Revista Gremium® | Volumen 2 | Número 04 | Agosto - Diciembre 2015 | ISSN 2007-8773 | México, D. F.

Un acercamiento histórico-morfológico de las urbes japonesas

A Historical-Morphological Approach Of Japanese Urbes

por Fermin Ernesto Flores Quiroz y Miriam Catalina Herrera Vázquez



Fermin Ernesto Flores Quiroz es arquitecto graduado de la Universidad Autónoma de Yucatán, estudiante de la Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo del Instituto Politécnico Nacional, México.Temas de Investigación: Ciudadanía, Ciudades Inteligentes y Ciberespacio. Email: arq.ferminflores@hotmail.com
Miriam Catalina Herrera Vázquez es arquitecta graduada de la Universidad Autónoma de Yucatán, estudiante de la Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo del Instituto Politécnico Nacional, México. Temas de Investigación: Territorio, Migraciones y Arquitectura Japonesa. Email: arq.catiherrera@hotmail.com

Recibido: 19 de Abril de 2015
Aceptado: 04 de Julio de 2015
Disponible en línea: 01 de Agosto de 2015

Resumen

El presente artículo busca describir la forma de las ciudades niponas a través del análisis de los modelos urbanos utilizados históricamente, haciendo énfasis en el modelo de Pueblo-Castillo y sus repercusiones en la actualidad. Para ello, se expondrá un cuerpo teórico que tratara los siguientes temas: el modelo chino y su influencia en las primeras urbes de Japón, las etapas históricas del país y el consecuente cambio de modelo junto con sus componentes y modificaciones a través de la modernización de la nación. Por último se utilizará a la ciudad de Tokio para ejemplificar las huellas del modelo en la urbe contemporánea, a la par de una perspectiva bibliográfica-etnográfica occidental para denotar sus diferencias con las ciudades latinoamericanas en relación a la arquitectura, las calles y el centro urbano.

Palabras clave: Japón, Morfología Urbana, Pueblo-Castillo

Abstract

This article seeks to describe the shape of Japanese cities through the analysis of the urban models used historically, making emphasis on the model of Castle-Town and its implications today. To do this, a theoretical body containing the following topics will be used: the Chinese model and its influence on the early cities of Japan, the historical stages of the country and the consequent change in the model along with its components and modifications through the modernization of the nation. Finally, the city of Tokyo will be used to exemplify the traces of the model in the contemporary city, while keeping a bibliographic-ethnographic western perspective to denote their differences with Latin American cities in relation to the architecture, the streets and the city centre.

Keywords: Japan, Urban Morphology, Castle-Town

Introducción

El Siglo XXI se presenta como un punto de ruptura en cómo los seres humanos nos relacionamos colectivamente con nuestro ambiente. Iniciando el siglo los habitantes de las urbes igualaron en número a los habitantes que viven fuera de estas (Sridhar & Wan, 2014, p. 1). Los números pueden parecer cifras sin gran interés, pero hay que recordar que para inicios del Siglo XX solo una décima parte de la humanidad habitaba las ciudades (Rogers & Gumuchdjian, 2008, p. 4). Bajo esta proyección de crecimiento, se cree que para el año 2025 los seres humanos que viven en zonas urbanas superarán tres a uno a los habitantes del campo y se volverá la forma por excelencia del colectivo humano. Para Ruano (1990, p. 7) la problemática deviene en que dicho crecimiento desmedido generará zonas urbanas sin planificación.

El deseo de planificar las ciudades nace de las problemáticas actuales. Las urbes consumen tres cuartas partes de la energía y recursos del mundo y son culpables del 89% de los gases invernadero vertidos al ambiente con solo ocupar el 2% de la superficie del planeta (Fundación Telefónica, 2011, p. 7). Sin duda los efectos de dicho consumo se perciben con mayor fuerza en las megaciudades (Edwards, 2004, p. 2) tales como Sao Paulo, Ciudad de México y Tokio.

Para Yeang (1999, p. 51) la ciudad como "*el medio edificado es análogo a un sistema vivo que sobrevive extrayendo de una u otra forma la energía y la materia de su medio ambiente, para devolverlas al medio ambiente después de haberlas utilizado*." Esto sería visualizar la ciudad como un organismo que consume incontrolablemente el ambiente que le rodea; por ello en el ámbito del urbanismo, la planificación de las urbes hace referencia a una ciudad racionalizada y ordenada por el ser humano que logra coordinar todas las partes de la ciudad para resolver los problemas a los que se enfrenta.

La expansión urbana inicia en el Siglo xx impulsada por los países industrializados como Inglaterra y Estados Unidos pero tuvo un mayor efecto con la entrada tardía de América Latina y Asia; el papel de estos últimos en el crecimiento urbano durante la segunda mitad del Siglo xx parece ser olvidado pero tiene un valor fundamental (Bairoch, 1990, p. 279). Las urbes Asiáticas y Latinoamericanas comparten en común el efecto del impacto de adopción tardía, sin embargo, para la visión latinoamericana, el analizar los efectos de dicho proceso en las urbes asiáticas parece ser de poco interés.

Con el fin de despertar el aliciente por estudiar los procesos de urbanización asiáticas para beneficio de las urbes latinoamericanas, este artículo busca describir elementos importantes para entender la forma de las ciudades en Japón. Con ocho de diez de sus habitantes viviendo en ciudades (Rowe, 2005, p. 24), este país es considerado el mayor exponente de los procesos extremos de urbanización en Asia; además es poseedora de la urbe con más habitantes del planeta con 30 millones de tokiotas (p. 7). Por otro lado, es considerada una ciudad sin planificación urbana en donde sus espacios públicos, aceras o incluso parques parecen ser innecesarios (Shelton, 1999, p. 4).

En cierta manera el uso del término ciudad para referirse a las urbes japonesas es diferente a la visión occidental. Las dos grandes divisiones que se tienen del concepto de ciudad vienen desde la perspectiva griega *polis* o desde la romana *civitas* (Cacciari, 2009, p. 9) donde la ciudad tiende a referirse al derecho por pertenencia de ser parte de ella, pero en el caso de la urbes japonesas no es extraño que el ideograma para representar la palabra en su lengua signifique tanto "ciudad" como "mercado", de esta manera la urbe parece formarse como un lugar de intercambio más que por una identidad de pertenecía (Sacchi, 2004, p. 7); así, nacer en ella no implica su pertenencia inherente.

La ciudades japonesas se perciben tanto caóticas como exóticas (Rowe, 2005, p. 7) porque parecen carecer de esos elementos que hacen que una urbe sea concebida como tal (Shelton, 1999, p. 4), hasta el punto de no aparentar la existencia de una estructura urbana identificable (Wadwekar & Kobayashi, 2009, p. 491). Desde el punto de vista del observador y como muestra la *Figura 1*, la ciudad japonesa se presenta como un asentamiento dirigido al consumo como modo de vida (Clammer, 1997, p. 2), como si la ciudad hubiera perdido su lógica.



Figura 1. Calles de las zonas cercanas a la estación Nanba en Osaka, Japón. ® Flores & Herrera.

La Modernización del Pueblo-Castillo

Estas ciudades parecen sacadas de algunas de la paginas del libro de Italo Calvino “Las ciudades invisibles”, ya que se podrían describir como urbes en donde los edificios son más jóvenes que sus habitantes, donde sus calles carecen de nombres -hasta que se los ganan- y parecen disolverse en las publicidades tipográficas que las iluminan (García, 2004, p. 183).

A diferencia de la visión europea, desde la perspectiva latinoamericana las ciudades japonesas no parecen ser caóticas cuando se comparan con los modelos locales. Aunque pueda parecer contrastante, las primeras ciudades japonesas fueron altamente planificadas: los palacios imperiales eran creados cada vez que un nuevo emperador subía al trono y alrededor de estos se edificaba una ciudad basándose en el modelo de la dinastía Tang de China; el cual era de los más modernos de la época. La primera ciudad en crearse con estas características fue Naniwa en el año 645 d.C, hoy conocido como Osaka (Nishi & Hozumi, 1983, p. 56).

La influencia del modelo chino en las ciudades japonesas (Coaldrake, 1996, p. 60) es clara al observar la *Figura 2*. Existe similar organización de la urbe entorno al palacio imperial localizado en el extremo norte, así como el emplazamiento de una avenida central dentro del trazado hipodámico que “nace” del palacio para dividir la urbe en dos partes y la ubicación de mercados públicos en cada sección.

Las urbes chinas se diferenciaban de las ciudades occidentales en tres puntos principales. El primer punto es que la ciudad no servía como símbolo de conquista de un nuevo territorio: la autoridad esperaba a que el espacio fuera usado por una población estable para que una de las aldeas existentes se constituya y reconstruya en una ciudad con autoridad imperial. El segundo punto es que las ciudades se edificaban con materiales perecederos debido a que no se buscaba realizar un monumento eterno. Por último, la urbe china era construida bajo una retícula en la cual se respetaba una serie de reglas que tenían relación con su visión cosmológica del universo (Skinner, 1995, p. 33), explicar dicha cosmogonía de la urbes chinas sería muy extenso para este artículo, pero se pone énfasis en decir que dichos elementos eran de vital importancia para organizar la urbe y que estos tres puntos terminaron por influenciar profundamente la forma de las ciudades japonesas.

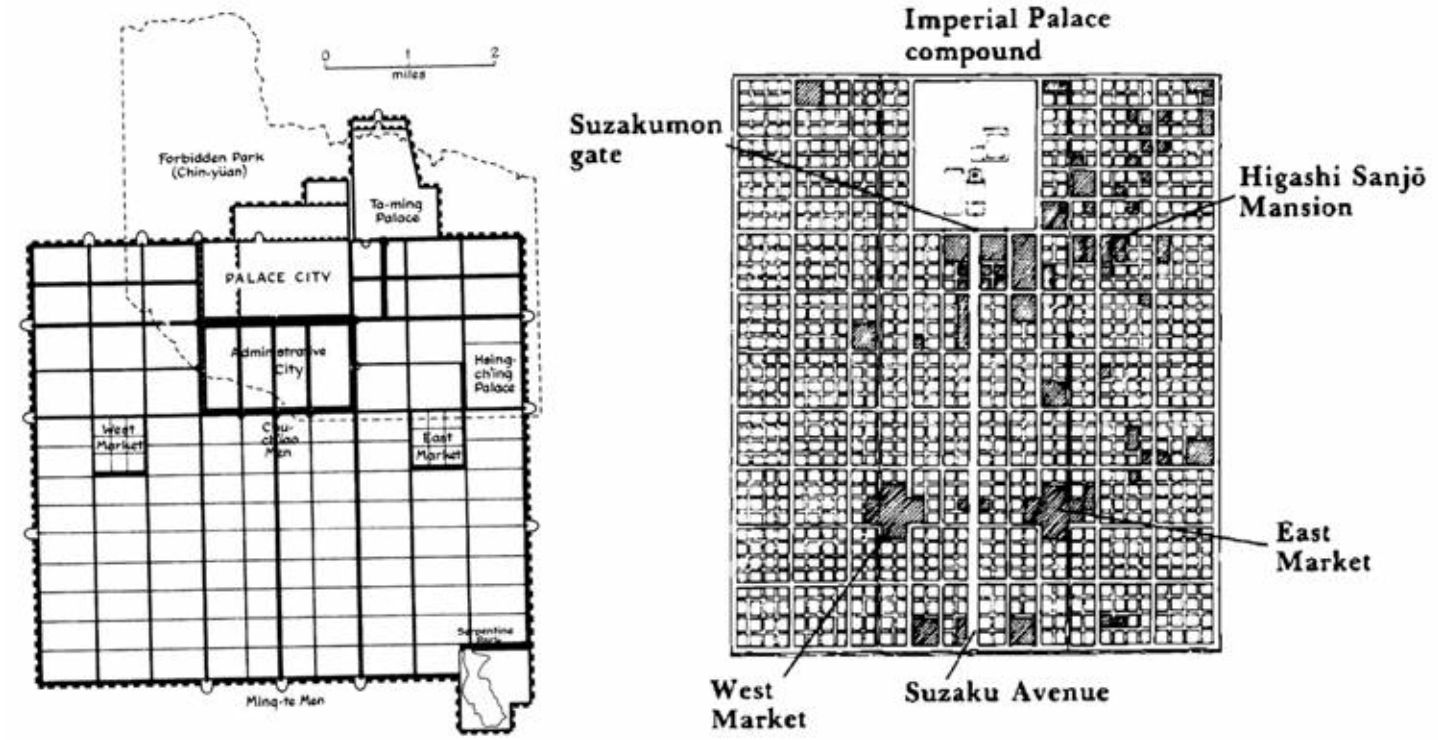

Figura 2. A la derecha la reconstrucción del plano de la ciudad China de Tang Chang-an fundada en el año 660 d.C (Skinner, 1995, p. 58) y a la izquierda el plano de la capital Heian (hoy Kioto) fundada en el año 794 d.C., capital del imperio japonés hasta 1868. (Nishi & Hozumi, 1983, p. 57).

Heian (significa “Ciudad capital”, actualmente Kioto) es la ciudad más importante de los asentamientos fundados por los emperadores. Fue instaurada en el año 794 d.C., y es considerada la capital original del país. Consistía en una extensión de forma rectangular cercana a 4.5 km por 5.2 km (Nishi & Hozumi, 1983, p. 62). Aunque esta ciudad se basaba en el modelo chino, es importante mencionar que este arquetipo solo se presentaba para las capitales de dicho periodo, ya que para la gran mayoría de las urbes japonesas, lo habitual era el uso del modelo conocido como Pueblo-Castillo (p. 88). Sin embargo la influencia de la urbe china siguió presente incluso en el nuevo modelo.

Para poder entender los modelos nipones, primero es necesario mencionar su desarrollo histórico, por ello y para efectos de este artículo, la historia de Japón se simplifica en 3 periodos. La Etapa Feudal (794-1868) que abarca desde la fundación de Kioto hasta la caída del Shogunato Tokugawa (Sorensen, 2002, p. 11), la Era Meiji (1868-1912) que significo el fin de la etapa feudal de Japón, la apertura a occidente y finaliza con la participación de Japón en la Primera Guerra Mundial; por último se encuentra el Periodo entre Guerras Mundiales (1914-1960) que termina con el inicio del “boom” económico japonés. Este pequeño esbozo histórico permite ubicar el desarrollo de las ciudades en Japón.

Los Pueblo-Castillo cobraron auge durante el Shogunato Tokugawa (1600-1868), debido a que en este periodo se logró el establecimiento de 250 años de paz que siguió a un largo periodo de guerras internas. Este ciclo de paz dio como resultado un rápido crecimiento en la agricultura y en la urbanización japonesa (Sorensen, 2002, p. 12) con el ascenso de la población urbana cercana al 7% hasta un 16%. El uso común de este modelo se derivó tanto del miedo a que la Pax Tokugawa terminara, como de su función como base administrativa y militar regional (p. 14).

Durante ese cuarto de siglo se desarrolló un modelo de segregación socio espacial, que conformaría un sistema de castas que dividía a los señores feudales y a los samuráis de los campesinos, artesanos y comerciantes. Aun así, debido a que en la conformación espacial de los Pueblo-Castillo el elemento primordial es el

castillo, ambas zonas eran consideradas parte de la defensa, tanto las zonas de vivienda de samuráis como la zona de plebeyos.

La estructura morfológica era similar a la *Figura 3*, el castillo considerado el centro de la urbe se encontraba rodeado por la residencias de los samuráis o **Buke-Chi** que a su vez se dividían en samuráis de rango alto, ubicados lo más cercanamente posible al castillo y los samuráis de rango bajo quienes rodeaban a los Buke-Chi de rango alto y a la zona definida para campesinos, artesanos y comerciantes conocida como Machi-Chi**,** funcionando así, como protección y control para dicho sector. La zona **Machi-Chi** generalmente se ubicada al frente de la entrada principal del castillo y se dividía por una retícula de damero similar a los modelos Chinos. Por último, las áreas destinadas a los templos o **Jisha-Chi** se encontraba ubicada al exterior del asentamiento sobre las principales vías de acceso con propósitos defensivos (Sorensen, 2002, p. 23).

De este modelo podemos identificar tres zonas principales en la conformación urbana del Pueblo-Castillo:

Machi-Chi era la zona destinada para la vivienda de los campesinos, artesanos y mercantes.

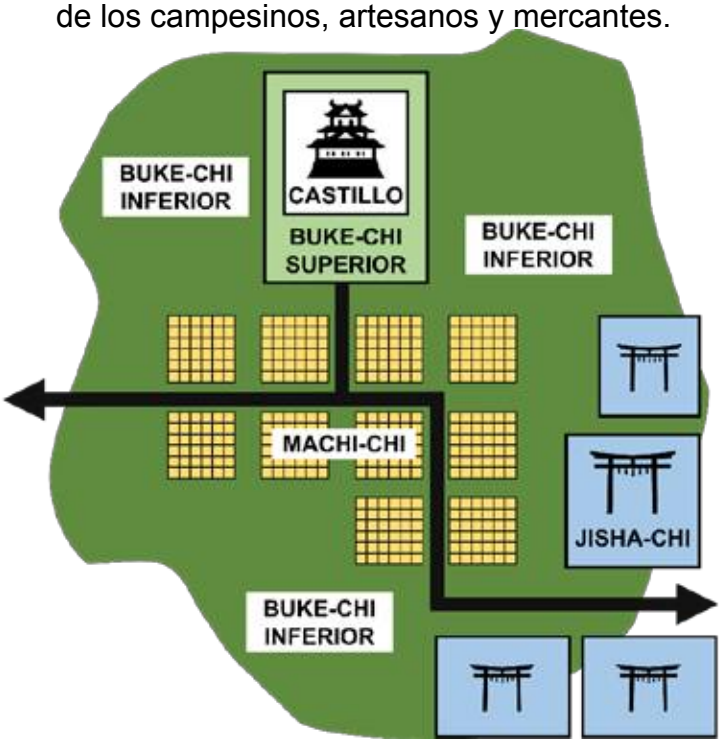

Figura 3. Modelo básico del Pueblo-Castillo en la Etapa Feudal. Adaptado de Sorensen, 2002, p. 24, por Flores y Herrera (2015).

Seguía la traza originalmente obtenida del modelo Chino (Sorensen, 2002, p. 25), generando áreas de alta densidad con casas de un nivel, dando como resultado parcelas angostas que se reflejan aún en la actualidad. Este sector era cuatro veces más densamente poblado que las zonas para samuráis y hasta diez veces más que las zonas de los templos (p. 27).

Es aquí donde se conformó uno de los elementos más interesantes de las urbes niponas: el Chō, unidad administrativa que tenía influencia sobre todos los residentes de esta. Estos consistían en cuadras de 60 kens por 60 kens, es decir 109 metros por 109 metros (Sorensen, 2002, p. 28) y se consideraba la unidad básica en la administración urbana con un uso de suelo de carácter mixto (p. 30). El Chō tuvo tal impacto que incluso para 1909 se convirtió en el sistema de división urbana generando el sistema de nomenclatura urbana actual (Rowe, 2005, p. 99).

Jisha-Chi o el área de templos en la urbe japonesa sin duda tenía como función principal la religión y los cementerios (Sorensen, 2002, p. 31), pero también servía como espacio para albergar las festividades de la comunidad. De esta forma, los templos funcionaban también como un espacio similar a un distrito de entretenimiento, siendo los únicos espacios públicos accesibles en la época hasta el siglo XIX (p. 31).

Buke-Chi o los lugares destinados a las viviendas de los samuráis ocupaban dos terceras partes de los Pueblo-Castillo y a diferencia de la Machi-Chi, estas zonas eran enteramente de uso residencial (Sorensen, 2002, p. 33). La traza no respondía a los modelos chinos, sino más bien a la topografía del lugar, a la redes de caminos y a las divisiones por rango (p. 34). Las áreas para samuráis de bajo rango seguían un patrón similar al Machi-Chi pero el hacinamiento era mucho menor, dando como resultado una zona donde es posible notar la combinación de un patrón de damero con los elementos topográficos de la zona (Jinnai, 1990, p. 145).

Entender la estructura original de los Pueblo-Castillo es obligatorio para analizar las urbes japonesas actuales debido a que Japón pasó

rápidamente de una Etapa Feudal a una etapa de modernidad conocida como Era Meiji**.** En este cambio, el país se conformó como un estado moderno integrado a una economía mundial y la clase samurái fue abolida para dar parte a una administración gubernamental (Sorensen, 2002, p. 47). Este cambio fue tan rápido que fue imposible para la urbe japonesa adaptarse sin dejar rastros de su antigua forma.

Tal vez el elemento de mayor impacto durante la modernización de los Pueblo-Castillo es la entrada de la red nacional de trenes que empezó a funcionar entre 1880 y 1890. De esta manera, los asentamientos de mayor importancia rápidamente obtuvieron conexión con la red para establecer estaciones de trenes en sus cercanías.

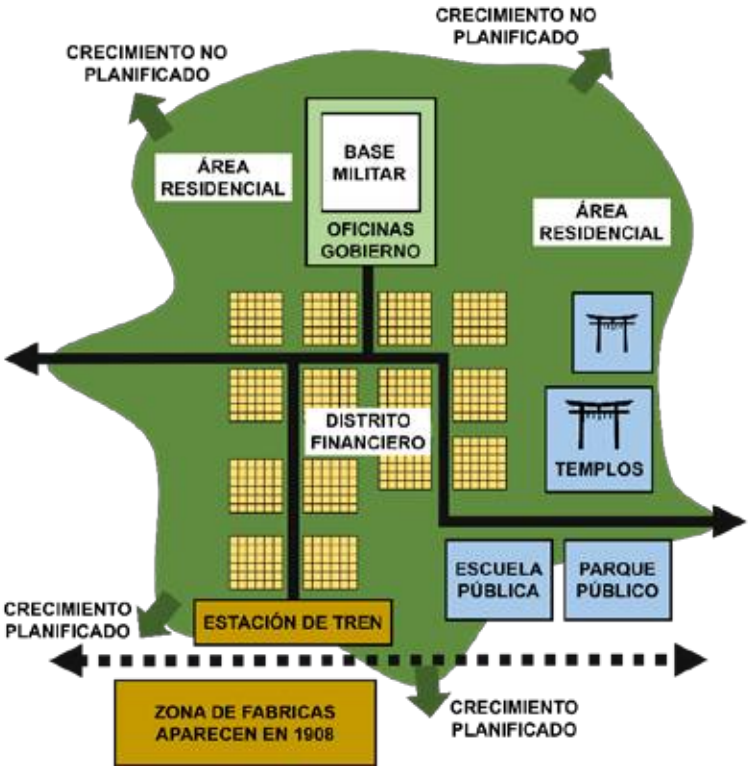

Figura 4. El Pueblo-Castillo y sus modificaciones durante la Era Meiji Adaptado de Sorensen (2002, p. 80) por Flores y Herrera (2015).

La *Figura 4* muestra como las zonas de los Pueblo-Castillo cambian de uso, pero debido al rápido proceso de adaptación, la forma generalmente se mantuvo. Entre los cambios notables dentro de la estructura urbana se encuentran la sustitución del Castillo por edificios gubernamentales y espacios públicos. El Buke-Chi se transformó en zona residencial, permitiendo así que el Machi-Chi se modifique en un distrito de negocios y comercio. Además, parte de los templos que conformaban el Jisha-Chi se convirtieron en parques públicos o escuelas públicas (Sorensen, 2002, p. 81). A pesar de este cambio formal paulatino, un nuevo eje se hace visible: las estaciones de trenes adquieren importancia en la nueva morfología del "Pueblo-Castillo Modernizado", generando un nuevo núcleo urbano que a partir de este momento se volverá el punto creador de la urbe japonesa.

Para ejemplificar lo anteriormente descrito acerca del Pueblo-Castillo modernizado, en este escrito se parte del ejemplo japonés paradigmático: Tokio, a través de un acercamiento por medio de exploración bibliográfica y etnográfica para explicar los elementos que conforman a la ciudad más poblada del mundo. Al observarla de cerca, no resulta extraño que parezca no tener estructura urbana alguna (Sacchi, 2004, p. 78), sin embargo las claves para descifrar esa "carencia" de las urbes japonesas se encuentran en su geografía, historia y cultura (Shelton, 1999, p. 7).

La Ciudad sin Centro

La ciudad de Tokio fue fundada en 1457 bajo el formato de Pueblo-Castillo común en el periodo (Sacchi, 2004, p. 38) (Nishi & Hozumi, 1983, p. 90). El nombre se le fue asignado en 1868 durante la Era Meiji y significa "Capital del Este", sin embargo, su nombre original es Edo que significa "estuario" (Sacchi, 2004, p. 39), debido a que la ciudad originalmente fue creada sobre un asentamiento sencillo en la planicie de la región de Kanto, formada por la desembocadura de múltiples ríos.

Al acercarse a Tokio y las ciudades japonesas desde la altura de vuelo, es fácil observar que las montañas se mantienen intactas en las manchas urbanas. Conos verdes sobresalen del gris asfaltico debido a que la religión original del pueblo japonés es la sintoísta, la cual considera que las deidades existen en los espacios naturales como ríos, montañas y bosques. Por ello, es entendible el respeto a estos espacios por parte de la ciudad japonesa. Desde su visión,

la ciudad europea parece negar la relación con la naturaleza y la geografía de su región (Hidenobu, 1995, p. 78).

Al tener tres cuartas parte del territorio ocupado por montañas no es de extrañar que las ciudades buscaran la manera de adaptarse al territorio sobrante. La ciudad de Tokio se asentó en un estuario y termino generando más de 6000 puentes (Sacchi, 2004, p. 19), pero aun con esta dificultad geográfica, la ciudad fue cuidadosamente creada buscando vistas hacia el paisaje que lo rodeaba (Hidenobu, 1995, p. 138). La influencia del Monte Fuji y el Monte Tsukuba en la traza de Tokio es visible (Nishi & Hozumi, 1983, p. 90). Sus siete colinas y cinco valles que la conforman se integran a ella como si la ciudad japonesa buscara volverse parte de la naturaleza que le rodea (Hidenobu, 1995, p. 11).

Además, la alta segregación espacial en los Pueblo-Castillo sigue presente en la traza urbana de Tokio. El Machi-Chi fue ubicado al este del castillo, en las zonas de terreno bajo y de fácil inundación; a diferencia del Buke-Chi el cual fue establecido en las tierras elevadas al Oeste del castillo (Sorensen, 2002, p. 27) (Rowe, 2005, p. 52). Tal como es observable en la *Figura 5* se crearon dos tipos de ciudad: la mitad este o Machi-Chi, ruidosa, sobrepoblada y de uso mixto que respetaba una traza ortogonal y la mitad oeste o Buke-Chi, espaciosa, silenciosa y de uso residencial que seguía una traza orgánica (Sorensen, 2002, p. 38).

Otro aspecto remarcable de Tokio y de las ciudades japonesas en general, es que sus urbes no reflejan la edad que poseen a través de sus edificios, como sucede en las ciudades occidentales. Desde la perspectiva occidental, los edificios son receptores y acumuladores de historia y memoria, y por ello, se busca preservarlos lo más intactos como sea posible. Para los japoneses, las ciudades y las edificaciones no son concebidas para perdurar eternamente, quizás en parte debido a la



Figura 5. Mapa de Tokio de 1844-1848 (Sacchi, 2004, p. 43).

influencia del modelo chino heredado –modelo que no buscaba un asentamiento eterno-, y por otra, es posible que sea por la cantidad de destrucciones que sus ciudades han sufrido a través del tiempo. En el caso de Tokio, la urbe ha sido destruida casi completamente más de 3 veces: el Gran Incendio de 1657 (Sacchi, 2004, p. 44), el Gran Terremoto de Kanto de 1923 (Rowe, 2005, p. 61) y los bombardeos resultantes de la Segunda Guerra Mundial durante 1944 y 1945 (Sacchi, 2004, p. 56). Aun frente a estos desastres que obligaron a la ciudad a renovar de piel arquitectónica, es posible encontrar la vieja estructura de Edo dentro de la traza de la moderna Tokio (Shelton, 1999, p. 7), aunque arquitectónicamente se considera de una edad relativa a los años 60 y 70 (Rowe, 2005, p. 34).

Otro punto destacable de Tokio, es que para la visión occidental la ciudad se aprecia como una interminable extensión sin centro, sin hitos eternos, con calles sin nombre donde el comercio y la movilidad se vuelven el punto medular de la urbe, puesto que las ciudades japonesas responden a una cultura diferente (Clammer, 1997, p. 28).

Barthes (1970, p. 30) realiza una observación muy importante de las ciudades occidentales: estas requieren de un centro que sirva como referencia, en donde por lo general convergen los elementos espirituales, económicos y sociales más importantes de la comunidad, tales como iglesias, bancos y ágoras. El centro es el espacio donde podemos observar la realidad total condensadora de nuestra urbe, sin embargo en Japón las ciudades si suelen tener un centro de origen pero este se encuentra vacío, generalmente ocupado por el castillo donde habita la autoridad política. En el caso de Tokio este centro está habitado por el emperador, convirtiéndolo en un lugar inaccesible para los ciudadanos.

Incluso la lógica de construir direcciones contrasta con el occidente. Desde esta perspectiva, las calles forman parte del sistema para identificar una dirección y estas tienen un nombre de origen que conforma una malla de intersecciones para permitir encontrar un lugar. Pero como vemos en la *Figura 6*, en Japón la calle es anónima (Shelton, 1999, p. 25), las direcciones se obtienen a partir del Chōme, que no es otra cosa que la versión moderna del Chō. Es decir, las direcciones responden a un área virtual que sólo sus habitantes conocen (p. 27), de tal manera que buscar una dirección en Tokio, requiere el uso de un mapa o de utilizar una estación de tren cercana como punto de referencia.

En el Edo tradicional el puente era el equivalente a la plaza medieval (Shelton, 1999, p. 7) y en el Tokio moderno, la estación de tren es el equivalente al hito urbano, de esta manera, los espacios urbanos en Japón adquieren sentido en relación a su cercanía con la estación (Barthes,

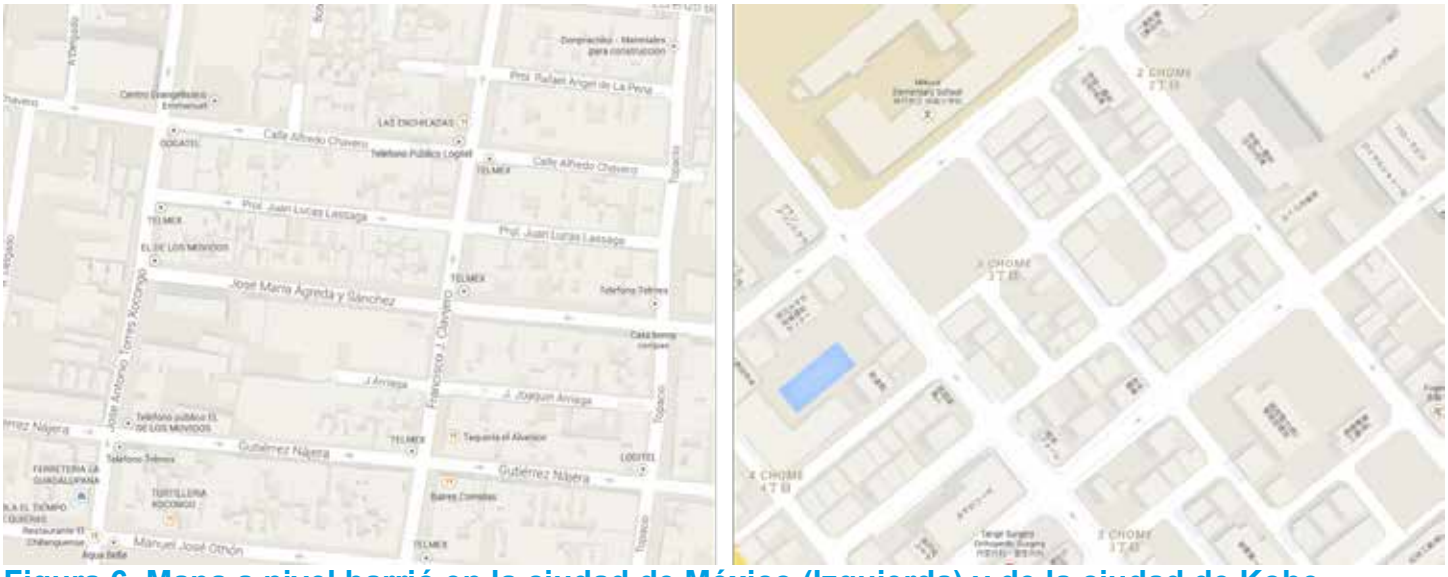

Figura 6. Mapa a nivel barrió en la ciudad de México (Izquierda) y de la ciudad de Kobe (Derecha). Imágenes obtenías de Google Maps® (2015).

1970, p. 38).

Por último, la calle y su arquitectura son acumuladores de eventos, porque las conexiones y relaciones intangibles de la sociedad se ven proyectadas en las actividades diarias y en el espacio físico; en el caso de Japón, dichos aspectos se perciben a través de las actividades que se realizan en él y no por su presencia física construida (Wadwekar & Kobayashi, 2009, p. 491). En Japón el contenido del espacio entendido como actividades y signos tiende a imponerse sobre la arquitectura (Shelton, 1999, p. 60), de tal manera que la relacion entre sujeto y espacio se construye mediante la intuición, imaginacion y memoria (Bognar, 1985, p. 70). Como se observa en la *Figura 7*, para el ubanita japones la calle se ve plagada de anuncios luminosos que indican las actividades a realizar mientras las edificaciones pasan a segundo plano.

Conclusiones

El concepto de ciudades compactas se encuentra dentro del discurso de las políticas públicas para la búsqueda de soluciones a las problemáticas de movilidad y crecimiento urbano en la Zona Metropolitana del Valle de México, las ciudades en Japón han logrado conformarse como un ejemplo de ciudades compactadas, sin embargo estas estructuras no fueron resultado de un plan impuesto por parte de planificadores urbanos. Como se ha explicado dentro el artículo, la conformación la urbes niponas ha sido parte de un proceso donde la geografía influyo con la falta de espacios para emplazar la urbes, así como la tradición en el uso de espacios de alta densidad donde la vivienda y el comercio se interrelacionan y por último, la manera de vivir las ciudades resulta ser completamente diferente a la visión latinoamericana.

Las ciudades niponas están conformadas por miles de pequeños bloques, cuadras de alta densidad que comparten un uso mixto, en donde la pequeña industria se mezcla con el negocio y la vivienda para crear mosaicos urbanos que obtienen cierta autonomía al resto de la urbe. La conexión entre estos mosaicos se da mediante los nodos de movilidad: redes de diferentes tipos de transporte público que se mezclan para generar estaciones de tren ligero, subterráneo, tranvía y de alta velocidad que permiten la conexión urbana. Por otro lado, las calles principales parecen servir como fronteras urbanas y son las calles internas las que parecen tener incluso mayor vida a pesar de su escala.

Las ciudades japonesas sirven como una reflexión sobre el modelo urbano mexicano,



Figura 7. Calles cercanas a las estaciones en orden de aparición de Shibuya, Harajuku y Akihabara en Tokio, Japón. ® Flores & Herrera.

donde la inversión pública se centra en el desarrollo de vías para el uso de transporte privado. El ejercicio de zonificar y conectar mediante vías para automóviles se vuelve limitado a la hora de organizar un conjunto de bloques urbanos sin conexión. Por ello, la propuesta japonesa de planificar el desarrollo urbano mediante conexiones de movilidad colectiva se vuelve un tema de necesario debate para delimitar el futuro de las urbes mexicanas.

Bibliografía

Bairoch, P. (1990). *De Jericó A México: Historia De La Urbanización*. Ciudad de Mexico: Trillas.

Barthes, R. (1970). *Empire of Signs*. Nueva York: Hill and Wang - The Noonday Press.

Bognar, B. (1985). *Contemporary Japanese Architecture*. Nueva York: Van Nostrand-Reinhold.

Cacciari, M. (2009). *La Ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Calvino, I. (2002). *Las Ciudades Invisibles*. Madrid: Editorial Siruela.

Clammer, J. (1997). *Contemporary Urban Japan, a Sociology of Consumption*. Oxford: Blackwell Publishers.

Coaldrake, W. (1996). *Architecture and Authority in Japan*. Londres: Routledge.

Edwards, B. (2004). *Guía Básica de la Sostenibilidad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Fundación Telefónica. (2011). *Smart Cities: Un Primer Paso hacia la Internet de las Cosas*. Barcelona: Editorial Ariel.

García, C. (2004). *Ciudad Hojaldre, Visiones Urbanas del Siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gili.

Hidenobu, J. (1995). *Tokyo: A Spatial Anthropology*. Los Angeles: University of California.

Jinnai, H. (1990). The Spatial Status of Edo. En Chie Nakane y Shinzaburo Oishi, *Tokugawa Japan: the Social and Economic Antecedents of Modern Japan* (p. 124-146). Tokio: University of Tokyo Press.

Nishi, K. & Hozumi, K. (1983). *What is Japanese Architecture?.* Tokio: Kodansha International.

Rogers, R. & Gumuchdjian, P. (2008). *Ciudades para un Pequeño Planeta*. Barcelona: Gustavo Gili.

Rowe, P. (2005). *East Asia Modern, Shaping the Contemporary City*. Londres: Reaktion Books Ltd.

Ruano, M. (1990). *Ecourbanismo, Entornos Humanos Sostenibles: 60 proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Sacchi, L. (2004). *Tokyo, City and Architecture*. Nueva York: Universe Publishing.

Shelton, B. (1999). *Learning from the Japanese City, West meets East in Urban Design*. Nueva York: Routledge.

Skinner, W. (1995). *The City in Late Imperial China*. California: Stanford University Press.

Sorensen, A. (2002). *The Making of Urban Japan, Cities and planning from Edo to the twenty-first century*. Londres: Routledge.

Sridhar, K. & Wan, G. (2014). *Urbanization in Asia, Governance, Infrastructure and the Environment*. Nueva Delhi: Springer India.

Wadwekar, A. & Kobayashi, H. (2009). *The End of Master Plan: New Collage Cities of Future.* En 14th International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society (p. 489-498). Cataluña: Real Corp.

Yeang, K. (1999). *Proyectar con la Naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili.