

5

# Análisis de casos de ciudades

*Alconofia  
Fuente: From master plan to Architecture,  
Stamoni & Meuser, 2009*



**La ciudad se ha debatido entre ser sólo un lugar de consumo en lugar del de producción, sin embargo estamos presenciando el renacer de la idea de ciudad como lugar para disfrutar, aprender, vivir y no solamente para hacer crecer la economía, dando lugar de nuevo a un ciudadano urbano en su sentido más amplio.**

HÉCTOR QUIRÓZ ROTHE. *El malestar por la ciudad en Revista Bitácora* 87. Facultad Arquitectura UNAM, 2002



*Calle comercial, Shenyang China. Fuente: Shenyang China, Alcaldía de Shenyang China, 1998.*

## 5.1 Introducción

El origen de las ciudades como organización social, política y cultural se ubica desde los inicios de la civilización misma, donde los primeros grupos humanos se concentraron en asentamientos permanentes en un espacio determinado, buscando protegerse de las inclemencias de la naturaleza y cooperando mutuamente en la búsqueda del bienestar entre todos sus miembros. Estos fueron evolucionando a través de la historia de acuerdo a sus ideologías, dando origen a las diferentes ciudades, como espacios arquitectónicos y urbanos de bienestar, confort y estética, que satisfacía las necesidades de sus habitantes.



Los cambios necesarios en este proceso evolutivo casi siempre eran para mejorar y la visión positiva de la ciudad se identifica por lo general, con la ciudad tradicional, mientras que la negativa se ubica a partir de la ciudad industrializada europea en el siglo XIX. Ya en la actualidad, la crítica se refiere principalmente a su indiferencia y marginación, producto de la liberalización de los mercados y la globalización de la economía. Aunque algunos teóricos con el auge de las relaciones virtuales han pronosticado el fin de la ciudad, tal como la hemos experimentado hasta el presente, sin embargo el contacto directo entre las personas es insustituible en muchas actividades de la vida humana, por lo cual la existencia de las ciudades es indispensable para recuperar el sentido de comunidad. Este es el punto de partida para la reconstrucción de las ciudades actuales, como un proyecto colectivo de búsqueda de una sociedad más justa y equitativa que promueva y estimule el contacto y la cooperación implícita entre sus miembros.

Muchas ciudades en el mundo han reconocido la importancia que tienen sus ciudades para revitalizar sus economías,

por lo cual han realizado los cambios necesarios para salir del deterioro y decadencia pos-industrial en que se encontraban. Algunos de estos son la implementación de planes estratégicos y grandes proyectos urbanos y arquitectónicos para mejorar la eficiencia y estimular la atracción de inversionistas, empresas, residentes, turistas y empleos, entre otros. Con esta perspectiva, en el presente capítulo se hace un análisis de algunas ciudades en el mundo que han enfrentado problemas en sus centros urbanos similares a los de San José, para conocer cómo eran antes, los planes y estrategias que han aplicado para resolverlos y cuál es su situación actual, con el propósito de que nos sirvan de aprendizaje y de apoyo para las recomendaciones que se harán más adelante. Primero se analiza a nivel general varias ciudades en el mundo que han realizado transformaciones importantes y luego se presentan tres casos investigados en forma más detallada. El primero es Barcelona en España, por la importancia que el modelo empleado en esta ciudad tiene para América Latina y los otros dos ejemplos son Bogotá capital de Colombia y Santiago de Chile, por ser ciudades latinoamericanas que están realizando grandes esfuerzos para transformar sus centros urbanos.

Muchos de los grandes cambios que tienen que enfrentar las ciudades hoy en día se han iniciado a

partir de la globalización de la economía mundial. Por ejemplo, en la localización de algunas industrias y negocios, no están limitados a ningún lugar particular, los inversionistas pueden ubicarse donde mejor convenga a sus intereses, apoyados por las facilidades actuales que les brindan los medios de comunicaciones instantáneas y de transportes rápidos para trasladar capitales y productos de un lugar a otro. Todos estos cambios a nivel mundial, indican que las ciudades con más probabilidades de éxito en la nueva economía, para atraer inversiones y retener actividades productivas serán aquellas que brinden seguridad, servicios eficientes, espacios públicos agradables y con calidad de diseño, variedad de oferta cultural, de entretenimiento, recreativa y deportiva que las califiquen como lugares atractivos, seguros y placenteros donde vivir, trabajar, producir y visitar. Según Jeffrey D. Sachs<sup>77</sup>, el éxito de varias ciudades en China, se debe a la continuación de estrategias exitosas de desarrollo basado en ciudades, cuyas pioneras fueron Singapur, Pusan (Corea) y Penang (Malasia). Sin embargo, también se advierte que en su búsqueda de crecimiento económico, no se deben olvidar los beneficios que se obtienen de la provisión de espacios sociales, como áreas verdes, centros recreativos y de ocio, restaurantes, centros educativos y de salud, preservando también la herencia cultural, urbana y arquitectónica.

*“Una ciudad sin pasado ni belleza no es un lugar, es un sitio que hoy existe y mañana puede desaparecer. Una ciudad enraizada en su pasado es un sitio donde la gente se quiere quedar, invertir y hacer crecer a sus familias para ver el futuro que les espera”<sup>78</sup>.* También debe existir un ambiente de tolerancia, protección a los derechos individuales y se aliente la expresión individual, cualidades que han hecho de ciudades como Boston, Londres, Nueva York y Tokio centros de innovación. Las industrias creativas tales como el software, editorial, diseño, música, video, cinematografía y los juegos electrónicos serán cada vez más importantes en las economías de las ciudades en crecimiento<sup>79</sup>. El caso de la ciudad de Nueva York es representativo de la gran diversidad de culturas que le han dado una reconocida identidad como ciudad altamente cosmopolita, representado en los diversos espacios públicos urbanos como el Central Park, valioso espacio público, cultural y multifacético.

77 Director del Earth Institute de la Universidad de Columbia, en *Ciudades: la nueva frontera*. Grupo del Banco Mundial. Desarrollo Urbano.

78 En *Ciudades: la nueva frontera*. Grupo del Banco Mundial. Desarrollo Urbano.

79 *Idem*.



## Análisis de ciudades



También muchos de los problemas que deben enfrentar las ciudades en la actualidad, se deben principalmente al crecimiento poblacional, pues las ciudades serán lugares donde vivirá en el futuro la mayor parte de la población mundial, el aumento debido a las inmigraciones, supera en muchas el 50% y se espera que siga creciendo. Cada vez más los habitantes de áreas rurales emigran a las urbanas en busca de mayores oportunidades de empleo,

educación, salud y mejor calidad de vida. Por lo tanto se requerirán más fuentes de empleo, más viviendas e infraestructura de servicios urbanos para satisfacer el crecimiento de la demanda y también por la congestión y contaminación por los desechos de la ciudad, incrementados en los últimos años por el uso intensivo de los espacios públicos por el aumento de la pobreza.

Por otro lado, los problemas actuales que viven los centros de muchas ciudades, han hecho que la gente con más recursos económicos prefiera vivir



Fuente: Arq. Guillermo Porras  
Nueva York 2005

en lugares menos congestionados, menos contaminados y más seguros, por lo que cada vez los viajes hasta las residencias son más largos, con el consecuente aumento de costos económicos, sociales y ambientales, extendiendo los límites de las áreas metropolitanas cada vez más, invadiendo las zonas productivas, de reservas naturales y de acuíferos, poniendo en peligro la vida presente y futura. Todo esto ha dado como resultado ciudades dispersas y fragmentadas, inseguras e ineficientes y de baja calidad estética, con fuentes de agua contaminadas,

menos campos verdes y una infraestructura urbana más cara y desarticulada, con grandes costos y efectos económicos y sociales para todos.

Estos son algunos factores por los que en muchas ciudades los temas urbanos ocupan un lugar importante en las agendas de los gobiernos, analizando las estrategias posibles para superar el abandono y deterioro de los centros de sus ciudades, ocasionados principalmente por la baja densidad de habitantes, de vivienda, empleo y seguridad.



Fuente: Arq. Guillermo Porras  
Nueva York 2005

An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, viewed through a circular lens. The city is densely packed with buildings and is situated on a hillside. The image has a blue tint and a soft, hazy atmosphere. The title text is overlaid on the center of the image.

# Ciudades en el mundo



*La Habana, Cuba.*

*Fuente: Programa de Cooperación Internacional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, España, 2000.*

***No se puede perder de vista que la forma urbana es producto de una sociedad, de una economía, de un sistema político, y que cualquier cambio en la forma es consecuencia de un cambio en estos ámbitos, lo que implica que la transformación de la ciudad debe venir acompañada de un programa político.***

*HÉCTOR QUIRÓZ ROTHE. El malestar por la ciudad en Revista Bitácora #7. Facultad Arquitectura UNAM, 2002*

## 5.2 Ciudades en el mundo

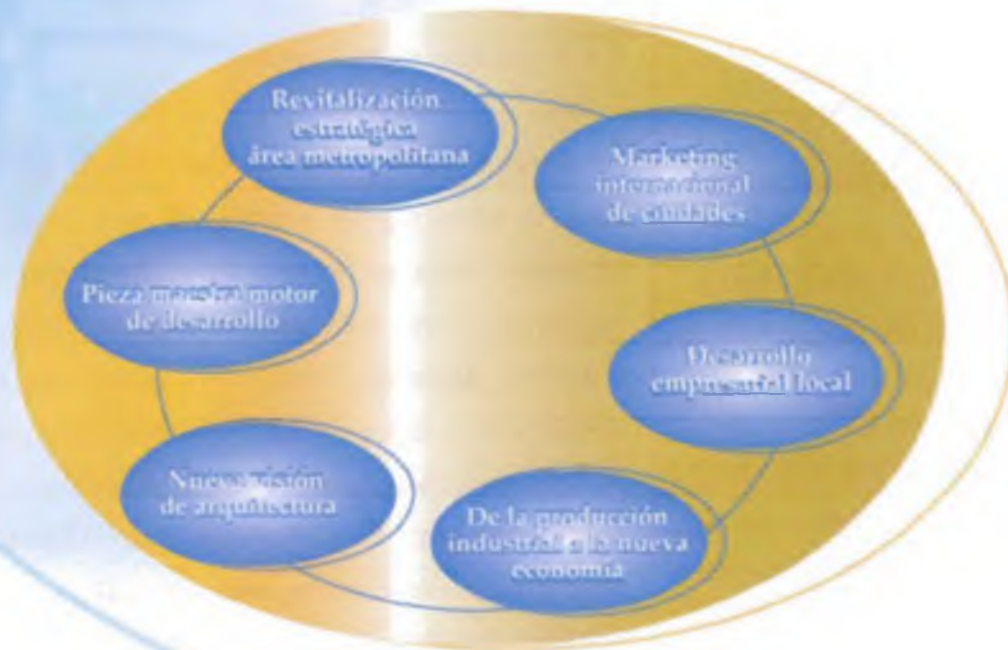
Entre los principales países que han visto la necesidad de recuperar sus ciudades como lugares estratégicos para el desarrollo futuro de sus habitantes, están en Europa Italia, Alemania, Dinamarca, Inglaterra, también en China, Asia y en América, Estados Unidos, Canadá, Brasil, Colombia, Argentina, Chile, entre otros. En España son varias las ciudades que han implementado planes estratégicos siguiendo el ejemplo de Barcelona, tales como Valencia, Valladolid, Cádiz, Málaga, Gijón, Avilés, entre otras. En particular en América Latina varias ciudades se han inspirado en este modelo, tales como Buenos Aires, Río de Janeiro, Córdoba, Rosario, Cartagena de Indias, Bogotá, Medellín, Salvador de Bahía, Fortaleza, Bello Horizonte, Caracas, Mérida, Monterrey, Guadalajara, La Habana y Santo Domingo<sup>80</sup>.





En España, Bilbao es una de las ciudades que protagonizó por las grandes transformaciones urbanas que están modificando su paisaje urbano. Su evolución histórica ha pasado por varias etapas importantes desde su fundación en el año 1300 como una villa medieval, en 1511 se transforma en una mercantil y a finales del siglo XIX, se transforma en

una importante metrópoli industrial. Sin embargo, en 1975 durante la producción industrial masiva basada en la construcción naval, lo que produjo gran impacto a nivel social, urbano y ambiental, como desempleo, deterioro ambiental y del tejido urbano, emigración, estancamiento de la población y marginación social. Efectos que se presentaron en muchas otras ciudades con similares características como Pittsburgh, Glasgow, Hamburgo, Róterdam y Turín entre otras.



Fuente:

Bilbao – Torino Estrategias Competitivas e interdependientes. Arthur Andersen. Internet, 2001

Para salir del estancamiento en que se encontraban se plantearon un Plan Estratégico con el propósito de establecer las estrategias más adecuadas para el futuro de la ciudad. Se propusieron cuatro ejes de actuación, relacionados directamente con el espacio urbano y el desarrollo socioeconómico, éstos son:

1. Ampliación del Puerto de Bilbao, el nuevo aeropuerto, la construcción del metro, la

reforma vial y ferroviaria y la estación intermodal.

2. La regeneración medioambiental y urbana.
3. Inversión en recursos humanos y transformación tecnológica y
4. Impulso a las actividades culturales, deportivas y de ocio, con proyectos urbanos importantes como teatros, redes de bibliotecas y centros recreativos, como el Museo Guggenheim, con el que se han dado a conocer en el exterior para atraer turismo e inversiones.



Museo Guggenheim

Por otro lado, también en Oriente debido al acelerado crecimiento de la población y de la economía de muchas ciudades antiguas y nuevas, han surgido grandes proyectos urbanos y arquitectónicos estratégicos para atraer y estimular la llegada de población y de inversionistas para que contribuyan al desarrollo de ciudades como Shanghai, Shenyang y Malasia, entre otras.

También en Australia varias ciudades han reconocido la necesidad de renovar y revitalizar sus centros urbanos, tales como Melbourne, donde se ha mejorado el espacio público y la gente ha vuelto a vivir en el centro, el cual había sido abandonado.



*Shanghai. Fuente: Arq. Ofelia Sanow, 2005.*



*Melbourne. Fuente: Nuevos espacios urbanos, Jan Gehl & lais gen.co, 2002*

En el contexto americano son muchas las ciudades que están siendo recuperadas para los residentes y usuarios, conservando la escala humana y protegiendo el medio ambiente urbano con un diseño adaptado al paisaje y la topografía de la ciudad, por ejemplo Seattle y San Francisco entre ellas. Esta ha sido de las primeras en utilizar la planificación estratégica en América, recuperando para el uso público peatonal, de ciclistas y

trolebuses una importante zona, al demoler una autopista que la atravesaba y que había sido destruida parcialmente por un terremoto. Otras ciudades en Estados Unidos están haciendo lo mismo, para revitalizar áreas abandonadas o recuperar los espacios intersticiales que se forman alrededor de las autopistas.



*San Francisco, U.S.A. Fuente:  
Revista Planning Vol. 67, #1  
American Planning Association, 2001.*

También en Canadá, la Iniciativa de Ciudades Sostenibles, establecida para promover el desarrollo económico sostenible de las ciudades a través del gobierno de este país, estableció una cooperación con la ciudad de San José, para incentivar el desarrollo económico sostenible en esta ciudad capital. Dicha agrupación promueve el desarrollo de las ciudades por su importancia en la economía de los países. En Canadá el 80% de la población vive en áreas urbanas y su economía está basada en los servicios (finanzas, tecnología e innovación) localizada en ciudades. Las siete áreas metropolitanas más grandes generan el 45% del PIB y el 60% de los nuevos empleos en el 2002 fueron creados en 10 áreas metropolitanas. Esta iniciativa destaca las tendencias del desarrollo económico sostenible, para lo cual es necesario que las ciudades sean sostenibles, creativas y competitivas.

Para lograr que las ciudades sean sostenibles, se deben integrar varios factores en su gestión urbana tales como<sup>83</sup>:

•Protección y mejora del medio

ambiente. •Desarrollo social.

•Desarrollo económico. •Gobierno eficiente y efectivo.

Para desarrollar la ciudad creativa se debe enfatizar en:

•Nuevos servicios, productos y alto nivel de conocimiento. •Calidad de vida urbana, como recreación, naturaleza y artes entre otros.

También para estimular el desarrollo de ventajas competitivas en la ciudad, se debe competir por:

•Talento. •Calidad de vida, en la ciudad. •Amenidades naturales. •Sistemas educativos, investigación y desarrollo. •Sistemas de comunicación. •Diversidad de la población.



Elaborado a partir de la presentación de Salazar Carlos. San José, Costa Rica. Programa de Ciudades Sostenibles. Ministerio de Industria, Gobierno de Canadá 2004.

1 SALAZAR CARLOS. San José, Costa Rica, Programa de Ciudades Sostenibles. Ministerio de Industria, Gobierno de Canadá, 2004.

2 Idem

3 Idem

Puerto Rico es otra ciudad americana que ha realizado importantes esfuerzos por hacer de sus ciudades lugares eficientes y seguros para atraer y retener actividades productivas para beneficio de sus habitantes. Se han propuesto una nueva visión para el desarrollo físico de la ciudad, basado en un principio fundamental: Consolidar la ciudad, para lo cual utilizarán el urbanismo y los recursos humanos y técnicos del país.

Entre las medidas propuestas están:

- Una nueva cultura de planificación.
- La reconstrucción de ciudades y centros urbanos con el propósito de repoblar y revitalizar los mismos con proyectos de vivienda, comerciales, áreas comunitarias, parques y espacios recreativos, protección del patrimonio, transporte colectivo, arte urbano y estimulación de la mejor arquitectura en las obras públicas.

- El urbanismo en alianza con los municipios. Respaldo económico y técnico para que realicen sus planes de ordenamiento territorial. Fomento y estímulo a proyectos demostrativos de rehabilitación de centros urbanos, vecindarios cercanos a estaciones del Tren Urbano, ornato y mejoras al equipamiento urbano. Estimulación a la cooperación de la empresa privada.

- Coordinación de proyectos e inversiones públicas en infraestructura urbana. Proyectos de vivienda de bajos y medianos ingresos vinculados al planeamiento de uso del suelo y sistemas de transporte colectivo. Espacios públicos donde se aprovechen frentes marítimos, que realcen la relación entre la ciudad y el mar. Atención especial a las redes de transporte colectivo, tren urbano y otros asociados a los usos del suelo y el mejoramiento de las áreas urbanas aledañas.



*Centro histórico de Puerto Rico.*

*Fuente: Dra. Arq. María de los Ángeles Barahona.*



### 5.2.1 Planificación estratégica de ciudades

Debido a la importancia que la planificación estratégica de Barcelona ha tenido en América, sirviendo de modelo en los planes realizados en varios países de Latinoamérica en particular, se presenta un análisis de esta metodología.

El planeamiento estratégico urbano se inspiró en las técnicas de las empresas privadas y se empezó a utilizar en la década de los años 70, aplicándose por primera vez en América en 1984, en la ciudad de San Francisco y otras ciudades norteamericanas.

Se define como el esfuerzo orientado a generar aquellas decisiones y acciones consideradas fundamentales, para hacer realidad la visión de futuro deseada por los principales agentes económicos y sociales de la ciudad, mediante una relación de objetivos y de medidas para alcanzarlos con prioridades bien establecidas<sup>84</sup>.

Se diferencia de la planificación urbana tradicional en que es más comprensivo que

normativo, no se orienta a la regulación del suelo, sino hacia acciones socio-económicas integrales y se centra en las nuevas oportunidades, más que en los objetivos concretos previstos. Sus características básicas son:

- Consideración de la ciudad como un todo económico y social.
- Interacción público privado.
- Orientación a la acción.
- Diseño de un modelo de funcionamiento de calidad.
- Toma en consideración las pequeñas acciones<sup>85</sup>.

También se identifica con una visión de éxito de la ciudad, para lo cual se necesita de varias condiciones:

- Voluntad de las instituciones implicadas de iniciar el proceso.
- Liderazgo de los máximos representantes de las instituciones públicas y privadas.
- Existencia de una mínima infraestructura técnica para elaborar el Plan.
- Recursos económicos y humanos.
- Sentido común y sensibilidad.
- Decisión de hacer efectivo el seguimiento del Plan<sup>86</sup>.

El plan estratégico de una ciudad tiene un objetivo, que define una visión ampliamente compartida por los diferentes actores del futuro de la ciudad y un conjunto de medidas que se proponen para alcanzar este objetivo. El proceso consta de seis etapas que se describen a continuación<sup>87</sup> :

<sup>84</sup> Aula Barcelona. Fundació Bosch i Gimpera. Universitat de Barcelona, Internet, 1994.

<sup>85</sup> Idem.

<sup>86</sup> Idem.

<sup>87</sup> Idem.

•**Diagnóstico interno y externo:** es el estudio de la situación actual, como punto de partida para iniciar el proceso de planeamiento, pero haciendo énfasis en detectar las potencialidades, más que en los problemas y debilidades, elemento clave para estructurar la visión de futuro que se desea para la ciudad. Luego se analiza el entorno externo para determinar las amenazas, pero sobre todo las oportunidades que se tienen que aprovechar en el ambiente geopolítico.

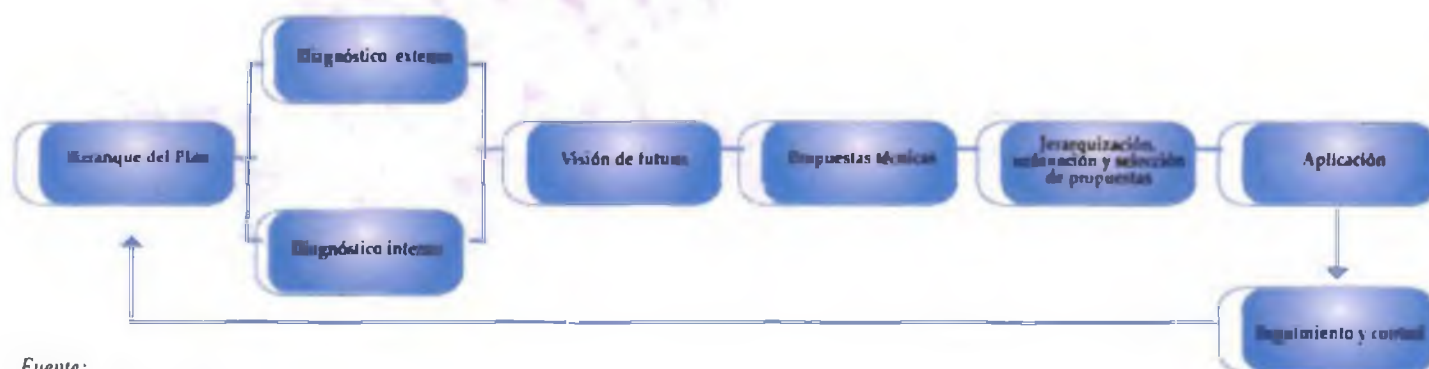
•**Visión de futuro y establecimiento del objetivo:** Teniendo claro el marco general de las debilidades y potencialidades y de las amenazas y oportunidades, se somete a discusión la idea de ciudad que se quiere para los próximos 5 ó 6 años y se plantea el objetivo general del plan.

•**Propuestas técnicas:** Son las acciones que se

tendrían que llevar a la práctica para lograr cumplir el objetivo del plan, para lo cual se establecen comisiones técnicas, que por lo general tienen que cumplir sus trabajos en un plazo de seis meses.

•**Jerarquización, ordenación y selección de las propuestas:** Se seleccionan, ordenan, jerarquizan o se eliminan las propuestas que no corresponden, para dar prioridad a las líneas estratégicas más importantes.

•**Aplicación, seguimiento y control:** Debe garantizarse la aplicación de las líneas estratégicas seleccionadas, para lo cual se deben establecer comisiones de seguimiento y control, presididas por un experto en el tema.



Fuente:  
Elaboración propia, 2005.





# BARCELONA, ESPAÑA

*Barcelona, España.  
Fuente: Gehl & Gemzoe.  
Nuevos espacios urbanos.  
Edi. Gustavo Gili. 2002.*



*Barcelona, España.*

*Fuente:*

*Arq. Zuhra Sasa*

### 5.3 El planeamiento estratégico en Barcelona

Varios factores se fueron conjuntando y que contribuyeron a la gran transformación urbana de Barcelona. A nivel interno finalizó la dictadura franquista y se realizaron las primeras elecciones democráticas en los ayuntamientos, en el año 1979. Durante los primeros períodos de este nuevo modo de gestión municipal, se dedicaron a ordenar y atender las necesidades urgentes de funcionamiento, administración, financieras y sociales. Ya para el tercer período, se empezaron a establecer nuevos objetivos y relaciones con el sector público y privado que antes no existían. En el entorno externo dos factores fueron importantes para iniciar el proceso: la firma del Tratado de Adhesión a las Comunidades Europeas en 1985 que abría nuevas perspectivas de crecimiento económico y por otro lado, la nominación olímpica, proporcionaron la motivación que impulsó y canalizó todos los esfuerzos para lograr la transformación de la ciudad, con la realización de los planes estratégicos para Barcelona, donde ya se han realizado tres<sup>88</sup>.



Se presentan los diferentes planes estratégicos que se han aplicado en la ciudad de Barcelona con el propósito de analizar la evolución que han tenido a través de los años, porque éstos los fueron modificando y adaptando a las nuevas circunstancias de su entorno interno y externo, para un plazo de 5 ó 6 años más.

El planeamiento estratégico en Barcelona se organizó en base a cuatro elementos básicos: •Consejo General del Plan. •Comité Ejecutivo. •Oficina de Coordinación. •Comisiones.

### **I Plan Estratégico - Marzo 1990\***

#### **Objetivo general**

Consolidar Barcelona como una metrópoli emprendedora europea, con incidencia sobre la macro región donde geográficamente se sitúa, con una calidad de vida moderna, socialmente equilibrada y fuertemente arraigada en la cultura mediterránea.

#### **Línea estratégica I**

Configurar Barcelona como uno de los centros direccionales de la macro región.

#### **Objetivos**

1. Inserción de Barcelona en la red de eurociudades y de aglomeraciones metropolitanas de todo el mundo.
2. Vertebración del entorno metropolitano.

#### **Línea estratégica II**

Mejora de la calidad de vida y del progreso de las personas.

#### **Objetivos**

1. Mejora del medio ambiente
2. Potenciar en todos los ámbitos la formación y la investigación como medios para el progreso.
3. Aumentar las oportunidades sociales.
4. Dar prioridad a las infraestructuras culturales.

#### **Línea estratégica III**

Potenciación industrial y de servicios avanzados en la empresa.

#### **Objetivos**

1. Creación de las infraestructuras básicas para los servicios avanzados, las viarias y las telecomunicaciones.
2. Fomento de la innovación tecnológica para el progreso de la industria.

3. Desarrollo de sectores con potencialidad dentro del área metropolitana.

Ante los cambios mundiales, las prioridades y perspectivas cambiaron y en noviembre de 1994 se aprobó el II Plan Estratégico, con un fuerte compromiso en el Programa de Gestión de la Calidad y la Eficiencia de la Ciudad, introdujeron modificaciones para convertirse en ciudad mundial, adaptándose a las nuevas circunstancias del entorno externo.

## II Plan Estratégico™

### Objetivo general

Acentuar la integración del área de Barcelona en la economía internacional para garantizar su crecimiento en términos de progreso económico, social y de calidad de vida.

### Línea estratégica I

Facilitar los procesos de adaptación de los sectores económicos del área de Barcelona.

### Objetivos

1. Reforzar las estructuras de formación y tecnología
2. Mejorar la eficiencia de los servicios públicos y privados de la ciudad.

### Línea Estratégica II

Articulación económico social del área de Barcelona.

### Objetivos

Plantear las actuaciones en la dimensión metropolitana.

### Línea Estratégica III

Generar una respuesta positiva a las nuevas demandas de integración social.

### Objetivos

1. Potenciar la capacidad de creación de nuevos espacios de empleo.
2. Aprovechar positivamente la tendencia del envejecimiento de la población.
3. Integrar las potencialidades de los jóvenes.
4. Anticipar una respuesta a la inmigración como fenómeno en crecimiento.

### Línea Estratégica IV

Garantizar el desarrollo de una moderna economía internacional.

### Objetivos

1. Actividades e infraestructuras vinculadas a la movilidad, a la logística y a la distribución de mercancías y de personas.
2. Actividades e infraestructuras relacionadas con la información.
3. Centro universitario.
4. Mejorar la atracción de la ciudad.
5. Impulsar los sectores relacionados con la salud.
6. Mantener el peso de la actividad productiva industrial.

### Línea Estratégica V

Posicionamiento de Barcelona en la economía internacional.

### Objetivos

1. Macro región
2. Europa
3. América Latina
4. Norte de África



Barcelona, España.  
Fuente: Arq. Zuhra Sasa

Con la experiencia de los dos primeros planes, en 1998 se plantea el III Plan Estratégico para orientar las directrices de los primeros años del siglo XXI, con un horizonte al año 2005, donde se visualizan tres grandes escenarios a futuro, primero: Barcelona como ciudad interconectada con el mundo globalizado. Segundo: Barcelona/Europa, al ser un punto clave de la red de ciudades europeas en el arco latino Venecia-Lisboa-Milán-Barcelona-Madrid y por su especial situación geopolítica, debe convertirse en el enlace entre Europa y los países de América Latina. Tercero: el motor económico, la consolidación de Barcelona como ciudad del conocimiento, es el reto que la ciudad se propone.

### III Plan Estratégico<sup>91</sup>

#### Misión

Para asegurar su progreso económico y social, Barcelona, región metropolitana y capital de Cataluña, ha de impulsar los procesos de su transformación económica, social y urbana y consolidar su posición como una de las regiones situadas a la cabeza en el siglo XXI, vinculándose a la red más amplia de ciudades mundiales a través de su especificidad y de su identidad propia.

#### Línea Estratégica I

Barcelona, región metropolitana cohesionada, activa y sostenible.

#### Objetivos

1. Una visión global para la Región Metropolitana de Barcelona (RMB).
2. Una RMB sostenible.
3. Dar prioridad al transporte público y garantizar una movilidad metropolitana eficiente, sostenible y flexible de las personas y de las mercancías.
4. Generar la capacidad financiera necesaria para garantizar la realización de los proyectos de la RMB.

#### Línea Estratégica II

Aumentar la red de empleo global y la red de empleo relativa a los diferentes colectivos, y crear condiciones para alcanzar las tasas de actividad de las regiones situadas a la cabeza de la Unión Europea.

#### Objetivos

1. Consolidar un mercado de trabajo de ámbito metropolitano.
2. Potenciar el espíritu emprendedor y la creación de nuevas actividades económicas.



3. Facilitar la inserción laboral de los parados y en especial de los colectivos más desfavorecidos.
4. Potenciar la calidad del empleo.

### Línea estratégica III

Ciudad del conocimiento al alcance de los ciudadanos y capital de sectores de nuevas actividades y de servicios en un marco de eficiencia y de calidad.

#### Objetivos

1. Establecer las bases para el seguimiento de la ciudad del conocimiento.
2. Un diseño urbano para el siglo XXI.
3. Mejora de los recursos humanos de la ciudad.
4. Universidades del siglo XXI y un plan de investigación que potencien la sociedad del conocimiento.
5. Infraestructura de transferencia de tecnología sólida, con una orientación emprendedora clara.
6. Potenciación de nuevas actividades económicas.

7. Un proyecto clave: el Forum Universal de las Culturas Barcelona 2004.
8. Una ciudad de calidad.

### Línea Estratégica IV

La región (metropolitana) que garantiza la cohesión social y que estimula una cultura participativa de sus ciudadanos y ciudadanas.

#### Objetivos

1. La ciudad para las personas mayores.
2. Fomento de la vivienda social.
3. La formación base para la no-exclusión social.
4. Barcelona ciudad de peatones.
5. La ciudad que participa.

### Línea estratégica V

Una región (metropolitana) que impulsa el posicionamiento en España y en el exterior como factor multiplicador del atractivo interno y que quiere tener un papel activo en el proceso de consolidación de la Unión Europea.

#### Objetivos

1. Estrategias de posicionamiento con el resto de España y con el exterior.
  - Con España y Europa.

- Con América Latina.
  - Con el Mediterráneo.
2. Las infraestructuras de conexión internacional básicas.
- El aeropuerto internacional del Mediterráneo noroccidental.
  - El puerto del siglo XXI que actúe como gran puerto de la Europa mediterránea.
  - Barcelona centro logístico.
  - Red ferroviaria adecuada.
3. Actividades de apoyo.
- Ferias y Congresos
  - Internacionalización de las PYMES.
  - Atracción turística de Barcelona.
4. Ciudad abierta y solidaria.

El cambio es hoy en día el verdadero eje de la nueva sociedad que se está construyendo, por lo que este modelo tiene que evolucionar hacia una mayor flexibilidad ante la rapidez e intensidad del mismo. Cada vez será más importante tener una visión de futuro de la ciudad por consenso, que el modelo mismo, y hallar sistemas de gestión del cambio. En síntesis el reto futuro es *“pasar del planeamiento estratégico a la ciudad como organización que impulsa el pensamiento estratégico y que hace frente con armonía a situaciones no previstas. Para hacer posible esta*

*evolución, la ciudad debe conseguir un grado elevado de cultura participativa”*<sup>92</sup>.

Los cambios realizados en todas las dimensiones de la realidad de Barcelona se materializaron pronto en el espacio urbano construido de la ciudad, con el nombramiento de parte de la nueva administración del Arq. Oriol Bohigas, cuya filosofía de intervención en los nuevos proyectos consistió, primero en pasar de los planes utópicos que se venían realizando, a la regeneración de la ciudad mediante proyectos tangibles y numerosos. Segundo, optar por vías de carácter urbano que respetaran los barrios y los equiparan, en lugar de las vías rápidas contempladas en el Plan General Metropolitano y tercero, rehabilitar los centros urbanos degradados y dar a la periferia el carácter urbano del que siempre había carecido. En síntesis se trataba de hacer proyectos modestos y numerosos utilizando la arquitectura como principal instrumento de la nueva política urbana.



Una característica fundamental de las nuevas transformaciones fueron los numerosos lugares de reunión que surgieron de la necesidad de la gente, democráticos y amplios espacios para los usuarios, de esta forma cada barrio tenía

su “salón” y cada distrito su parque, donde la gente pudiera reunirse y los niños jugar. También se reorientaron las intervenciones en las áreas dispersas y sin identidad de los años 60, atendiendo las necesidades de la población de estos lugares, mediante las peticiones que hacían llegar a la alcaldía.



*Barcelona, España. Fuente: Arq. Zuhra Sasa*

Otro aspecto importante es la alianza con la cultura, con el lema de “llevar los museos a la calle”, casi todas las obras nuevas se llevaron a cabo con la colaboración de arquitectos y artistas, también se colocaron obras de arte como esculturas y otros en cada parque o plaza. En ninguna otra ciudad se encuentra tal cantidad de proyectos de espacio público innovadores, diseñados por arquitectos y estudiantes, convirtiéndose en un verdadero laboratorio de experimentación creativa <sup>93</sup>.

Entre las obras más importantes están las Rondas, como vías de circunvalación urbana e integradoras de los diferentes distritos y barrios de la ciudad. La abertura al mar con la supresión de la vía del ferrocarril en el frente

marítimo, la conexión del Port Vell con la Barceloneta, el Port Olímpic y el nuevo barrio de la Villa Olímpica. También otras importantes son, la Anella Olímpica, la calidad del diseño urbano con la recuperación del espacio público en una ciudad muy densa y por lo tanto difícil para crear nuevos espacios de parques y jardines, la mejora de aceras, mobiliario, arte, esculturas y por último la renovación de Ciutat Vella, el centro histórico, por el grado de deterioro físico, social y desvalorización del valor del suelo, que la habían convertido en un gheto en el corazón de la ciudad.



Barcelona, España. Fuente: Arq. Zuhra Sasa



Barcelona, España. Fuente: Arq. Zuhra Sasa

## • Ciutat Vella

Se presenta un análisis del Plan de Rehabilitación Integral para el conjunto de Ciutat Vella, antiguo centro de Barcelona, por la relación que tiene con el objeto de estudio de la presente tesis, el deterioro y transformación de los centros urbanos. Este fue seleccionado por el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai en 1996.

### Situación Anterior

Ciutat Vella fue el centro político, industrial, comercial y financiero de Barcelona durante varios siglos hasta la realización del Ensanche en el siglo XIX, cuando entra en un proceso de deterioro progresivo por la pérdida de

actividades económicas y la salida de habitantes con mayores ingresos a otras zonas de la ciudad, representado en el mal estado de la vivienda, la falta de renovación del tejido urbano, surgimiento de actividades marginales, sumándose a esto la contaminación ambiental debido a la centralidad de esta área urbana. Desde 1974 había perdido el 40% de su población, con un alto porcentaje de inmigrantes y un proceso progresivo de envejecimiento de la misma, con un 24% de sus residentes con más de 65 años y elevados índices de desempleo.

La estructura urbana es de origen medieval, con calles y edificios degradados, el 70% de las viviendas fueron construidas antes de 1900, la superficie media es de 60 m<sup>2</sup>, pero el 60% no alcanza dicho tamaño, 7.000 viviendas no disponían de baño privado y el 2% estaban en estado ruinoso.



*"Plano del casco histórico con el puerto y los barrios adyacentes que muestra los nuevos espacios públicos creados entre 1980 y 2000 y la situación del paseo más famoso de Barcelona, Las Ramblas."  
Fuente: Gehl & Gemzoe. Nuevos espacios urbanos. Edit. Gustavo Gili, 2002.*

En 1987 se crea una sociedad anónima municipal encargada de llevar adelante un programa de Rehabilitación Integral de esta zona, con un modelo que se propone hacer compatible la residencia con la actividad económica terciaria (comercio, hostelería, turismo, servicios, ocio) e impulsar una oferta cultural importante aprovechando su situación de centralidad, con el propósito de evitar la salida de la población residente y atraer otra nueva y revitalizar social, económica y urbanísticamente la zona. Este Plan ha estado orientado por los siguientes conceptos:

- La creación de complejidad y diversidad urbana que favorezca la revitalización integral del distrito en sus diferentes aspectos.
  - El mantenimiento de la población, con la reubicación en el propio distrito de 1.300 familias afectadas por la reubicación.
  - Urbanismo y vivienda: promoción de políticas de vivienda pública como privada. Rehabilitación de edificios para realojar a las familias afectadas. Conservación del patrimonio arquitectónico. Generación de nuevo espacio público para disminuir la degradación existente. Creación de parques y zonas verdes (se han sembrado más de 4.000 árboles).
- Transformación de la fachada marítima.**
- Se ha dado prioridad a las zonas más degradadas: Mejora de infraestructuras de movilidad, salubridad y modernización de redes de suministro.
  - Revitalización económica mediante la expulsión de actividades no deseadas y generando un entorno atractivo para nuevas actividades fuertes.
  - Universidad, oferta cultural y otros, que fortalezca su centralidad y promueva los valores de ciudad histórica de Barcelona.
  - Nuevo modelo de movilidad, incrementando los viajes a pie, el uso del transporte público y la bicicleta. Regulación del acceso de vehículos, como parte de un programa de la Comisión Europea que experimenta con una tecnología de tarjeta inteligente, que permite el paso sólo a vehículos autorizados durante períodos preestablecidos.
  - Cohesión y bienestar social: se han creado equipamientos y centros cívicos, programas de atención social, salud, atención a la infancia y tercera edad y programas de seguridad ciudadana.

### Situación posterior

- Se ha construido el 90% de los equipamientos comprometidos y liberado el 70% del suelo previsto.
- 25.000 m<sup>2</sup> de nuevos espacios públicos.
- Se ha aceptado el sistema de acceso restringido de vehículos con un descenso del 78% en días laborales.
- 439 calles tienen alumbrado nuevo, 308 nueva pavimentación (47.000 m<sup>2</sup>).
- 1300 viviendas nuevas, 400 rehabilitadas y suelo disponible para 750 más.
- Dos nuevos parques y 26 plazas acondicionadas.
- Plantación de 4.000 árboles.
- Seis centros cívicos, tres centros para la tercera edad y cinco complejos deportivos.

### Proceso

Este se inició a partir de la declaración del distrito como Área de Rehabilitación Integrada y la creación de una Corporación Municipal para articular todos los proyectos a desarrollar, asignando recursos

con mayor eficacia y priorizar las áreas de intervención. Los residentes de las zonas de remodelación pueden escoger entre una indemnización económica o su reubicación en viviendas de promoción pública. Existe un elevado grado de conciencia sobre la necesidad de realizar un programa de renovación urbana, por lo que las instituciones con competencias participan activamente, también residentes y comerciantes. El compromiso de la sociedad civil permitió una gran participación ciudadana con el proyecto, organizándose en comisiones vecinales y asociaciones.

### 5.3.1 Ciudades en Latinoamérica

Entre las ciudades del contexto latinoamericano que han logrado grandes cambios y transformaciones importantes en el espacio público urbano, destacan Curitiba en Brasil, Santiago de Chile y Bogotá la capital de Colombia. Sin embargo muchas otras ciudades están avanzando en este sentido, como la ciudad de Quito en Ecuador y Lima capital de Perú entre otras, recuperando sus centros históricos como lugares importantes para la reactivación económica de sus países. También en Tijuana, México y La Paz en Bolivia se han propuesto planes estratégicos para resolver algunos de los

problemas que se presentan en sus centros urbanos, debidos en gran parte a la pobreza, la desigualdad social y los conflictos étnicos y culturales que han producido violencia e inseguridad principalmente. Los planes estratégicos de estas ciudades hacen énfasis en el

combate a la pobreza urbana, con la creación y recuperación de espacios urbanos, como una estrategia para beneficiar e integrar a los grupos más pobres y vulnerables a la dinámica de la ciudad, el municipio y del área metropolitana para disminuir los conflictos sociales<sup>94</sup>.



*Córdoba, Argentina.*

*Fuente: Programa de Cooperación Internacional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, España, 2000.*

An aerial photograph of Santiago, Chile, showing a dense urban landscape with numerous buildings and a large green park area in the foreground. The image is overlaid with a semi-circular blue graphic on the left side, featuring a white horizontal line and two curved white lines. The text 'SANTIAGO, CHILE' is centered over the image in a white, serif font.

# SANTIAGO, CHILE

*Santiago de Chile.*

*Fuente:*

*Programa de Cooperación Internacional. Consejería de Obras  
Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, España, 2000.*



*Santiago de Chile.*

*Fuente:*

*Programa de  
Cooperación  
Internacional.*

*Consejería de Obras  
Públicas y*

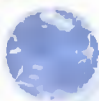
*Transportes. Junta de  
Andalucía, España,  
2000.*

### 5.3.2 Santiago de Chile

Los avances logrados por Chile en la recuperación del centro de la ciudad, le han valido para ser seleccionada en el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai, en 1996. El Plan Regulador Metropolitano de Santiago de Chile es una iniciativa del Ministerio de la Vivienda y Planificación Urbana, para establecer una normativa nueva que responda a la compleja y deteriorada situación de la Región Metropolitana de Santiago en lo relativo a la integración social, identidad, función y estructura urbana<sup>95</sup>.

<sup>95</sup> Índice de Buenas Prácticas. Ciudades para un futuro más sostenible. Plan Metropolitano de Chile. Internet.





### Situación anterior

Desde la década de los años 50, al igual que muchos países en Latinoamérica, Santiago experimenta un importante aumento de la población debido a las migraciones. En la actualidad el 83.% de la población es urbana con una concentración en la ciudad de Santiago del 46%, unos 5 millones de habitantes aproximadamente. El modelo de desarrollo poco compacto se refleja en la baja densidad de 100 habitantes por hectárea, uno de los más bajos del mundo<sup>96</sup>.

La enorme extensión de la ciudad se agudizó a partir de 1979, moviéndose según las fuerzas del mercado, esto la volvió ineficaz estructuralmente: se invadieron grandes cantidades del mejor terreno de cultivo, mientras las áreas centrales se despoblaban y su infraestructura se deterioraba. Al mismo tiempo se generaba una segregación espacial, social y funcional expresado en el deterioro de las condiciones de vida de la mayoría de sus habitantes, los cuales no tenían posibilidad de elegir la ubicación de su residencia.

El efecto de esta situación es el alto costo y tiempo perdido en el transporte, falta de servicios y de equipamientos urbanos próximos a las viviendas de un gran sector de la población, que las han apartado de las actividades sociales, recreativas y culturales. De ocho millones de desplazamientos diarios, un tercio se realizan por razones de trabajo y otro tercio por educación, lo que reflejaba la disfuncional ubicación de la vivienda en relación a las actividades más importantes. Todo esto generaba al mismo tiempo, altos índices de contaminación, por la suma de otros factores tales como la ineficacia del transporte público y un crecimiento inadecuado del uso del automóvil particular para la cantidad y calidad de las calles existentes, pues existen 3.000 kilómetros sin pavimentar<sup>97</sup>.

### Proceso

Con estos antecedentes se presentó el nuevo plan, válido desde noviembre de 1994, en el que se plantea una propuesta amplia e integral, donde todos los actores puedan converger en armonía y en beneficio del interés público. Se propone varios niveles de actuación<sup>98</sup>:

A nivel Metropolitano establece las siguientes líneas estratégicas:

96 *Idem*

97 *Idem*

98 *Idem*

1. Establecer los límites máximos de crecimiento urbano, determinando qué suelo se puede urbanizar; esto requiere la existencia de una normativa para proteger el suelo agrícola o para reducir los riesgos de un asentamiento residencial.
2. Elevar las densidades urbanas y limitar el crecimiento en extensión de las ciudades.
3. Asegurar una accesibilidad equitativa para el uso del territorio y sus oportunidades.
4. Mejorar las condiciones de vida de los residentes y, en consecuencia, las condiciones del medio ambiente.

A escala de la ciudad, se presenta una normativa relativa a:

1. La extensión, que está determinando los límites.
2. La intensidad de ocupación de suelo de la ciudad.
3. La división por zonas de las actividades urbanas, sean residenciales, servicios, productivas, de relación u otras.
4. La relación con el campo, la región y los sectores más importantes en la ciudad.

Teniendo como objetivo principal el bien común, el interés se centra en la población y al mismo

tiempo conservar los recursos existentes, también racionaliza y regula para la construcción futura, los siguientes temas de desarrollo urbano: Construcción de Viales y Transporte, Actividades Productivas, Subcentros de Servicios Metropolitanos y Zonas Verdes.

El Plan Metropolitano considera también limitaciones al uso del suelo debido a:

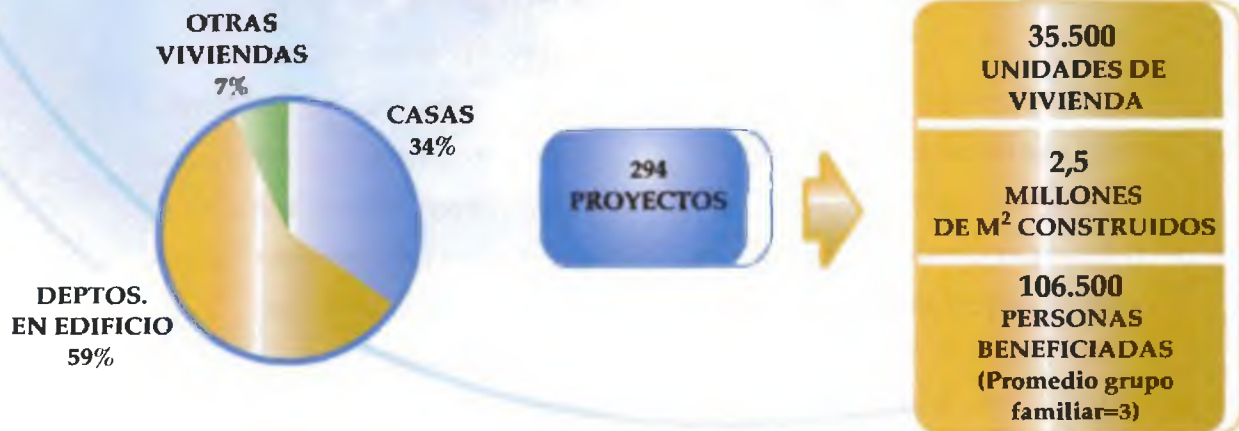
- Los riesgos a los que se exponen las personas, que provienen de espacios naturales (inundaciones) o de la intervención humana (aeropuertos, instalaciones peligrosas).
- Protección de las infraestructuras (líneas de ferrocarril, cables de alta tensión, reactores nucleares).
- Conservación de la ecología (áreas montañosas, recursos hídricos).
- Estrategia (para preservar los terrenos agrícolas de las actitudes expansivas).

En consecuencia con este plan, se implementó un sistema de subsidio

especial para la construcción de vivienda en las áreas definidas de renovación urbana en el centro de Santiago, con el propósito de densificar y renovar el mismo. Este surgió en 1992 a partir de estudios realizados, donde se determinó que era dieciséis veces más barato a nivel de inversión social, localizar un nuevo habitante en la comuna de Santiago que en la periferia de la ciudad. Apoyados en este argumento, se gestionó ante el Gobierno Central, la creación de un subsidio estatal

especial, para las viviendas que se construyeran en las zonas definidas de Renovación Urbana por el Ministerio de Vivienda, para favorecer el desarrollo de un determinado sector del centro de la ciudad, con el fin de renovar y recuperar los barrios antiguos. Las formas de aplicar a este programa pueden ser en forma individual o colectiva, a través de cooperativas de vivienda, grupos organizados con personalidad jurídica o afiliados a corporaciones o fundaciones que tengan entre sus objetivos la solución habitacional<sup>99</sup>.

### Distribución por tipo de vivienda, Comuna de Santiago, Fuente: Censo 2002.



### Situación posterior

El éxito de esta estrategia ha dado entre otros resultados, la densificación de un área deprimida, con una predominancia de departamentos del 59% en edificios sobre el de casas con un 34% y 7% de otras viviendas, con áreas entre 35 a 100m<sup>2</sup>, lo que

equivale a soluciones habitacionales de 1 a 3 dormitorios. Aunque inicialmente se aplicó sólo a la Comuna de Santiago, se extendió a otras dado el éxito obtenido y también se incrementó la construcción en estas áreas, con otros tipos de financiamiento diferente al subsidio, debido al valor que adquirieron las propiedades.



*Proyecto Piloto de Renovación Urbana. Santiago de Chile.  
Fuente: Programa de Cooperación Internacional. Consejería de Obras  
Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, España, 2000.*



# BOGOTA, COLOMBIA

*Bogotá, Colombia.*

*Fuente :*

*Plan Nacional de Desarrollo Urbano*

*La transformación de esta ciudad materializado en el espacio físico, es consecuente con la que subyace en las estructuras sociales, políticas y culturales de los últimos 10 años.*



*Bogotá,  
Colombia.  
Fuente :  
Plan Nacional de  
Desarrollo  
Urbano*

### 5.3.3 Bogotá, Colombia

Presentamos el caso de Colombia por la relación que este país ha tenido con Costa Rica durante muchos años, debido a su cercanía y afinidad en muchos aspectos. A pesar de los graves problemas de violencia e inseguridad en esta nación, las grandes transformaciones que se han realizado en el centro de Bogotá para recuperar su vitalidad, le han valido reconocimiento a nivel internacional.

## Situación anterior

La población de Colombia durante el siglo XIX presentaba una tasa demográfica media de 1.3% anual, sin embargo en los primeros decenios del siglo XX el crecimiento fue en aumento con un papel importante de la migración. Fue a partir de 1928 que el crecimiento se disparó impulsado por una migración galopante, alcanzando una tasa de 6.6% entre 1951-64, luego fue disminuyendo continuamente hasta llegar al 3.1% en el periodo 1985-93. Para el año 2010 se espera tener una población urbana de más de 8 millones de habitantes.

El crecimiento ha sido lento, mostrando al final del siglo XVIII una densidad de 125 hab/ha. Durante el siglo XIX se quintuplicó la población, pero su área urbana no aumentó, por lo que tenían la más alta densidad urbana de su historia con 400 hab/ha al final de esa época (1881). Luego empieza a disminuir hasta llegar a 132 hab/ha en 1938, sin embargo ese mismo año se inicia un nuevo proceso de densificación alcanzando 214 hab/ha en 1964, para luego descender otra vez a 188 hab/ha, debido al desparramamiento tentacular y desordenado hasta 1985, año

en que se inició el nuevo ciclo de compactación con densidades de 210 hab/ha en 1999.

## Proceso

Las políticas para la transformación de la ciudad se empezaron a gestar con la primera elección de alcaldes en 1986, por el interés mostrado en los temas urbanos de sus programas de gobierno municipales, con planes de renovación y regeneración urbana y saneamiento fiscal y finalmente el Plan Estratégico en 1998<sup>100</sup>, con ejes de desarrollo urbano muy claros en ordenamiento territorial:

- Implementación del sistema de transporte público (Transmilenio).
- La Defensoría del Espacio Público (ciclo vías).
- Programa de banco de tierras (Metrovivienda).
- Cambios en el marco jurídico.

## Situación posterior

Todas estas transformaciones han tenido como objetivo principal el bienestar público, el énfasis en la cultura ciudadana urbana subyace en el cambio de mentalidad de los habitantes hacia la ciudad y la ciudadanía, estos han vuelto a ella, al obtener beneficios por reducción en tiempos de viajes de una a tres horas en el nuevo sistema de transporte público, la recuperación del espacio público con facilidades y seguridad para movilizarse por vías peatonales o de ciclistas (50Km sólo para este uso). Estrategias que han contribuido a

una disminución del uso del automóvil particular y en consecuencia a una reducción de la contaminación y de accidentes de tránsito. Esto ha incentivado la densificación urbana con un promedio de 210 habitantes por km<sup>2</sup>, han logrado aumentar la recaudación de impuestos por valoración de las propiedades, ha aumentado la inversión pública y privada y la reubicación de los barrios marginales, entre otros.

#### 5.4 Síntesis

En el análisis de los casos de ciudades presentados, encontramos varios de los problemas enunciados en las teorías estudiadas en el Marco Teórico, por ejemplo la destrucción de la diversidad de estos centros de ciudades representada en pérdida de población, de actividades económicas, recreativas y culturales, aumento del congestionamiento de tráfico y por ende de la contaminación. Por otro lado al perder eficiencia debido a estos problemas, ya no ofrecían ventajas de localización y rentas, por lo que se encontraban muy deprimidas económicamente. Estos centros de ciudades también se encontraban en esta situación por la gran dispersión y fragmentación, debido a la ampliación de sus límites y al crecimiento desordenado, provocando altos costos en transportes y de horas de viajes. Entre las estrategias utilizadas en estas ciudades están la recuperación de la centralidad de sus ciudades, pues habían perdido funciones, población y actividades económicas, tales como vivienda, trabajo, cultura y recreación, deficiente movilidad y accesibilidad,



*Nueva Santa Fé de Bogotá, Colombia*  
Fuente : Plan Nacional de Desarrollo Urbano



*Vías exclusivas para bicicletas*  
Fuente : Plan Nacional de Desarrollo Urbano



*Sistema de transporte público Transmilenio*  
Fuente : Plan Nacional de Desarrollo Urbano



**inseguridad y contaminación entre otros, que las habían llevado a un gran estancamiento y deterioro.**

**A continuación se presenta una tabla síntesis del estudio de la problemática de estas ciudades y de las estrategias que utilizaron para resolverla, de donde podemos extraer soluciones que son recomendables para el centro de la capital de San José.**

| Teorías   | Problemas  |  | Estrategias utilizadas   |   |  |
|---|--|--|--|---|--|
|   | Pérdida Funciones                                      | Pérdida de centralidad   | Clutat Vella Barcelona   | Santiago Chile  | Bogotá Colombia  |
| Destrucción de la diversidad                          | <b>Residencial</b>                                     | Tejido urbano mal Estructura urbana deteriorada<br>Invasión terrenos cultivos<br>Segregación espacial  | - Diversidad y complejidad urbana<br>- Programas de vivienda<br>Rehabilitación edificios<br>- Conservación patrimonio arquitectónica y urbana  | - Definición zona Renovación<br>Aumento densidad<br>- Subsidios vivienda renovar barrios antiguos<br>- Límites crecimiento                    | - Programa banco de tierras<br>- Densificación urbana<br>- Rehabilitación barrios marginales<br>- Cambios marco jurídico   |
|   | <b>Económica</b>                                       | Pérdida actividades económicas<br>Aumento actividades marginales<br>Centro improductivo  | - Compatibilidad residencia-trabajo (comercio, hostelería, turismo, servicios, ocio)<br>Expulsión actividades indeseables  | - Reactivación económica centro: revalorización propiedades, aumento ingresos fiscales  | - Beneficios: reducción costos viajes.<br>- Aumento recaudación por revalorización<br>- Aumento inversión pública/privada  |
|   | <b>Social<br/>Movilidad<br/>Recreación<br/>Cultura</b> | Salida habitantes mayores ingresos<br>Inmigrantes<br>Edificaciones<br>Patrimonio<br>Envejecimiento población.<br>Baja densidad<br>Segregación social<br>Aumento carros | - Nuevo espacio público, parques y zonas verdes<br>- Oferta cultural por centralidad<br>Nueva modelo movilidad (peatón, TP, bicis, regulación vehículos<br>Equipam/C. Cívicos  | - Creación áreas verdes y protección suelos y recursos naturales<br>- Mejora condic. Vida<br>Protección contra riesgos                        | - Defensoría del Espacio Público, ciclo vías, peatón<br>- Recuperación espacio público<br>- Seguridad<br>- Cultura urbana<br>- Reducción uso autos, accidentes: tránsito y contaminación |
| Renta y localización                                  | <b>Residencial<br/>Comercial<br/>Cultural</b>          | Pérdida eficiencia, productividad y rentabilidad<br>Congestión vial<br>Contaminación<br>Inseguridad<br>Centro deprimido  | - Revitalización económica expulsión act. indeseables<br>- Oferta educativa y cultural para fortalecer centralidad   | Mejora y protección de la infraestructura vial y del transporte público   | - Implementación del sistema de transporte público Transmilenio  |
| Desarrollo económico basado en ciudades               | <b>Trabajo<br/>Recreación<br/>Vivienda</b>             | Salida de empresas, oficinas, habitantes.<br>Pérdida empleos   | - Rehabilitación integral: Modelo compat. residencia y trabajo<br>- Nueva model. movil (Plan piloto regulación carros, peatón, bicis, TP<br>- Mantener población: rehabilitac. Edific. Equip.<br>- Nueva EP<br>- Promover valor ciudad histórica de Barcelona.<br>- Cohesión y bienestar social: Equipamientos | Densificación del centro para maximizar eficiencia. Ahorros en costos transp., aumento ingresos recaudac. Fiscal<br>Disminución contaminación | - Recuperación centro: aumento ingresos por densificación. recaudación por revalorización, ahorro en transporte y tiempo   |
| Ciudades contemporáneas<br>Dispersión y fragmentación | <b>Social<br/>Económica<br/>Cultural<br/>Funcional</b> | Ampliación límites<br>Segregación espacial, funcional.<br>Alto costo transp. Falta serv. Y equip.<br>Contaminación<br>T.P. ineficiente, Aumento vehículo               | - Rehabilitación integral del centro histórico aprovechando el valor de la centralidad.  | Límites uso suelo y crecimiento ciudad<br>Concentración densificación centro.<br>Promoción vivienda alta densidad                             | Compactación centro ciudad   |