alba Martín

3,30 3,31

González Gortázar Fernando *Arquitectura y escultura, 1965-2001*, Coordinación de Cooperación, Educación y Cultura de la Secretaría de Relaciones Exteriores [etc.], 2001

3,32 3,71 5,43

"Colonia Loma Dorada" del Banco del Atlántico y Banpacífico Dossier publicitario

3,35 3,36 3,37 3,38 3,39 3,40

Colección familia Martínez Vereca

3,45

SEDESOL (Secretaría de Desarrollo Social) "Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006". México 2001

3,53

Zohn Alejandro, *Entorno e identidad*, Menhir Libros, México, 1997

3,61 3,62 3,63

Grupo San Carlos Folleto publicitario

3,64 3,65

CEIT (Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte Guadalajara, Jalisco. México)

3,70 3,72 3,73 3,77 4,26

Colección Luis Márquez

3,74 3,75

Obras públicas de Zapopan

3,78 3,79

López Moreno Eduardo, Interpretación de esquemas del libro *La Cuadrícula en el Desarrollo de la Ciudad Hispanoamericana*, 2001, Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

3,92 3,94 4,30

Archivo histórico de Jalisco

3,95 3,97

Instituto de Geografía y Estadística Universidad de Guadalajara

3,99

Gómez Sustaita Guillermo, *El siglo XX, los decenios de Guadalajara*, Instituto cultural Ignacio Dávila Garibi, A.C. Guadalajara 2002

3,49 3,108 5,9

COPLAUR

4,19 4,21 4,22

ITTE (Instituto de información territorial del Estado de Jalisco)

4,4 4,45 4,46 5,2 6,35

<googleair.com>							
	4,47	4,48	4,49	4,50	5,15	5,17	6,73
6,74	6,75	6,76	6,77	6,78	6,79	6,80	
Colección Salvador Rojas							
5,3							
Colección del Museo de Historia de la ciudad							
5,37							
5,38							
Archivo histórico del Estado de Jalisco							
5,45							
5,51							
Colección familia Aguilar Valencia							
5,46							
<u>Barcelona</u>							
Arxiu Històric de la Ciutat, Institut Municipal d'Historia.							
1,5							
Arxiu Històric de la Ciutat, Fons Cerdà							
1,6							
1,7							
1,8							
1,9							
Busquets Joan, Barcelona, la construcció urbanística de una							
ciudad compacta, Ediciones del Serbal 2004							
2,1							
2,77							
6,16							
Ayuntamiento de Barcelona							
"Áreas de Nueva Centralidad", Barcelona. "Varios corazones para una							
ciudad", Revista Barcelona Metrópolis Mediterrània nº8, 1988.							
2,7							
Ajuntament de Barcelona							
2,8							
2,13							
2,14							
2,68							
2,69							
2,70							
Barcelona i la Segona Renovació, 1996							
2,10							
2,6							
2,9							
Pla de Vies : Barcelona : materials pel Seminari de vies 1984 : Serveis de							
Planejament Urbanístic, Serveis de Transport i Circulació de l'Ajuntament							
de Barcelona							
2,11							
2,12							
Plans cap al 92							
2,15							
2,16							
2,17							
2,19							
2,20							
2,21							
2,22							
2,23							

www.bcn.es							
2,28	2,29						
La Barcelona del 92, Imágenes de un cambio, La Vanguardia							
2,34	2,35						
www.trenscat.com, www.bcn. Es							
2,60	2,61	2,62	2,63				
<u>Varios</u>							
Hénard Eugène; prés. Jean-Louis Cohen, <i>Etudes sur les</i>							
<i>transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme</i> , L'Equerre, Paris							
1982							
1,1	1,13	1,14	1,15	1,16			
Histoire de la France urbaine, tomo 4, p. 90,							
Les voies nouvelles à Paris sous le Second Empire							
1,2							
Patrice De Moncan, Claude Heurteux , Le Paris d'Hausmann, Paris,							
Les Éditions du Mécène cop. 2002							
1,3	1,4						
Wikipedia, the free encyclopedia							
<i>Daniel Burnham</i>							
1,10							
<i>Frederick Law Olmsted</i>							
1,18							
<i>Stroeger St.</i>							
1,53							
Revista Urbanismo COAM, "Transporte" , Mayo 1990.							
1,11	1,12						
Municipal Parks and City Planning: <i>Frederick Law Olmsted's Buffalo</i>							
<i>Park and Parkway System</i> , State University of New York College at Buffalo,							
1,17							
Wilson William H., <i>The City beautiful movement</i> , Baltimore, [MD]							
[etc.] : The Johns Hopkins University, cop. 1989							
1,19							

Fogelson Robert M., *The Fragmented Metropolis, Los Angeles, 1850-1930*. University of California Press, Berkley, 1993.

1,20 1,21 1,22 1,23 1,24 1,25 1,26

Le Corbusier, *Como concebir el urbanismo*, Ediciones Infinito Buenos Aires, 2001

1,27 1,28 1,29 1,30

1,31 1,32

Boaga Giorgio, *Diseño de tráfico y forma urbana*, Gustavo Gili, Barcelona, 1972.

1,33 1,34 2,75 2,76

The History of San Francisco Bay Area Freeway Development <http://www.cahighways.org/maps-sf-fwy.html>

1,35 1,36

Topos nº 53, 2005. Edición especial Traffic

1,37 2,32 2,33 2,43 2,57 2,58 2,59 6,33

Lynch Kevin, *La imagen de la Ciudad*, GG, Barcelona 1998.

1,38

www.bostonroads.com/roads/central-artery

1,39 1,40 1,41

Urbanística nº45, nº 71, nº68

1,42

Urbanisme nº 120-121, año 1970.

1,43

Techniques et Architecture nº1 año 1968, nº5 año 1970 y nº6, año 1970.

1,44

Buchanan Colin, *Tráfico en las ciudades*, Tecnos Madrid, 1963.

1,45 1,46 1,47

www.italcultbudapest.hu/Immagini/AldoRossi

1,48

Appleyard Donald, *Livable Streets*, University of California Press,

1981

1,49 1,50

Gehl Jan & Lars Gemzoe, *New city spaces, Copenhagen*, The Danish Architectural Press 2000

1,54 1,55 2,78

Casabella, *El disño degli spazi aperti*, 597-598.

1,56

Traffic calming, state of the practice, ITE, FHWA, Agosto, 1999

1,57

www.pdc.us/ura

1,58 1,60

www.portlandstreetcar.org

1,59

RiverPlace, Portland, Oregon, 1987 "Excellence on the Waterfront" Honor Award Winner.

1,61 1,62 1,63 1,64

Rogers Richard Lord, *Riverside, Towards an Urban Renaissance*, Final Report of the Urban Task Force, London Department of the Environment, Transport and the Regions, Londres cop. 1999

1,65 1,66 1,67 1,68 1,69

Allard Jolles, et alt, editors, *Planning Amsterdam scenarios for urban development, 1928-2003*, Rotterdam NAI cop. 2004.

2,2 2,3

Solá Morales Manuel, "La segunda historia del proyecto urbano", Revista UR N°5 , 1987, Barcelona.

2,4 2,5

Casabella (nº 553-554, 1989)

2,39 2,40 2,41 2,42

Topos nº 51, 2005. Prospective landscape, p. 14-97

2,44 2,45 2,46

Madrid Río en: www.munimadrid.es/Calle30/PDF/RIO3.pdf

2,47 2,48

AV PROYECTOS, 011, sept-oct, 2005

2,49 2,50

Burnside Transportation and Urban Design Plan Technical Refinements, Final draft junio 2005, www.pdc.us/pdf/dev_serv/burnside_couch/transportation_urban_design.pdf

2,51 2,52 2,53 2,54 2,55 2,56

www.pps.org (Proyect for public spaces)

2,79 2,81 2,82

www.metrobus.df.gob.mx

2,83

2000 Prince Claus Awards, Prince Claus Fund for Culture and Development, Netherlands 2000

2,84 2,85

Manchón Felipe, *Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano*, Ministerio de Fomento, Dirección general de la vivienda, la arquitectura y Urbanismo, Madrid, 2004.

2,88 2,89

Mc Cluskey Jim, *Diseño de Vías urbanas*, Barcelona, GG, 1984

2,94

www.omex.info - Photo-Gallery Mexico

2,99

www.grandavenuecommittee.org

2,101

Appleyard Donald; Lynch Kevin, Myer John R., *The view from the road*, The MIT Press, cop. Cambridge, [MA] 1964.

2,102 2,103 6,05 6,06

Carter Harold , *El estudio de la Geografía urbana*, London 1972

3,80 3,81 3,82

Potter B. Robert, Lloyd Evans S., *The City in the developing world*, Longman limited, Londres, 1998

3,83

"La Ruta de la Amistad", Los Ecos de Mathías Goeritz, Ensayos y Testimonios, México: Instituto de Investigaciones Estéticas UNAM, 1995, p. 169.

6,11

Ultimate Landscape Design, editorial Teneues, Madrid, 2005

6,13 6,14

Colección Manuel Herce

6,17