

Red URBAN

NORTE SUR - IBEROAMÉRICA

EDICIÓN BINACIONAL

AÑO III N° 3 OCTUBRE 2017



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CUERPO ACADÉMICO DE ASUNTOS URBANOS



UNIVERSIDAD
DEL BÍO BÍO
FACULTAD DE ARQUITECTURA, CONSTRUCCIÓN Y DISEÑO
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO

MÉXICO - CHILE
CONVENIO EDITORIAL INTERNACIONAL

Una publicación de la

Universidad Autónoma de Nuevo León
Universidad del Bio Bio

Rogelio G. Garza Rivera
Rector UANL

Héctor Guillermo Gaete Feres
Rector UBB

María Teresa Ledezma Elizondo
Directora Facultad de Arquitectura UANL

Cecilia Poblete Arredondo
**Decana de la Facultad de Arquitectura, Construcción y
Diseño, UBB.**

Revista RED URBAN Norte Sur-Iberoamérica, Año3 Num. 3 Octubre 2017.

Fecha de publicación: octubre 2017.

Revista académica semestral, seriada y binacional, editada por el Cuerpo Académico de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, de Monterrey, México y el Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del Bio Bio, de Concepción, Chile. Domicilio de la publicación: Av. Pedro de Alba s/n, Ciudad Universitaria, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, México, C.P. 66455. Teléfono (81) 83294000 ext 6809. Impresa por: Imprenta Universitaria, Av. Universidad s/n Cd. Universitaria C.P.66451, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, México. Fecha de impresión: octubre 2017, Tiraje 1,500 ejemplares. Distribuido por: la Universidad Autónoma de Nuevo León a través de la Facultad de Arquitectura y la Universidad del Bio Bio a través de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño. Editora Responsable: M.D.O. Yazmín Aurora Molina Gándara.

Reserva de Derechos al Uso Exclusivo (Impreso): 04-2017-021717143400-102 ISSN: en trámite, Reserva de Derechos al Uso Exclusivo (Digital): 04-2017-040314025700-2013, ISSN Digital :en trámite. Todos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho del Autor, Licitud de Título y Contenido:en trámite, otorgado por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación

Las opiniones y contenidos expresados en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores.

Prohibida su reproducción total o parcial, en cualquier forma o medio, del contenido editorial de este número.

Fotografía de portada y contraportada: José Leniz

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribucion-NoComercial 4.0 Internacional.

eeduardo.sousagn@uanl.edu.mx / apalacio@ubiobio.cl

DIRECTORIO

Consejo de Redacción

Eduardo Sousa González
Director de la Revista UANL

Alfredo Palacios Barra
Director de la Revista UBB

Yazmín Aurora Molina Gándara
Editora Responsable UANL

Oswaldo Caro Sáez
Editor UBB

Ana Karen Morales García
Diseño UANL

Mayela M. Villagran Loa
Diseño Web UANL

Mario Vial Sáez
Diseño Web UBB

Maureen Trebilcock Kelly
Traducción UBB

Laboratorio de Estudios Urbanos
(LEU-DPDU-UBB)
Apoyo SIG

Consejo Editorial

María Teresa Ledezma Elizondo, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
Cecilia Poblete Arredondo, Universidad del Bio Bio, Chile
Daniel González Spencer, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
José Rosas Vera, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile
Francisco Fabela Bernal, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
Carlos MArmolejo Duarte, Universidad Politécnica de Catalunya, España
María Gemma Sánchez, Universidad de Misiones, Argentina
Jual Calatrava Escobar, Universidad de Granada, España
Yazmín Aurora Molina Gándara, Universidad Autónoma de Nuevo León, México

Consejo Científico

Sergio Baeriswyl Rada, Universidad del Bio Bio, Chile
Edel Cadena Vargas, Universidad Autónoma del Estado de México
Iván Cartes Siade, Universidad del Bio Bio, Chile
Aguedita Coss Lanz, Universidad Central de Venezuela, Venezuela
Diego Sánchez González, Universidad Autónoma de Madrid, España
Fagner Dantas, Sociedad Brasileira de Urbanismo, Brasil
Hans Fox Timmling, Universidad de Santiago Chile
Pablo Fuentes Hernández, Universidad del Bio Bio, Chile
Roberto Gooycolea Prado, Universidad de Alcalá de Henares, España
Francisco Herrera Clavero, Universidad de Granada, España
Luis Inostroza Pino, Universidad de Dresden, Alemania
Cristina Malfa de Grosso, P. Casco Antiguo Ciudad de Bs. Aires, Argentina

Red URBAN

NORTE SUR - IBEROAMÉRICA

Año III | Núm. 3 | Octubre 2017 – Octubre 2018

ÍNDICE

Presentación

- 05 | La ciudad metrópoli. Un proceso evolutivo de transformación contemporánea
Sousa González Eduardo | Palacios Barra Alfredo
Universidad Autónoma de Nuevo León (México) | Universidad del Bio-Bio, Concepción, Chile-

Artículos

- 11 | Cambios e intervenciones en la modernidad urbana. Perspectivas de transformación en Chile. El caso de Concepción.
Palacios Barra Alfredo
Universidad del Bio-Bio, Concepción, Chile
- 21 | Movilidad urbana y diferenciación Socioespacial en el Área Metropolitana de Monterrey.
Soto Canales Karina
Universidad Autónoma de Nuevo León (México)
- 31 | Metropolitización y políticas de planificación. Un desafío para Santiago de Chile.
Schiappacasse Paulina | Müller Bernhard
Universidad de Chile | Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung
- 41 | Un país de centros y periferias, asentamientos espontáneos australes como expresión de una pobreza sistemática.
Silva Lovera Cristian Alejandro
Universidad de los Lagos, Osorno
- 55 | El patrimonio cultural entre los volcanes del territorio Poblano-Tlaxcalteca.
Montero Pantoja Carlos | Hernández García Yesenia
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México | Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), México.
- 71 | La arquitectura como reclamo turístico: Visión académica y vernácula.
Zamudio Vega Laura Susana.
Universidad de Sonora, México.

Reseña

- Marketing municipal.
Leal Iga Carlos.
85 | Universidad Autónoma de Nuevo León, México.
- 87 | La humanización del ESPACIO URBANO, la vida social entre los edificios.
Marín González Alejandra.
Universidad Autónoma de Nuevo León, México.

Red URBAN

NORTE SUR - IBEROAMÉRICA

Año III | Núm. 3 | Octubre 2017 – Octubre 2018

INDEX

Presentation

- 05 | The city and the metropolis. An evolutionary process of contemporary transformation.
Sousa González Eduardo | Palacios Barra Alfredo
Universidad Autónoma de Nuevo León (México) | Universidad del Bio-Bio, Concepción, Chile

Articles

- 11 | Chances and interventions in urban modernity. Perspectives of transformation in Chile. The case of Concepción.
Palacios Barra Alfredo
Universidad del Bio-Bio, Concepción, Chile
- 21 | Urban Mobility and Socio-spatial Differentiation in the Metropolitan Area of Monterrey.
Soto Canales Karina
Universidad Autónoma de Nuevo León (México)
- 31 | Metropolization and planning policies. A challenge for Santiago de Chile.
Schiappacasse Paulina | Müller Bernhard
Universidad de Chile | Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung
- 41 | A country of centers and peripheries, spontaneous southern settlements as an expression of systemic poverty.
Silva Lovera Cristian Alejandro
Universidad de los Lagos, Osorno
- 55 | The cultural heritage between the volcanoes of Poblano-Tlaxcalteca territory.
Montero Pantoja Carlos | Hernández García Yesenia
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México | Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), México.
- 71 | Architecture as a tourist claim: academic vision and vernacular.
Zamudio Vega Laura Susana.
Universidad de Sonora, México.

Review

- 85 | Municipal marketing
Leal Iga Carlos.
Universidad Autónoma de Nuevo León, México.
- 87 | The humanization of URBAN SPACE, social life between buildings.
Marín González Alejandra.
Universidad Autónoma de Nuevo León, México.

Presentación

La ciudad y la metrópoli. Un proceso evolutivo de transformación contemporánea

The city and the metropolis. An evolutionary process of contemporary transformation.

Alfredo Palacios Barra¹
Eduardo Sousa González²²

Es evidente que los procesos transformacionales por los que ha transitado humanidad en el transcurso de su existencia conocida y documentada, han generado diferentes grados evolutivos de desarrollo en las distintas regiones del sur global y del resto del mundo; en la contemporaneidad sería posible no sólo circunscribir a aquellos procesos *informacionales* mencionados por Castells, M. (2002) propios de las áreas urbanas, como una característica particular de la evolución desmedida que ha tenido el fenómeno de la globalización, en mayor o menor medida, ha gravitado en todos los territorios y ciudades del orbe; sino también, imposible negarlo, a aquellas variables vinculadas al denominado *progreso* en lo urbano, lo cual ha traído aparejado históricamente, entre otras muchas cosas positivas y negativas, modificaciones en las percepciones de la población, en donde ésta se ha visto atraída por el *espejismo* del bienestar urbano, que por su inclinación migratoria en busca de esos satisfactores propios de la ciudad, ha modificado sus modos de vida cultural, tendiendo a generar lo que Henry Lefebvre predijo décadas atrás, como una tendencia irreversible hacia la “urbanización completa de la sociedad” (Lefebvre, H.:1980)

En esta dinámica evolucionista las concentraciones urbanas independientemente del país donde se encuentren, se han convertido en un motor de desarrollo, generando esos satisfactores que busca el grueso de la población, pero también este progreso en lo urbano ha engendrado, impulsado, diversificado y multiplicado aquellos

conglomerados de ciudadanos convirtiendo su espacio vital, su hábitat, en ciudades, después en metrópolis, megalópolis y más.

Hoy día, es requerido de todo el ingenio humano profesional-investigativo y de las técnicas científicas de vanguardia, vinculadas no sólo al urbanismo y la planificación urbana-regional, que logren dominar espacialmente los procesos de urbanización incontrolada, en las diferentes *etapas de metropolización* por las que atraviesan las ciudades y puedan equilibrar, dosificar y distribuir de la mejor manera los diferentes usos del suelo, los equipamientos y la dotación infraestructural para el lugar; controlando en ese proceso de la metamorfosis urbana, la modificación constante de los linderos físicos de orientación periférica de la zona; sino también, en este proceso del planeamiento urbano, incorporar la visión multidisciplinar que permita consensuar los diferentes puntos de vista y opiniones de los grupos sociales involucrados, e incorporarlos en el diseño de las políticas públicas gubernamentales, lo que redundaría en una mayor dosis de eficiencia, de eficacia y de efectividad instrumental: a esto lo denominamos como *políticas públicas de alteridad*.

En este contexto que involucra a lo urbano, lo metropolitano y lo global en sus diferentes esferas disciplinares de intervención, no es de extrañar que, en muchas de las investigaciones recientes en la esfera internacional, se aborden temáticas específicas vinculadas con el abordaje de toda la gama de problemáticas involucradas en la temática del espacio urbano. De hecho, uno de los propósitos de la revista *Red URBAN. Norte-sur*

¹ Académico de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bio-Bio, Concepción, Chile. Email: apalacios@ubiobio.cl

²² Doctor en Filosofía con Orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos, Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Nuevo León. Profesor-Investigador de la Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Nuevo León y miembro del Sistema Nacional de Investigadores (CONACYT), reconocido en el Nivel 2. E-mail: eduardo.sousagn@uanl.edu.mx

Iberoamérica, es vincular las diferentes variables que envuelven a la ciencia urbana, generando un espacio académico internacional de diálogo, discusión e intercambio de ideas, que nos permita avanzar positivamente en el conocimiento de la ciudad en sus distintas facetas y componentes espaciales, ya que ésta es visualizada como el espacio de todos y *todos con derecho a la ciudad*. Tal es el caso de Alfredo Palacios de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño. Departamento de Planificación y Diseño urbano de la Universidad del Bío-Bío, que aborda el tópico relacionado con las perspectivas de transformación en Chile, profundizando en el caso de Concepción; menciona que, hacia fines del siglo XX, la planificación urbana latinoamericana da un fuerte giro desde la visión global e involucramiento total de los procesos que tocan a la ciudad, a una visión parcial pensada en términos de componentes de la estructura física y socioeconómica de la misma.

Se indica que, en la investigación, se intenta identificar y reconocer a los grandes proyectos urbanos como un elemento fundamental de esa nueva visión, que develan cómo esas iniciativas se sectorializan y se adecúan a las condiciones sociales, económicas y culturales imperantes que el estado y los gobiernos imponen y llegan a configurar un modelo y un discurso oficial de gestión urbana. Para ese fin, se hace un análisis del Proyecto Bicentenario planteado en Chile y en particular en el área metropolitana de Concepción, que presenta a esta obra de grandes proyectos urbanos, como la nueva imagen que pretende proyectar el país en el siglo XXI, de lleno hacia los objetivos superiores del desarrollo. En este número de la revista *Red URBAN*, la temática que plantea Karina Soto Canales de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, está referida al área metropolitana de Monterrey; donde, en el tema de la movilidad urbana, ha detectado deficiencias, desigualdades y por lo tanto áreas de oportunidad, con las cuales, desde el punto de vista de autor, se pueden promover acciones en aras de incrementar la inclusión, habitabilidad y calidad de vida para los habitantes metropolitanos.

En el trabajo de Paulina Schiappacasse del Departamento de Geografía, Universidad de Chile y Bernhard Müller del Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, IÖR. Dresden, Alemania; se incursiona en el área metropolitana de Santiago de Chile (AMS), con el propósito de

analizar su situación, en relación a las metas estratégicas necesarias para el logro de un desarrollo metropolitano sustentable. Según los autores, en el estudio se pretende contribuir al debate nacional actual en torno a la revisión y cambio de las políticas de planificación, en particular, las orientadas a enfrentar los procesos dinámicos que experimentan las ciudades.

En el caso de Cristian Alejandro Silva Lovera académico Departamento de Arquitectura y Diseño, Universidad de los Lagos, Chile; explora los asentamientos espontáneos australes como expresión de una pobreza sistémica, mencionando que el caso chileno es particular, debido a su extensa geografía Norte-Sur, en que los *campamentos* presentan diferenciaciones contextuales muy marcadas en lo físico, social, económico y cultural. Subrayando que esto último se acentúa en las regiones alejadas de los centros metropolitanos, en donde las economías locales y las improntas culturales marcan diferenciaciones en la expresión, en la magnitud del problema, sus impactos y la relación que existe entre estos asentamientos de generación espontánea y la ciudad planificada desde los instrumentos y lógicas estándar de las instituciones formales.

Dentro de esta visión urbana pero enfocado al patrimonio cultural poblano-tlaxcalteca, Carlos Montero Pantoja y Yesenia Hernández García, del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vález Pliego”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y del Doctorado en Diseño y Estudios Urbanos en la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Unidad Azcapotzalco respectivamente; mencionan que la investigación relata su experiencia en la Actualización del Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala (ZMPT), en el Subsistema Patrimonio Cultural (2012). Este programa da primacía al patrimonio cultural como base del desarrollo. El interés está puesto en llevar a la práctica profesional la experiencia académica en la línea del Patrimonio Cultural y el Paisaje Cultural, en el territorio cultural configurado durante siglos entre tres volcanes: el Popocatepetl, el Iztaccíhuatl y La Malinche. El territorio cultural es cualitativamente distinto en extensión, concepción y estructura, del concepto institucional Zona Metropolitana (ZM), establecido cuantitativamente con criterios de población.

El último artículo de este número de *Red URBAN*, está enfocado en la arquitectura y el turismo; Laura Susana Zamudio Vega, menciona que se estudian las tres principales relaciones identificadas entre ambas disciplinas, prestando especial atención a la arquitectura como reclamo turístico, debido a las nuevas formas que está adquiriendo. En la investigación se busca, sobre todo, identificar los valores apreciados en la arquitectura durante los viajes, al distinguir diferencias significativas entre los valores destacados de las obras en los ámbitos académicos y los valorados por el turista. Diferencia magnificada en edificios e intervenciones recientes, que inducen a reflexionar sobre la utilización que el turismo contemporáneo hace de la arquitectura y cómo la profesión está respondiendo a estos nuevos desafíos.

Queremos subrayar el esfuerzo compartido, que ha significado para la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño. Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Universidad del Bío-Bío y la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, que amparados en el Convenio Internacional Chile-México, ha permitido la generación y consolidación de este proyecto editorial binacional, enlazando no sólo a dos universidades públicas y estatales de diferentes países en un desafío común; sino también, a diversos investigadores de diferentes lugares del orbe, lo cual ha permitido a *Red URBAN* constituirse y fortalecerse como un canal académico de divulgación de investigaciones especializadas de muy alto nivel, abierto a la presentación visiones diferenciadas de los asuntos que atañen al espacio urbano, al urbanismo y a las diversas ciencias y disciplinas afines.

Como comentario final, los miembros del equipo que conforman *Red URBAN. Norte-Sur Iberoamérica*, Revista Binacional de la UBB-UANL, estamos seguros que el lector interesado en la temática expuesta, encontrara a través de los artículos que componen este número, un tópico con visión interdisciplinar, de actualidad e internacional; en donde, investigadores de alta certificación, han colaborado con sus trabajos personales en la generación de este tercer volumen.

Finalmente, es necesario reconocer que lo expuesto a través de este número de *Red URBAN. Norte-Sur Iberoamérica*, constituye un esfuerzo

institucional y binacional continuado a lo largo de más de cinco años, por mantener una calidad de excelencia editorial, que ha sido compartido por autores, pares de evaluadores, Comité Editorial, Comité Científico, equipo técnico de apoyo y por supuesto, las autoridades institucionales que constituyen la figura legal y forman el carácter binacional de *Red URBAN*: la Decana de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, en Concepción, Chile la **Arq. Cecilia Poblete Arredondo** y la Directora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León en Monterrey, Nuevo León, México, la **Dra. María Teresa Ledezma Elizondo**.

Artículos

Cambios e intervenciones en la modernidad urbana. Perspectivas de transformación en Chile. El caso de Concepción.

Changes and interventions in urban modernity. Perspectives of transformation in Chile. The case of Concepción.

Recibido: 14/05/17
Aceptado: 05/08/17

Alfredo Palacios Barra ¹

Resumen

Hacia fines del siglo XX, la planificación urbana latinoamericana da un fuerte giro desde la visión global e involucramiento total de los procesos que tocan a la ciudad, a una visión parcial pensada en términos de componentes de la estructura física y socioeconómica de la misma.

En este trabajo, se intenta identificar y reconocer a los grandes proyectos urbanos como un elemento fundamental de esa nueva visión, que develan cómo esas iniciativas se sectorializan y se adecúan a las condiciones sociales, económicas y culturales imperantes que el estado y los gobiernos imponen y llegan a configurar un modelo y un discurso oficial de gestión urbana.

Para ese fin, se hace un análisis del Proyecto Bicentenario planteado en Chile y en particular en el Área Metropolitana de Concepción, que presenta a esta obra de grandes proyectos urbanos, como la nueva imagen que pretende proyectar el país en el siglo XXI, de lleno hacia los objetivos superiores del desarrollo.

Palabras Clave:

Planificación urbana; grandes proyectos; modernidad; espacio urbano.

Abstract

Towards the end of the 20th century, Latin American urban planning takes a strong turn from the global vision and total involvement of the processes that touch the city, to a partial vision thought in terms of components of the physical and socioeconomic structure of the same. In this paper, we try to identify and recognize the great urban projects as a fundamental element of this new vision, which reveal how these initiatives are sectoralized and adapted to the prevailing social, economic and cultural conditions that the state and governments impose and come to form a model and an official discourse of urban management. To that end, an analysis is made of the Bicentennial Project proposed in Chile and in particular in the Metropolitan Area of Concepción, which presents this work of large urban projects, such as the new image that the country intends to project in the XXI century, full towards the higher goals of development.

Keywords:

Urban planning; large projects; modernity; urban space.

¹ Académico de Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío Bío, Concepción-Chile, Correo electrónico: apalacio@ubiobio.cl

1. Introducción.

Hoy en día la ciudad (como entidad material), ya no constituye el espacio donde los hombres en condición de igualdad, discuten y resuelven los asuntos públicos, y excede por mucho, la idea de ser simplemente el medio ambiente natural de las sociedades modernas. Por el contrario, la complejidad en las nuevas relaciones e interacciones urbanas, es de tal magnitud, que esos asuntos comienzan a visualizarse desde la esfera de los estudios integrados, donde la correlación de todos los hechos que se registran sobre la ciudad, completa las visiones analíticas y sectoriales de las visiones disciplinarias.

Ello, lleva a considerar que los distintos temas de la ciudad, tienen amplia injerencia en la investigación urbana globalizada, ya que los mismos se inscriben en un contexto marcado por las profundas transformaciones económicas, sociales, políticas y espaciales, que vienen experimentando las grandes ciudades del mundo desde el último cuarto del siglo XX. Entre esas variadas temáticas, cabe la de los grandes proyectos urbanos y combinación de cambios que ocurren a nivel mundial y local, que ha provocado una intensa reestructuración de los espacios del capitalismo industrial y han tenido un impacto significativo en el ambiente construido y sus modos de gestión. Su relevancia, es tanto social como económica, ya que los grandes proyectos constituyen una potente vía para impulsar la privatización de la gestión urbana, al adecuarla al enfoque neoliberal de las políticas públicas hoy predominante.

Imagen 1. Proyecto Bicentenario en Concepción



Fuente: Datos generados por el autor

Esas transformaciones, que se han convertido en un instrumento clave de la planificación de las ciudades de los países desarrollados en la segunda mitad del siglo XX y comienzan a ser incorporados también con fuerza desde el ocaso del siglo pasado en las ciudades latinoamericanas, experimenta también un cambio en torno a cómo manejar los problemas generados por el continuo crecimiento urbano. La extrema complejidad de los procesos y problemas que surgen, lleva a sustituir la práctica tradicional de una visión urbana global de la ciudad, a una planificación compartimentalizada de la estructura física y socioeconómica de la misma.

Imagen 2. Proyecto Bicentenario, Rampla Diagonal Pedro Aguirre Cerda, centro urbano de Concepción.



Fuente: datos generados por el autor

2. Grandes Proyectos Urbanos.

II.1. Contexto y realidad.

Cuando se habla de planificación urbana apoyada en la ejecución de grandes proyectos urbanos, estamos ante una noción ambigua y contradictoria, y por esta razón, difícil de clasificar y definir. Por lo mismo, en este trabajo se intenta identificar y reconocer qué se entiende por estas grandes transformaciones a partir de la realidad local de los proyectos urbanos, en razón de que resulta ser esa visión directa de esas transformaciones.

Sin duda, los grandes proyectos urbanos son portadores de nuevos atributos, tanto desde el punto de vista de la centralidad urbana como de la gestión del territorio por parte del Estado. Ellos, han pasado a constituir un elemento fundamental en el panorama espacial del continente latinoamericano y, por lo tanto, su gestión debe estar inevitablemente contemplada en las agendas de las administraciones locales. Sin embargo, dada su complejidad, estas grandes intervenciones plantean múltiples interrogantes

para el desarrollo urbano, puesto que varios de esos grandes proyectos se exhiben como modelos exitosos de revitalización de la ciudad, no obstante, la escasa evaluación de sus impactos y aspectos polémicos.

Entre los principales grandes proyectos urbanos latinoamericanos reconocidos, se pueden identificar en forma agrupada, la recuperación de centros históricos (La Habana Vieja, Lima antigua), el redesarrollo de frentes ribereños (Puerto Madero en Buenos Aires; Rivera Norte en Concepción, Chile); la refuncionalización de áreas ferroviarias, viejos aeropuertos o zonas industriales en declive (Proyecto Fénix de Montevideo, Aeropuerto Cerrillos en Santiago de Chile, Puerto Norte en Rosario; proyecto Tamanduatehy en Santo Andre, Brasil) o simplemente la expansión de zonas utilitarias (Santa Fe en México, Puerto Mariel de Cuba o la zona del Canal de Panamá).

Imagen 3. Puerto de Talcahuano. Molo principal reconstruido luego de terremoto y tsunami 27/F/2010.



Fuente: datos generados por el autor

II.2. Marco conceptual.

En rigor, cuando se alude a los “grandes proyectos urbanos” contemporáneos que se difunden en las principales metrópolis latinoamericanas bajo al influjo de la globalización, no se refiere a cualquier intervención o emprendimiento sectorial, sino a las mega-operaciones de renovación urbana a partir de las cuales espacios relegados de la ciudad se transforman en nuevas centralidades revitalizadas. En ese contexto, los grandes proyectos urbanos no sólo comprenden las grandes obras emblemáticas, sino también importantes operaciones que asumen, en muchos

casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio y que, por su integración, tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad o área metropolitana.

Lo anterior, claramente definido en relación a entornos construidos que se caracterizan por una dedicación de diseño y edificación de primer orden, que receptionan, total o parcialmente, una conjunción económica de usos terciarios de múltiple diversidad y funcionalidad, con espacios para habitabilidad, vivienda, centros comerciales, turismo, hotelería, centros culturales, áreas verdes y recreativas del máximo estándar. En definitiva, ambientes destinados a una demanda que excede en mucho el ámbito local y que incluye la participación externa y masiva de empresas, inversores y usuarios nacionales y/o internacionales.

II.3. Importancia.

La importancia del estudio de los grandes proyectos u operaciones urbanas en el momento actual, deriva de la profunda transformación que está generando el proceso de globalización en la ciudad, redefiniendo sus funciones y colocando la cuestión de la competitividad y aplicabilidad de este concepto económico, con todo lo problemático y discutible que significa, en un primer plano en la planificación del desarrollo de la ciudad del siglo XIX.

Es pertinente consignar que, reconocida esa importancia, aún no se elabora en los estudios ni en planificación urbana tradicional, una conceptualización específica sobre esas intervenciones y menos una evaluación de sus impactos a nivel de la trama urbana o calidad de vida de sus habitantes. Es en los últimos años con la introducción del enfoque de la planificación estratégica, cuando comienza a elaborarse su conceptualización y pasan esas transformaciones a ocupar una posición privilegiada como acciones claves para impulsar el desarrollo de las ciudades (el Gobierno Regional de la Región del Bio Bio, a través de la División de Planificación y Desarrollo Regional, ya elabora el Plan de Acción Estratégica del Área Metropolitana de Concepción, PAEAMC, como una experiencia piloto a nivel nacional del proceso de instalación de la gestión metropolitana en Chile).

3. Grandes proyectos y espacio urbano.

III.1. Génesis.

Partiendo de la base de que las ciudades son espacios sociales de confluencia y que parte de la misma, puede expresarse en un lenguaje arquitectónico y urbanístico, al analizar el origen y desarrollo de las ciudades latinoamericanas, es posible observar que la configuración del espacio urbano se encuentra condicionada por los proyectos históricos de modernización nacional que se llevan a cabo.

Tomando en consideración los procesos históricos que dieron lugar a la urbanización de las sociedades de América Latina desde el siglo XIX, hasta desembocar en la crisis urbana de los años '70 y '80 del siglo pasado, es fácil comprender cómo los diferentes proyectos de modernización nacional, afectaron no sólo la configuración de las ciudades, sino, sobre todo, los tipos de relaciones sociales que se permitieron en su interior y las formas de vida que se promovieron a instancia de ello. Al "liberalismo-oligárquico" del siglo XIX (y principios del s. XX), le correspondieron ciudades en expansión, escasamente planificadas, con un naciente urbanismo de corte "arquitectónico" (o de los trazados) y temerosas de los riesgos que implicaba el incremento de la marginalidad urbana. El "nacional-desarrollismo", de mediados de siglo XX (1930-1973), coincidente con la urbanización de las formas de vida del grueso de la población, permitió la consolidación de las clases medias y el mayor desarrollo de la planificación urbana preocupada de los elementos funcionales de la ciudad, que caracterizó a la metropolización de las grandes capitales latinoamericanas². Como continuidad de los tiempos del desarrollismo y detrás de una cierta industrialización y democratización de las ciudades y las clases medias, se buscaba romper con el atraso del mundo tradicional y se fomentaba la consolidación de la identidad nacional y la homogeneización de la sociedad.

III.2. Modernidad.

Desde finales de los años 70 del siglo pasado, se reconoce el agotamiento del modelo económico latinoamericano de sustitución de importaciones. La planificación del desarrollo urbano, pierde casi toda su vigencia y se abre un período de incertidumbre ante el continuo crecimiento de las ciudades. Por la complejidad del tema ciudad, no es posible un total abandono del Estado acerca de las intervenciones urbanas, por lo que se proyecta un cambio en relación al eje y magnitud de las mismas. Ese giro, va a constituir un paso intermedio hacia la configuración de un modelo de gestión urbana en que el papel del mercado y la desregulación llegarán a ser las características centrales.

Claramente, los efectos del modelo de modernización sobre la ciudad en América Latina, deriva en la progresiva privatización y fragmentación de los espacios urbanos³ que dan pie a un discurso sostenido sobre ello. Con el advenimiento del neoliberalismo, las tendencias emergentes promueven la fragmentación y privatización de los espacios públicos, permitiendo la diferenciación y la individualización de las sociedades, apoyados en la lógica del consumo como elemento determinante de las relaciones sociales, y del acceso a las redes internacionales de información como configurador cultural. Así, en la actualidad más que participar de un colectivo con proyecto histórico, lo determinante es el nivel de acceso a los espacios sociales (geográficos o virtuales), a los bienes (materiales o simbólicos), y a los adelantos tecnológicos que lo hagan posible.

4. Proyecto Bicentenario.

IV.1. Iniciativa y contexto.

Es en el marco del modelo modernista en el que se desenvuelve la ciudad latinoamericana, en el que se instala a fines del siglo pasado, el discurso específico de la celebración del bicentenario de la Independencia en Chile, ya que se condensa a partir de una iniciativa gubernamental, una serie de planteamientos que de modo fragmentario se venían oyendo con mayor o menor fuerza en el

² Outtes, Joel: "Disciplinando la sociedad a través de la ciudad. El origen del urbanismo en Argentina y Brasil (1894 – 1945)", en *EURE*, vol. 28, n° 83, Santiago, 2002.

³ Janoschka, Michael: "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización", en *EURE*, vol. 28, n° 85, Santiago, 2001.

país. Los principales ejes del discurso, se sostuvieron desde mediados de la década de los '70 cuando Chile fuera la primera nación latinoamericana que abrazó el modelo neoliberal con la apertura de la economía al exterior, el control del gasto fiscal mediante la reducción del tamaño del Estado, la administración privada de las empresas estatales, de la salud, la educación y las pensiones y la búsqueda de una política de consensos que inhibiera la polarización política de la sociedad y que derivó en su despolitización. Resulta evidente, que cualquier análisis de mayor profundidad del Proyecto Bicentenario como discurso, deba considerar a posteriori la revisión tanto de su base ideológica (el proyecto neoliberal de modernización nacional), el conocimiento de las transformaciones históricas del espacio urbano en el que pretendió plasmarse dicho discurso, así como la evolución sociocultural de la sociedad que haría uso de los espacios proyectados.

IV.2. *Carácter del Proyecto Bicentenario.*

Con motivo de la celebración de los 200 años de la constitución de la primera Junta de Gobierno el 18 de septiembre de 1810, el estado chileno se dio a la tarea de recibir el Bicentenario de la independencia con una nueva imagen urbana, que mostrara el “nuevo rostro” que pretendía proyectar el país. En vista de ello, a comienzos del año 2000 se creó la Comisión Bicentenario con la misión de elaborar “*programas para canalizar y coordinar los esfuerzos que todos los sectores de la sociedad desarrollen en el marco de esta celebración*”⁴. Una de sus metas fundamentales, es desarrollar una serie de planes de intervención urbana en las principales ciudades del país, cuyos proyectos serían realizados en lugares significativos del espacio público, sea remodelándolos o recuperando zonas subutilizadas o sin utilizar.

Respondiendo a la convocatoria del ejecutivo, entidades e instituciones públicas, corporaciones privadas, empresas y universidades, se plantearon el 2010 como horizonte objetivo para las diversas iniciativas de rescate patrimonial, preservación de valores e inventario de los bienes históricos que nos identifican como pueblo “aprovechando la oportunidad para efectuar una suerte de balance

nacional, romper simbólicamente con las cadenas del pasado y enfrentar el futuro con nuevos aires”. Si bien, originalmente se contempló la generación de proyectos en las ciudades de Antofagasta, Valparaíso, Santiago y Concepción (reconocidas como urbes de localización geográfico-latitudinal norte-sur del territorio continental americano de Chile), dado el entusiasmo que despertó la iniciativa en las autoridades locales a lo largo del país, se hizo extensiva luego la invitación a todos los centros urbanos del país con más de 75 mil habitantes. De allí, que el Proyecto Bicentenario, incorporó iniciativas en todas las Regiones del territorio nacional, dotando a sus principales centros urbanos de nuevas obras de vialidad, parques y áreas verdes, paseos peatonales, edificios institucionales, además de la habilitación de bordes ribereños, lacustres y marítimos.

Para tal efecto, se creó el Directorio Ejecutivo de Obras del Bicentenario, cuya misión fue seleccionar, patrocinar y promover las obras que se presentaran, asignándole la categoría de “Proyecto Bicentenario” no sólo a las nuevas obras propuestas, sino también a gran cantidad de proyectos anteriores, varios de los cuales ya se encontraban en ejecución. Su principal función, fue coordinar esfuerzos y voluntades en la búsqueda de vías de financiamiento a través de la alianza de capitales públicos y privados.

Figura 4. Puerto de Talcahuano. Muelle principal reconstruido luego de terremoto y tsunami de 27/F/2010.



Fuente: datos generados por el autor.

⁴ Comisión Bicentenario: Objetivos, Presentación. www.chilebicentenario.cl

IV.3. Declaración de Principios.

A partir de la dialéctica del discurso planteado desde los inicios del Proyecto Bicentenario, la fundamentación del proyecto se sostuvo en base a tres ejes, como fueron a) la idea de un proyecto país, expresado en un programa de modernización nacional compartido por sus principales fuerzas políticas, económicas y sociales; b) la necesidad de mejorar la infraestructura nacional que permitió abordar los desafíos de la creciente integración a un mundo globalizado, y c) la necesidad de que la ciudadanía asumiera como propias las iniciativas enmarcadas en la celebración del bicentenario.

La Comisión estableció, en sus líneas de acción, que tal conmemoración *“pertenece a todos los chilenos y chilenas, por ello, la Comisión se ha propuesto impulsar, coordinar y orientar las ideas e iniciativas que desarrolle cada persona, grupo u organización pública o privada y de la sociedad civil de aquí al 2010.”*⁵ En la misma dirección, el Decreto Supremo n° 176, por el cual se creó la Comisión, plantea que *“... es deber de todo chileno, especialmente de los jóvenes de este país, crear, imaginar, innovar y descubrir los nuevos espacios que el país ha comenzado a crear para todos”*.

Se sobreentiende que tales declaraciones de principios, sólo corresponden a un marco referencial y que su valor se limita a enunciar la importancia de la iniciativa como proyecto histórico para la ciudadanía, sin hacer alusión a sus fundamentos conceptuales o sus objetivos manifiestos. Sin embargo, aun así, evidencia la relevancia que se le concede a la creación de espacios públicos para la ciudadanía, *“particularmente aquella que hará uso de los espacios públicos del país en el futuro, considerando que en la actualidad más de la mitad de la población aún no cumple 30 años”*.

IV.4. Objetivos del Proyecto Bicentenario.

Es posible agrupar los objetivos concretos que perseguía el proyecto, en tres principios fundamentales, a saber a) La integración de Chile y sus Regiones, que se traduce en la preocupación por mejorar la infraestructura del país; b) la Interrelación con el entorno natural, referida a la necesidad de propiciar un mejoramiento en la

relación de la población con los entornos naturales en que habita, posibilitando el acceso a los diferentes elementos que configuran su geografía; y c) La valoración de las condiciones de habitabilidad de las ciudades, que apunta a la configuración de ciudades más modernas y amables y el progresivo mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes.

Junto con esos principios y los objetivos específicos de cada una de sus obras, el proyecto implicaba también una serie de objetivos implícitos, los cuales sólo pueden ser comprensibles si se enmarcan dentro del discurso del desarrollo que lleva adelante el Estado. En este sentido, es posible entender el Proyecto Bicentenario dentro del proceso de profundas transformaciones económicas y sociales de modernización neoliberal llevadas a cabo desde fines de los '70, que, de cierto modo, constituye la representación simbólica del triunfo de su principal objetivo, como es la suma solidaria de todos los estamentos de la nación, en pos del ideal común superior de alcanzar el umbral del desarrollo nacional.

Haciendo uso de su capacidad de controlar, o al menos incidir en los sucesos comunicativos, el estado instaló el Bicentenario como un hecho social para su discusión en el seno de la opinión pública y, sobre todo, como medio de legitimación social. Antes de comenzar un debate, que se presupone libre y espontáneo, sobre la importancia de cumplir dos siglos de vida independiente a partir de la instauración de la Comisión Bicentenario en el 2000, previamente ya se habían definido las líneas generales a seguir, los objetivos que se buscaban e incluso el sentido que debieran adoptar las iniciativas propuestas.

Bajo un marco ideológico aparentemente inexistente, cuidadosamente despolitizado con el argumento de que los intereses superiores de la nación están por sobre las opiniones políticas de cada ciudadano, y ante la actitud condescendiente de la población, el Proyecto Bicentenario pretendió aparecer, naturalmente, como la suma solidaria de los esfuerzos de todos los estamentos de la nación, siempre en pro del ideal superior, léase, modernización nacional.

⁵ Comisión Bicentenario: Objetivos. Líneas de acción, en: www.chilebicentenario.cl

IV.5. El Proyecto Bicentenario en Concepción.

Uno de los principios fundamentales del proyecto en la Región del Bio Bio y particularmente en el Área Metropolitana de Concepción, fue la recuperación del río Bio Bio, que se había mantenido, paradójicamente, alejado de la ciudad y dándole la espalda a ese hito principal de su geografía. Era momento que este curso fluvial, volviese a ser el símbolo de una ciudad que se abre hacia sus márgenes rompiendo con siglos de marginación, rescatando la idea formulada en el plan de desarrollo urbano propuesto por Pascual Binimelis en el siglo XIX. *“La idea es transformar a Concepción en una ciudad fluvial, lo que representa una nueva proyección inmobiliaria y urbanística del borde del río que ahora se entrega a la ciudad como reconocimiento e integración”*⁶.

Figura 5. Proyecto Bicentenario, Puente Chacabuco, construcción cepas y enlace San Pedro-Concepción.



Fuente: datos generados por el autor.

El centro de las preocupaciones del proyecto en Concepción, se concentró entonces, en el programa de recuperación del río y en la construcción del Barrio Cívico, que localizaba una nueva centralidad de la ciudad, inmediata a su río. Del mismo modo, en otras zonas de la intercomuna, se plantearon proyectos complementarios y alternativos como la remodelación de la bahía de San Vicente, la ruta Interportuaria de Tomé a Talcahuano y Lota, la recuperación (y descontaminación) del canal El Morro y la remodelación del Parque Laguna Grande en San Pedro, todas enmarcadas en el principio de mejorar la interrelación con el entorno natural.

De estas iniciativas, la construcción del Barrio

Cívico fue la obra central de todo el Proyecto Bicentenario en Concepción, que incidía en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. La propuesta, contempló cinco grandes obras individuales como el edificio Servicios Públicos, la Plaza Bicentenario, la Av. Nueva Prat, el Parque Central y el Parque Ribera Norte, al costado del cual se emplaza el futuro Teatro Pencopolitano, proyectado a orillas del río Bio Bio, sobre la avenida Costanera, hoy en avanzado estado de construcción.

La obra más importante, es sin duda el Edificio de Servicios Públicos, pues constituye la pieza que le da sentido a todo el conjunto. El objetivo del mismo, es constituirse como *“el espacio de comunicación entre la comunidad y el gobierno central que permitirá descentralizar y al mismo tiempo concentrar e interrelacionar los distintos servicios públicos regionales en pro de una mejor atención de la comunidad”*⁷.

Junto con las obras del barrio cívico y la recuperación del río, que dado su carácter simbólico y su emplazamiento se espera conlleven un alto impacto como referentes urbanos, existen otros dos grupos de obras de obras que vienen a completar el programa de intervención urbana en la comuna. Por un lado, las obras tendientes a la remodelación del centro histórico (Proyecto Zócalo de Concepción y Boulevard Barros Arana), y por otro, las relativas al mejoramiento de la conectividad vial entre los distintos sectores de la intercomuna⁸, que se fundamentan en el principio de mejorar la integración de Chile y sus Regiones, una de las propuestas explícitas en la declaración de principios del proyecto.

5. Conclusión.

A partir de la conceptualización de que las grandes transformaciones urbanas asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio y que, por su integración, tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad, no cabe duda de que el Proyecto Bicentenario planteado hacia fines del siglo pasado por el gobierno de Chile, califica

⁶ Revista Cultural Pencopolitana, Año 3, n° 3 / dic. 2002 – Ene. 2003, Concepción, p. 4

⁷ Dirección de Arquitectura – Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. www.mop.cl

⁸ La continuación de la Av. Costanera (entre Concepción y Chiguayante), el mejoramiento del acceso al Aeropuerto Carriel Sur, la remodelación de la rotonda General Bonilla, el ensanche de la Av. Paicaví, la ya mencionada ruta Interportuaria, la conexión entre los puertos de San Vicente y Talcahuano, el proyecto de transporte público “Biovias”, entre otras.

para su reconocimiento en el carácter de “grandes proyectos urbanos”. Y ello, porque el mismo se plantea en base a la profunda transformación urbana del país, redefiniendo las funciones de las ciudades y colocando la cuestión de la competitividad y aplicabilidad de ese concepto económico, en primer plano en la planificación del desarrollo urbano.

En lo específico, el Proyecto Bicentenario, más allá de sus objetivos manifiestos, representa la condensación de una serie de discursos fragmentarios que se materializan en el espacio urbano en la forma de una iniciativa de intervención urbana, cuya finalidad responde a intereses comunicativos y simbólicos, y que tienen como horizonte la idea de alcanzar el umbral de las naciones desarrolladas.

En el modelo discursivo de “modernización nacional” que el Proyecto esgrime, se manifiesta la intención cultural de construir un tipo de sociedad concreta, impulsada por determinados grupos de poder, político y económico, que se suman a la aparente inevitabilidad del proceso económico y cultural que implica la globalización.

A su vez, detrás de la propia funcionalidad de las obras, se buscan hitos que marquen el nacimiento de una nueva etapa en la historia de Chile, y, por ende, de cada una de sus regiones. No resulta difícil identificar el objetivo que se persigue con dicha iniciativa: ...“queremos hitos que sean un recuerdo histórico y que, al mismo tiempo, permanezcan en la memoria histórica como emblema del avance de esta Región”.⁹ Levantando los edificios patrimoniales y los hitos urbanos, se busca simbolizar el momento en el que se plasmó en el espacio urbano local, el desarrollo nacional y los gobiernos que incidieron en ello.

Figura 6. Puente Bicentenario-Chacabuco sobre río Bio Bio, De San Pedro hacia Concepción.



Fuente: datos generados por el autor.

Finalmente, el Proyecto Bicentenario trasciende así en la búsqueda de legitimidad al conceder la categoría “Bicentenario” a una serie de obras que ya se encuentran en ejecución, como en la creación y habilitación de nuevos espacios de uso público para la ciudadanía generando una alianza estratégica con capitales privados y exteriorizando, además, sus mensajes al mundo, en cuanto a que Chile constituye un país eficiente y confiable que actualiza su infraestructura según parámetros internacionales, al sector privado y a las autoridades locales de que Chile constituye una comunidad con objetivos comunes alcanzables, y a la ciudadanía, de que por fin el país está dejando atrás el subdesarrollo, preparando el terreno para integrarse al desarrollo.

6. Nota al margen.

La zona central de Chile, en la que se concentró el 75 % de los proyectos urbanos del Proyecto Bicentenario, fue directamente impactado por el gran terremoto y tsunami que sufrió esta extensa región la madrugada del sábado 27 de febrero del año 2010, a las 3,34 hrs.

Se trató de un mega sismo que alcanzó una magnitud de 8,8° en la escala de Richter y el epicentro, se ubicó cerca de 150 kilómetros al noroeste de Concepción y a 30 kilómetros de profundidad bajo la corteza terrestre. El evento, tuvo una duración máxima de 4 minutos en esa capital regional y en las zonas cercanas al epicentro, y fue percibido con diversas intensidades en gran parte del Cono sur y en lugares como Buenos Aires y Sao Paulo hacia el oriente. Cerca de 500 mil viviendas resultaron con daño severo y se estiman un total de 2 millones de damnificados, en la peor tragedia natural vivida en Chile desde 1960, cuando ocurrió frente a las costas de la ciudad de Valdivia, el mayor cataclismo sísmico registrado instrumentalmente jamás en el mundo, con un registro de 9,5^a en la escala de Richter.

Un fuerte tsunami impactó las costas chilenas como producto del terremoto, destruyendo varias localidades ya devastadas por el impacto telúrico. El Centro de Alerta de Tsunamis del Pacífico, generó pocos minutos después del terremoto, una alerta de tsunami para el Océano Pacífico, que se extendió posteriormente a 53 países ubicados a lo

⁹ Ministerio de Obras Públicas, 17 de octubre de 2003. www.mop.cl

largo de gran parte de su cuenca, afectando a Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, la Antártida, Nueva Zelanda, la Polinesia Francesa y costas de Hawaii.

El sismo es considerado como el tercero más violento en la historia del país y el octavo registrado por la humanidad. Fue 31 veces más fuerte y liberó cerca de 178 veces más energía que el devastador terremoto de Haití ocurrido el mes anterior, y la energía liberada es cercana a 100.000 bombas atómicas como la liberada en Hiroshima en 1945.

Los impactos sobre los proyectos Bicentenario, fueron diversos y de distinta índole y su referencia y análisis, escapa de los alcances y objetivos planteados en este trabajo. No obstante, lo anterior, es pertinente señalar que hoy luego de más de 7 años y medio desde la tragedia, prácticamente sus efectos son hoy casi imperceptibles y Chile casi no muestra huellas de ese evento, gracias a su avanzado sistema de construcción y desarrollo de tecnologías anti sísmicas.

En razón de la evidencia, respecto de que el área de Concepción, Talcahuano y su área metropolitana fue una de las más afectadas por el sismo en el país, se realizaron importantes estudios acerca de los elementos claves y factores que incidieron en ello. A partir de la identificación de diversos factores determinantes, como son los efectos geológicos del subsuelo en el centro urbano de la ciudad o el funcionamiento de las líneas de vida (servicios básicos), que afectaron y fueron causa directa de los daños a la infraestructura regional, es que resultó posible la rápida reconstrucción posterior al terremoto.

Gracias a esa información y nuevo conocimiento, se pudo aprender cómo interactúan un mega sismo con los distintos tipos de infraestructuras de edificios, caminos, puentes, puertos, líneas de vida (red de agua potable, electricidad, combustibles). Al evaluar los daños, se puede afirmar que el comportamiento del suelo frente a los efectos sísmicos, es fundamental en la sustentabilidad de la estructura, así como los efectos del sitio, licuación y ampliación sísmica, tuvieron un gran alcance en la generación del daño producido en el Área Metropolitana de Concepción. Luego de un mega evento con esas características, si bien quedan en evidencia las debilidades, más notablemente se exteriorizan las fortalezas, aumentando el conocimiento y el interés de enfrentar resilientemente de mejor

forma la calidad de los proyectos civiles e infraestructuras anti sísmicas, a fin de construirlas arquitectónicamente sustentables.

7. Referencias Bibliográficas.

ARENDDT, Hannah: *“La condición humana”*, Ediciones Paidós, Barcelona, 1996

AUGÉ, Marc: *“Los no lugares”* en Globalización: nuevo escenario de la ciudad contemporánea, Cursos de Formación General; Universidad de Chile, Vicerrectoría de Asuntos Académicos, Departamento de Pregrado, Programa de Formación General. www.cfq.uchile.cl

BAIGORRI, Artemio: *“Hacia la urbe global: ¿El fin de las jerarquías territoriales?”*, Universidad de Extremadura, ensayo presentado al XIV Congreso Mundial de Sociología de la ISA, RC07 Future Research Session, Montreal, Julio 1998; en Globalización: nuevo escenario de la ciudad contemporánea, Cursos de Formación General; Universidad de Chile, Vicerrectoría de Asuntos Académicos, Departamento de Pregrado, Programa de Formación General. www.cfq.uchile.cl

BARBERO, Jesús Martín: *“De los medios a las mediaciones”*, G. Gili, México, 1987.

Barthes, Roland: *“El efecto de la realidad”*, en VV.AA.: *“Lo verosímil”*, Tiempo Contemporáneo, Buenos Aires, 1970.

BODINI Cruz - Carrera, Hugo: *“Génesis y originalidad del desarrollo urbano chileno”*; en Revista Geográfica, n° 101 enero – junio, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 1985.

GARCÍA Canclini, Néstor: *“Consumidores y Ciudadanos: Conflictos multi culturales de la globalización”* Editorial Grijalbo, México, 1995.

CASTELLS, Manuel: *“La divisoria digital: una perspectiva global / Los retos de la sociedad red”*, en La galaxia Internet, Plaza y Janés, Barcelona, 2001.

CASTELLS, Manuel: *“Crisis urbana y cambio social”*, Siglo Veintiuno Editores, México, 1987.

CRESPO, Marcela: *“La problemática del exilio: espacio de confluencias”*, en Gramma Virtual, Universidad del Salvador, Año 1, n° 3, 2001. www.salvador.edu.ar/ua1-7-gramma-01-03-15.htm

CUADRA, Álvaro: *“De la ciudad letrada a la ciudad virtual”*, LOM Ediciones, Santiago, 2003.

- CUENYA, Beatriz: *Grandes proyectos urbanos latinoamericanos*, Cuaderno Urbano vol.8 no.8 Resistencia dic. 2009.
- DE CERTEAU, Michel: *“Invención de lo cotidiano”*, Universidad Iberoamericana, México, 1996.
- DE MATTOS, Carlos: *“Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización?”*, en EURE, vol. 28, n° 85, Santiago, dic. 2002.
- DONDIS, Donis A.: *“La sintaxis de la imagen: Introducción al alfabeto visual”*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1976.
- FILIPPI, Emilio: *“Concepción sueña con su Teatro”*, en Zig – Zag, n° 2994, Santiago, 24 de agosto de 1962.
- FOUCAULT, Michel: *“Vigilar y castigar: el nacimiento de la prisión”*, Gallimard, París, 1975.
- FRIEDMANN, John: *“Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia – Pacífico”*, en EURE, vol. 23, n° 70, Santiago, 1997.
- HABERMAS, Jürgen: *“Historia y crítica de la opinión pública”*, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1994.
- HARRIS D., Walter: *“El crecimiento de las ciudades en América Latina”*, Marymar, Buenos Aires, 1975.
- HARVEY, David: *“Urbanismo y desigualdad social”*, Siglo Veintiuno Editores, Madrid, 1985.
- Ibelings, Hans: *“Supermodernismo: La arquitectura en la era de la globalización”*, Ed. Gustavo Gilis, Barcelona, 1998.
- JANOSCHKA, Michael: *“El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización”*, en EURE, vol. 28, n° 85, dic. Santiago, 2001.
- LE CORBUSIER (Charles – Édouard Jeanneret): *“La ciudad del futuro”*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, 2001.
- LEDROUT, Raymond: *“Sociología Urbana”*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1976.
- LEWKOWICZ, Ignacio y Sztulwark, Pablo: *“Arquitectura Plus de sentido: notas ad hoc”*, Kliczkowski, Buenos Aires, 2002.
- LÓPEZ de Lucio, Ramón: *“La tendencia hacia la dispersión / fragmentación de los territorios urbanos”*, en Economía y Sociedad, n° 12, 1995.
- LYOTARD, Françoise: *“La condición posmoderna”*, Cátedra, Madrid, 1994.
- MÁRQUEZ, Jaime: *“Recado para una ciudad democrática”*, en CA n° 58, oct./nov/dic. Santiago, 1989.
- MORANDÉ, Pedro: *“La cultura como experiencia y como ideología”*, en Revista Universitaria, n°22, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1987.
- MUNIZAGA, Gustavo: *“Diseño urbano: Teoría y Método”*; Editorial Universidad Católica de Chile, Santiago, 1992.
- NEGROPONTE, Nicholas: *“Ser digital”*, Editorial Atlántida, Buenos Aires, 1995
- ORTIZ, Renato: *“Mundialización y cultura”*, Alianza Editorial, Buenos Aires, 1997.
- OUTTES, Joel: *“Disciplinando la sociedad a través de la ciudad. El origen del urbanismo en Argentina y Brasil (1894 – 1945)”*, en EURE, vol. 28, n° 83, pp. 7-29, Santiago, mayo 2002.
- ROSNAY, Joël de: *“La revolución informacional”*, en I. Ramonet (ed). Internet el mundo que llega. Editorial Alianza, Madrid, 1998.
- SALAZAR, Gabriel y Pinto, Julio: *“Historia contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores”*, LOM Ediciones, Santiago, 2002.
- SALCEDO Hansen, Rodrigo: *“El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo pos-moderno”*, en EURE, vol. 28, n° 84, Santiago, 2002.
- SANTA Cruz G., Juan Carlos: *“La reconfiguración de lo político a partir de la condición posmoderna”*, artículo inédito, Concepción, 2004.
- SANTA Cruz G., Juan Carlos: *“Estrategias comunicacionales del poder en el espacio urbano. El Proyecto Bicentenario en Concepción”*, Proyecto de Tesis para optar al título de Magíster en Ciencias Sociales de la Universidad Arcis, inédito, Concepción, 2004.
- SOUSA G., Eduardo: *“Espacios Urbanos en la Contemporaneidad I”*, 2010, Ed. Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, México.
- VAN Dijk, Teun A.: *“El discurso como interacción en la sociedad”*; en El discurso como interacción social II: Una introducción disciplinaria, Gedisa, Barcelona, 2000. pp. 21-28.
- ZUNINO, Hugo M.: *“Formación institucional y poder: investigando la construcción social de la ciudad”*, en EURE, vol 28, n° 84, Santiago, 2002.

Movilidad Urbana y Diferenciación Socioespacial en el Área Metropolitana de Monterrey.

Urban Mobility and Socio-spatial Differentiation in the Metropolitan Area of Monterrey.

Recibido: 14/07/17

Aceptado: 20/08/17

Karina Soto Canales ¹

Resumen

La operatividad del Área Metropolitana de Monterrey (AMMty²) con respecto a la movilidad urbana operante presenta deficiencias, desigualdades y por lo tanto áreas de oportunidad con las cuales se promuevan acciones en aras de incrementar la inclusión, habitabilidad y calidad de vida para sus habitantes. El presente documento describe dos de los componentes principales de la movilidad motorizada: el servicio de transporte urbano y los vehículos particulares, la relación que se deriva entre ambos agentes y del como representan evidentemente un factor de desigualdad (social, económica y territorial); la fundamentación del mismo considera aportaciones vinculadas a la conformación de la metrópoli, el proceso de desarrollo y el funcionamiento a partir de los usos de suelo (habitacional), cuyo propósito es el reconocimiento y análisis de aspectos locativos, de movilidad y accesibilidad al servicio de transporte colectivo, como agentes de exclusión socioeconómica. Así también, se presentan conclusiones donde se incorporan planteamientos que esbozan soluciones para la mejora del funcionamiento de la movilidad urbana en la metrópoli de estudio.

Palabras Clave:

Movilidad urbana; Diferenciación socioespacial; Uso del suelo; Área Metropolitana de Monterrey.

Abstract

The operability of Monterrey's Metropolitan Area (AMMty) with regard to the urban operating mobility presents deficiencies, inequalities and therefore areas of opportunity with which actions are promoted in order to increase the incorporation, habitability and quality of life for its inhabitants. The present document describes two of the principal components of the motorized mobility: the urban transport service and the particular vehicles, the relation that stems among both agents and about how they evidently represents a factor of inequality (social, economic and territorial); its substantiation considers contributions linked to the conformation of the metropolis, the development process and the functioning from the uses of soil (habitational), which intention is the recognition and analysis of renting aspects, of mobility, and of accessibility to the collective transport service, as agent of socioeconomic exclusion. This way also, conclusions are presented where there join approaches that outline solutions for the improvement of the functioning of the urban mobility in the studied metropolis.

Keywords:

Mobility; Social-spatial Differentiation; Land Use; Metropolitan Area of Monterrey.

¹ Arquitecto y Urbanista. Doctora en Arquitectura y Asuntos Urbanos por la Facultad de Arquitectura (FARQ) de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL). Profesora Investigadora de la FARQ de la UANL. karinasoca@gmail.com, @karina_urbanita

² El AMMty la conforman nueve municipios: Monterrey, capital del Estado, Apodaca, Escobedo, García, Guadalupe, Juárez, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García y Santa Catarina.

1. Introducción.

El siguiente documento es producto de una serie de investigaciones realizadas sobre la predisposición a la posesión de vehículos automotores y de la distribución del servicio de transporte colectivo, enfocado como caso de estudio el AMMty, Nuevo León, México. Dichas investigaciones han abordado comportamientos específicos desde segmentos de mercado inmobiliario (vivienda del segmento medio), diferenciación residencial con la finalidad de exponer elementos que reflejan la segregación urbana resultante de variables e indicadores socioeconómicos, incluso de la diferenciación entre la accesibilidad a los servicios al considerar aspectos con respecto a modelos y estructuras urbanas (monocéntricas, policéntricas, entre otros). La hipótesis que sustenta el presente trabajo de investigación se fundamenta en que la localización residencial está condicionada por el nivel de ingresos, y que éstos no determinan al empleo (localización, acceso y medio) como eje rector decisivo de compra. Los objetivos planteados involucran la relación entre densidad poblacional, la predisposición a la utilización de vehículos automotores como medida de inclusión al sistema socioeconómico y la accesibilidad al sistema de servicio de transporte colectivo, lo cual determina la exposición de la operatividad actual en función de la movilidad urbana. El documento expone el vínculo entre la movilidad y la inclusión socioeconómica de una ciudad dispersa, cuyos medios de interacción han colaborado en una indiscutible exclusión socioeconómica que incrementa las conductas segregatorias desde lo espacial hasta lo social. Los hallazgos esbozan una plataforma con la cual replantear la interacción de los diversos componentes territoriales de la metrópoli en función de densidad y usos del suelo, y así permitir nuevas evidencias y plataformas para lograr paulatinamente una igualdad en el acceso a los medios de transporte como vehículos de inclusión socioeconómica.

2. La dinámica territorial de la vivienda: organización y producción, y la movilidad urbana.

Las aportaciones proporcionadas por la Escuela de Chicago permiten la clasificación de los modelos de la estructura espacial urbana, con los cuales, Park, Burgess y Mckenzie (1925) incluyen una serie de trabajos inspirados en modelos biológicos de Darwin donde se visualiza a la urbe como un “organismo social”. Algunos de los modelos contienen como elemento regulador el Central Business District (CBD) algunos son: Burgess (1925), Hoyt (1939) y, Harris y Ullman (1945) quienes configuran modelos de pautas concéntricas, sectoriales y de núcleos múltiples respectivamente, sin embargo, en ellas exponen que a partir del centro hacia la periferia disminuye el deterioro socio-espacial concentrado en el CBD (Dujardin, Selod & Thomas, 2008:89; González & Villeneuve, 2007: 148; Myrtho & Fahui, 2010). Para las ciudades latinoamericanas se han elaborado diversos modelos de los cuales sobresalen: Griffin y Ford (1980), Crowley (1995; 1998), Arreola y Curtis (1993), García (1995), Garza (1999), Howell (1989), Germain y Polèse (1995), Rubalcava y Scheuingart (2000; 2000a), Janoshcka (2002), Buzai (2003) y Borsdorf (2003) los cuales exponen los diferentes usos de suelo o estructuras socio-espaciales de la ciudad. En el caso del AMMty la ciudad contiene un modelo de desarrollo estructural de ciudad fragmentada (Borsdorf, 2003), donde el desarrollo urbano se encuentra en reestructuración y cuyo principio se caracteriza por la fragmentación, sin importar el segmento de mercado se establecen barrios cerrados, malls (centros comerciales) y bussiness parks por doquier, los elementos característicos de circulación (medio de comunicación terrestre) se realiza a través de autopistas intraurbanas cuyo funcionamiento prevalece por un predominio del uso de los vehículos automotores particulares. Al igual que el reconocimiento del modelo prevaleciente en la unidad de análisis, es preciso identificar la etapa en el proceso de Metropolización en la que se encuentra la misma, la etapa determina a su vez la localización de la vivienda (sobre todo la nueva). Por lo cual, al examinar cualquier metrópoli es sustancial considerar en cual etapa o etapas del proceso se

encuentra. El proceso se compone de cuatro fases: urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización cada una de las definiciones proporciona información sobre el espacio que se habilita o desocupa en la ciudad (Sobrino, 2007; Sousa, 2008). Sousa (2008) incluye una quinta etapa en el proceso que denomina superurbanización, la cual consiste en la adhesión de más ciudades o áreas metropolitanas a una ciudad, incluso de diferentes entidades. Sobrino (2007) expone que el proceso de metropolización se vincula con el patrón de usos del suelo donde generalmente aparecen cuatro elementos: i) distrito central y de negocios; ii) zona de transición; iii) área suburbana, y iv) franja rural-urbana.

Las fuerzas que influyen en las etapas del proceso mencionado anteriormente son: de concentración (fuerzas centrípetas) o expulsión (fuerzas centrifugas), la población es la encargada de ejecutar dichos movimientos, los cuales se relacionan a la necesidad de utilizar un espacio (Colby, 1945; Becerril-Padua, 2000; Sobrino, 2007:588; Sousa, 2008). En el AMMty entre el año 2005 y 2010 se aprobaron 280 fraccionamientos de vivienda del segmento medio cuyas distancias promedio con respecto al CBD oscilaban entre 14.5 kms. y 16.92 kms., sin embargo, se aprobaron unidades a una distancia máxima con respecto al Centro Metropolitano de Monterrey (CMMTy) de 23 kms. (Soto, 2015:273).

La dimensión territorial de las zonas urbanas con carácter expansivo provoca una cantidad significativa de tierras habilitadas con infraestructura que permiten a ciertos habitantes su residencia a grandes distancias con respecto de la zona central (CBD) esto motiva una movilidad (personas, mercancías e información) sin precedentes (Lazcano, 2005; Muñoz, 2008:58), cuyos traslados principalmente se realizan con vehículos particulares para que en su individualidad, se ejecute la movilidad con flexibilidad y conveniencia (comodidad, reducción de tiempos de traslado) (Becerril-Padua, 2000; García Palomares, 2008:6). En contraposición, Levison y Kumar (1994) difieren al respecto sobre las rutinas de desplazamiento en estructuras urbanas policéntricas o dispersas, argumentan que en dicha disposición urbana se puede reducir el tiempo de traslado y la distancia

debido a que la descentralización de los empleos mejora la accesibilidad para la población que reside lejos del centro. Originalmente se consideraba que la condición de vivir en la periferia y destinar gran parte del tiempo en traslados cotidianos era asunto socioeconómico, de la población de menores ingresos, pero en las ciudades latinoamericanas ésta movilidad en particular también se presenta en sectores sociales de altos ingresos, (Gutiérrez, 2000; Janoshcka, 2002; Borsdorf, 2003: 44; Sabatini, 2003:5,12 y 28; Graizbord & Acuña, 2006: 202; Fuentes, 2008:58; García Palomares, 2008:15; Muñoz, 2008:22; Rodríguez V., 2008).

Tanto en el modelo urbano como en la etapa del proceso de metropolización se vislumbra el comportamiento relativo a la movilidad; su definición se divide de acuerdo a la eficiencia, la tipología de vehículos o medios de transporte involucrados, congestión, costos, deterioro de la calidad de vida, impacto ambiental y accesibilidad; Suárez-Lastra y Delgado (2007:695) señalan que es la suma de dos componentes: uno de transporte y uno de actividad (Ramírez, 2009; Orozco-Arbeláez, Cabrera-Arana y Velásquez-Osorio, 2015:431). Los conceptos que se desarrollan en torno a la movilidad conceptos a su vez se vinculan a variables como: tiempo, territorio, tipología, actividades económicas y aspectos sociales³. A su vez, Feijten, Hooimeijer & Mulde (2008:142) explican que factores como: edad, estado civil, estatus laboral, nivel educativo, entre otros, determinan la movilidad de los residentes aunado a la “experiencia residencial”. Es preciso señalar que en el presente estudio se exhibe solo uno de los componentes, el correspondiente al transporte.

Por lo tanto, en el presente documento “movilidad” se refiere al traslado cotidiano, como la capacidad de desplazamiento de la población por medio de vehículos automotores (particulares y públicos). El análisis comparativo exhibe la accesibilidad a los medios de transporte que en cuya operatividad produce simultáneamente la interacción (inclusión o exclusión) de los habitantes con el resto de la metrópoli a partir de traslados cotidianos: empleo, servicios educativos, interacción social, entre otros (Timms, 1976; García Palomares, 2008:6 y 7). Timms (1976) afirma que cuanto mayor sea la

³ Commuting, movilidad urbana, movilidad sostenible, movilidad cotidiana, movilidad intrametropolitana, movilidad intraurbana, solo por mencionar algunos (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004:745; Fuentes, 2008:69; Muñoz, 2008:26; Rodríguez, 2008; Ramírez, 2009).

movilidad se incrementaran las oportunidades de equilibrio socioeconómico.

En el proceso de localización residencial la elección final responde al lugar donde el nivel de cada atributo es tal que su disposición marginal a pagar para cada uno se equipara a su precio implícito (Rosen, 1974). Por lo que las localizaciones mejor provistas de servicios, donde se mantiene igual la accesibilidad a ciertos servicios o equipamientos, tiene un mayor precio, en tanto proveen de una utilidad mayor a sus usuarios.

3. Materiales y Método.

Como antecedentes de investigación en territorios mexicanos relacionados al tema de estudio: localización residencial, y movilidad, sobresalen los trabajos de: Graizbord y Acuña (2006), Obregón-Biosca y Betanzo-Quezada (2015), Rodríguez (2008), Suárez-Lastra y Delgado-Campos (2007), Susino y Martínez (2010). Los casos de estudio presentados en las mismas exhiben tanto ciudades de alta concentración poblacional como ciudades intermedias.

Los antecedentes proporcionados por dichas investigaciones establecen plataformas de análisis cuantitativo en cuanto a lo siguiente:

- 1) El análisis geoestadístico en: Suarez-Lastra y Delgado Campos (2007); y utilización de unidades Área Geoestadística Básica (AGEB) del censo de población y vivienda (CPV) del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) en Aguilar y Mateos (2011).
- 2) Diferenciación del espacio urbano a nivel territorial y estadístico por: Aguilar y Mateos (2011) y Rodríguez (2008).
- 3) Definición de variables teóricas como aproximación de la construcción de un modelo: Fitch, Soto y Garza (2013).

4. Diferenciación de la movilidad urbana a partir de la localización residencial en el AMMty.

El ámbito territorial se ejecuta en el AMMty. Su dimensión poblacional de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010 (CPV2010) del INEGI es de casi cuatro millones de personas. Territorialmente se caracteriza por ser una metrópoli dispersa en su extensión territorial la cual abarca 25 kilómetros a la redonda desde el

CMMty, está configurada en una zona conurbada donde tres de los municipios adheridos se encuentran en un primer anillo de conurbación y cinco entidades municipales se localizan en la periferia. Cuestiones relacionadas al medio natural (topografía, hidrografía y orografía) han condicionado el proceso de urbanización, y por lo tanto de la habilitación de infraestructura. El modelo de su estructura urbana tiene una mixtura entre las pautas concéntricas, debido en gran parte a la centralización de una cantidad importante de actividades económicas; sectorial, por la evidente influencia de la traza en ramales relacionados a los espacios urbanizables; e incluso policéntrica, las dimensiones de los diversos subcentros urbanos no poseen ni diversidad ni consolidación, lo que termina por complicar la movilidad cotidiana.

Tabla I. Población, vivienda, vehículos automotores por Unidad Territorial Metropolitana y Municipal, 2010.

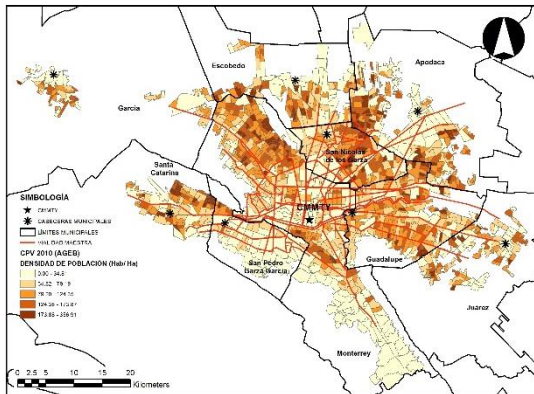
Municipio	Población Total 2010	Superficie Urbanizable (has.)	Densidad Bruta Promedio (Hab/Ha)	Viviendas Habitadas (VPH)	Viviendas Particulares con Automóvil	Porcentaje de VPH con Automóvil	Parque vehicular Automóvil (camionetas)	Relación de Vehículos y Rutas de Transporte	Recorridos de Rutas
APODACA	523 379	8 418	62 19	131 856	77 330	58 65	86 557	1 12	43 128
ESCOMEDO	357 637	6 011	59 55	87 597	43 769	49 76	58 694	1 36	34 102
GARCÍA	143 666	2 658	54 04	36 595	16 751	45 77	6 981	0 42	34 29
GUADALUPE	678 006	8 793	77 11	172 167	102 436	59 50	236 375	2 31	59 155
JUAREZ	256 970	3 335	67 00	63 129	29 054	46 02	18 340	0 63	11 43
MONTERREY	1 135 650	21 325	53 25	297 656	167 050	56 12	462 481	2 77	150 359
SAN NICOLÁS	443 273	6 014	73 70	115 398	76 305	66 12	212 951	2 79	65 171
SAN PEDRO	122 659	4 652	26 36	31 907	22 736	71 26	105 092	4 62	26 76
S. CATARINA	268 955	3 932	68 39	66 851	36 776	55 01	60 534	1 65	26 76
AMMty	3 930 388	66 540	59 97	1 003 516	572 207	57 02	1 248 005	2 18	180 446

Fuente: Soto, 2015: 161,166, 246, 247 y 259; Datos propios 2017 con información de Ruta Directa 2017. Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETYYV)

La ciudad capital (Monterrey) alberga el 28.9% de la población de la metrópoli, dentro de la misma el municipio que contiene la menor cantidad de población es el municipio de San Pedro Garza García lo cual se relaciona con la densidad (población y vivienda) y el valor del suelo. Debido a las condiciones del medio natural, así como los límites territoriales y el nivel consolidación de la zona urbanizada y por urbanizar, los valores en cuanto a la densidad bruta poblacional se modifican considerablemente al exhibir en los valores mínimos 26.36Hab/Ha. en el municipio de San Pedro Garza García y los máximos en el municipio de Guadalupe con 77.11 Hab/Ha. Sin embargo, para el presente análisis la mejor asimilación de la distribución poblacional se percibe cuando se obtiene la densidad con respecto a la unidad de AGEB (ver Figura 1), es así que logra percibirse la etapa en el proceso de

metropolización en el cual se encuentra el AMMty y las entidades municipales en particular, de lo cual se percibe una clara diferenciación entre la zona CMMty y la periferia, de igual manera se vislumbran polígonos donde la acumulación de personas es mayor debido a cuestiones socioeconómicas o de planeación y desarrollo urbano⁴.

Figura 1. Densidad Bruta de Población (Hab/Ha) por AGEB del AMMty, 2010.



Fuente: Soto (2015:162) con Datos propios 2017.

Tal como se ha expuesto con anterioridad, la diferenciación socioespacial no solo se encuentra en función del bien inmueble o su localización. El sitio de la elección residencial analizado desde un contexto metropolitano y el perfil socioeconómico del mismo produce simultáneamente la diferenciación en la movilidad y el medio de transporte a utilizar para la inserción de las actividades socioeconómicas. Como dato de origen es preciso señalar la relación entre población y parque vehicular en la metrópoli de estudio, en el volumen total generado por ambas variables se presenta una proporción en favor de la población (lo que implica menor cantidad de vehículos por persona) en los municipio periféricos (Apodaca, Escobedo, García, Juárez y Santa Catarina) donde las diferencias entre el porcentaje de la población con respecto a la metropolitana poseen valores a favor de la población por entre 3 y 6%; en contra parte la capital y los municipios integrados a la metrópoli en el primer anillo de conurbación tienen a superar la concentración de vehículos por encima de las personas por diferencias que

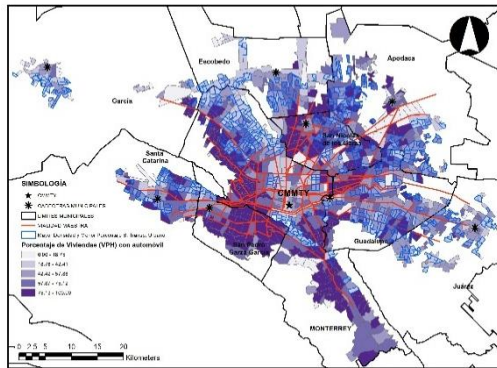
oscilan entre 2% y 8%, éste último valor se presenta en Monterrey donde la población representa un 29% de la metrópoli y los vehículos automotores un 37% del parque vehicular metropolitano.

En el caso de estudio, el AMMty, se presentan claros bordes diferenciales entre los bloques opuestos (sobre la posesión de vehículos por vivienda) (ver figura 2 y 3). En cuanto al porcentaje de viviendas particulares habitadas con automóvil se comprueba con la información estadística del CPV2010 (ver Tabla I) donde los porcentajes de vivienda particular habitada (VPH) con automóvil oscilan entre el 45.77 y el 71.26, al incorporar datos relativos al parque vehicular y las viviendas con automóvil los valores fluctúan entre 0.42 a 4.62 en los municipios de García y San Pedro Garza García respectivamente. Sin embargo, se presenta una clara diferencia socioeconómica y espacial con respecto a la distinción centro/periferia y el valor correspondiente a la relación entre vehículos automotores y personas, los municipios que se encuentran en la periferia tienen a poseer una menor cantidad de vehículos por persona lo que se relaciona entre otras cosas a un segmento socioeconómico y al mismo proceso de urbanización.

Es a partir de la exposición cartográfica (Ver Figura 2) del indicador que se determina para el área de estudios valores donde 2 de cada 10 viviendas poseen vehículo automotor y en contraposición zonas donde se alcanza el 100% de las viviendas con ese atributo, esta información es relevante más aún cuando se integran los polígonos donde se señalan las más altas densidades y los menores valores porcentuales con respecto al servicio de transporte urbano, la resultante es un mapa que consigue demostrar como existe una evidente diferenciación socioespacial, ya que en dichos AGEBs se encuentran en una doble desventaja para ejecutar la movilidad, no se cuenta con automóvil y no se puede acceder o se accede con deficiencia al servicio de transporte urbano colectivo.

⁴ La Ley de Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León (LOTAHDU), en su artículo 150 estipula que el frente del lote deberá de ser por lo menos de 6 metros, esto ha modificado los productos inmobiliarios habitacionales, que sin importar el segmento establecen este condicionante como ajuste del desarrollo urbano.

Figura 2. Valores porcentuales de viviendas particulares habitadas con vehículo automotor en el AMMty,2010.



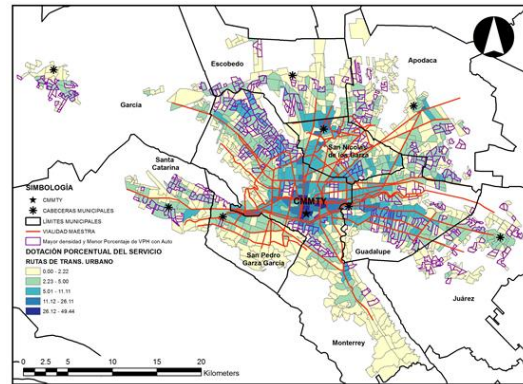
Fuente: Datos propios 2017.

Otro aspecto que comprueba una predisposición a la utilización de los vehículos motorizados es la deficiente accesibilidad de los servicios de transporte urbano (ver Tabla I) en cuanto a la distribución de rutas y recorridos se percibe una distribución centro periferia, donde la capital del estado, Monterrey, circulan el 83% de las rutas y el 80% de los recorridos, mientras que a diferencia en la periferia los valores porcentuales oscilan entre el 6% (García) y el 24% (Apodaca) de las rutas en circulación, lo que nuevamente exhibe el carácter del modelo mono céntrico prevaleciente para el caso de estudio. Sin embargo, el presente estudio no contempla la posibilidad del medio de transporte como medio de inclusión socioeconómica lo que terminaría por evidenciar el deficiente sistema de transporte urbano con el que se cuenta en el AMMty.

Geo-estadísticamente el análisis para el AMMty resulta en promedio al acceso de 3.6 rutas de transporte urbano (180 es el total para la metrópoli (ver tabla 1), y es nuevamente a partir del análisis geo-estadístico como se identifica la existencia de polígonos con altos valores porcentuales de acceso al servicio de transporte y otros donde es prácticamente nulo, esta información se revaloriza cuando se observa simultáneamente los polígonos donde se encuentran los más altos valores de densidad poblacional así como de los menores valores porcentuales de viviendas con vehículos automotores, lo que permite identificar las características precisas sobre la movilidad

diferenciada por AGEBS en el AMMty (ver Figura 3).

Figura 3. Dotación del Servicio de Transporte Urbano en el AMMty por AGEB.



Fuente: Datos propios 2017 con información de Ruta directa y CETYV.

Definición de variables teóricas (construcción del Modelo en torno al automóvil)

La configuración de valores para el AMMty se estudia a nivel de AGEB. El análisis integra aspectos socioeconómicos de la población⁵ y de las viviendas; algunos indicadores que se utilizan tienen implicaciones espaciales, como densidad (población y vivienda), promedio de ocupantes por vivienda, solo por mencionar algunas. A su vez, se incluyen elementos relacionados a la accesibilidad del servicio de transporte urbano (rutas y recorridos) que transitan directamente por alguna parte de la infraestructura vial del perímetro de las unidades AGEB.

En la definición de variables teóricas se desarrollaron 11 variables relacionadas a los medios de transporte; algunas de las cuales presentan valores continuos de los cuales se derivan proporciones y valores porcentuales, para la construcción de un modelo en torno al vehículo automotor

La base de datos en que se fundamenta el sistema de información geográfica (SIG)⁶ del presente estudio se construye a partir de las fuentes secundarias: CPV2010 de INEGI y archivo digital del sistema de rutas de transporte urbano del AMMty (Ruta directa y CETYV). Con los cuales se elaboran correlaciones en torno a los medios de transporte (privado y público) (ver tabla II). Sin embargo, el análisis no establece relación del sistema de transporte urbano y su distribución del servicio con respecto a cuestiones

⁵ De acuerdo con los resultados del Censo de Población y Vivienda 2010 del INEGI.

⁶ Los softwares que se utilizaron para construir las variables fueron: Arcmap 10.4, SOSS ver. 15 y Excel 2016.

demográficas, sociales o económicas, lo cual sugiere otro tipo variables para un análisis estadístico posterior.

Una vez realizados los análisis de correlación de tipo Pearson, que se describen posteriormente, se utilizan 22 variables (ver Tabla II). La referencia de datos se ajusta a los parámetros territoriales de los AGEB.

Tabla II. Variables teóricas directamente relacionadas al atributo de vivienda particular habitada y vehículo automotor privado en el AMMty.

Variables	Variables relacionadas a %VPH con Auto (Pearson)
Demográficas	
Edad	Población de 15 años y más Población de 18 años y más
Estado Civil	Población de 12 años y más soltera
Grado Promedio de Escolaridad	Grado promedio de escolaridad ² (Masculino y Femenino)
Económicas	Población Económicamente Activa Femenina, Población derechohabiente a servicio de salud.
Vivienda	Viviendas Particulares con 2 o más dormitorios, Viviendas Particulares con 3 o más cuartos.
Bienes y Servicios de la vivienda	Vivienda particular con agua y todos los servicios (agua, energía eléctrica, drenaje) Vivienda particular con: radio, televisión, pc, teléfono celular.
Otros indicadores³	Porcentaje de población de 18 años y más con educación post-básica Valor porcentual de viviendas particulares con internet y PC Valor porcentual de rutas de servicio de transporte Valor porcentual de recorridos de las rutas del servicio de transporte urbano.

Fuente: Datos propios 2017.

En una primera y segunda fase exploratoria de tipo correlacional (correlación Pearson); se observa que existe correlación entre ciertas variables, por lo que se eliminan algunas. Sin embargo, las variables que tienen mayor correlación no se relacionan directamente con el propósito del estudio por lo que se concluye que se requiere incluir otras consideraciones al modelo en construcción. El presente estudio solo exhibe una fase exploratoria de la construcción del modelo de movilidad en torno al vehículo automotor, el cual pretende reconstruirse con respecto a una movilidad urbana sustentable.

5. Conclusión.

Las condiciones actuales de la movilidad para la metrópoli de Monterrey muestran un funcionamiento en cuanto a movilidad con pautas distributivas de una estructura monocéntrica, donde las mejores condiciones de movilidad a partir de la accesibilidad al servicio de transporte urbano se relaciona a la localización del CMMty, más no así, su modelo territorial, el cual se ha transfigurado a uno de tipo policéntrico en transformación y consolidación, más la nula diversificación de los subcentros o núcleos de empleo define que en la dinámica inmobiliaria, la

localización residencial exhiba diferenciaciones específicas entre municipios y zonas, donde principalmente los aspectos socioeconómicos reconstruyen la movilidad de los residentes.

El AMMty de acuerdo al patrón de localización residencial presenta una evidente manipulación de las fuerzas del mercado por sobre los lineamientos establecidos en los diversos planes de desarrollo, estatal y municipales, el comprador de acuerdo a sus capacidades socioeconómicas pondera su elección en el amplio espectro de productos sin valorar a profundidad la movilidad que ejercerá una vez que determine su vivienda en dicho sitio. Por lo que, en general el habitante del AMMty está predispuesto al uso intensivo del vehículo privado, subutilizado en el número de personas que transporta, y por el cual paga un excedente en recursos energéticos y económicos, lo que termina en la producción de una movilidad lejana a la sustentabilidad y una reducción en el ingreso familiar. La desconexión entre la planeación y los desarrolladores evidencia su falta de coordinación al no estimar y habilitar transporte urbano en las zonas de más altas densidades sin importar segmentos o sectores socioeconómicos, y su participación y producción territorial también determina la desigualdad y diferenciación en el acceso a bienes y servicios de primera necesidad, y establece una barrera insuperable, sobre todo para las zonas periféricas de la metrópoli (Apodaca, Escobedo, García y Juárez).

Se sugieren mayor profundización sobre los hallazgos de la investigación donde sean integradas otros indicadores, sobre todo las que contienen características locativas y económicas, de acuerdo con las actividades (habitationales, culturales y de recreación, comercial, industrial, y servicios). Así también, se incita a considerar en el desarrollo de nuevos proyectos habitacionales y económicos el factor relativo a los costes de transporte, por lo que se sugiere como parte de un proyecto de ordenación territorial la evaluación e implementación de mecanismos y medios para la inclusión socioeconómica.

6. Referencias bibliográficas.

AGUILAR, Adrian G. & Mateos, Pablo (2011). Diferenciación sociodemográfica del espacio urbano de la ciudad de México, EURE (Santiago), 37(110): 5-30.

- BECERRIL – Padua, M. (2000) Policentrismo en las ciudades latinoamericanas. El caso de Santiago de Chile, *Theomai*, primer semestre, n.001.
- BORSODORF, A. (2003) Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana, *EURE*, mayo 29(086): 37-49.
- BURGESS, E.W. (1925). The growth of the city, en: Park, R.E., Burgess, E.W. y McKenzie, R.D. (Eds.) *The City* (pp: 37-44). Chicago, IL: University of Chicago Press.
- COLBY, C. (1945) “Economy geography industries and resources of the commercial world” Charles y Alice world Foster, compiladores. Boston, Massachusetts
- DUJARDIN, C., Selod, H. & Thomas, I. (2008) Residential Segregation and unemployment: The case of Brussels. *Urban Studies*. 45(1): 89-113.
- FEIJTEN, P., Hooimeijer, P. & Mulder, C. (2008) Residential experience and residential environment choice over the life-course. *Urban Studies*. 45(1): 141-162
- FITCH, J. M., Soto, K. & Garza, R. (2013) Valuación de la calidad urbano-ambiental. Una modelación hedónica: San Nicolás de los Garza, México. *Estudios demográficos y Urbanos*, Vol. 28, Núm. 2 (83): 383-428.
- FUENTES F., César M. (2008), La estructura urbana y las diferencias espaciales en el tiempo de traslado del viaje al trabajo en Ciudad Juárez, Chihuahua, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol.23, n. 1.
- GARCÍA Palomares, Juan Carlos (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante, *EURE*, XXXIV abril, n.101: 5-23.
- GARZA, Gustavo (1999), La estructura socioespacial de Monterrey: 1970-1990, *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 14 num. 3, septiembre-diciembre, El Colegio de México, México.
- GONZÁLEZ A., S. & Villeneuve, P. (2007) Transformaciones en el espacio socioresidencial de Monterrey, 1990-2000. *Estudios Demográficos y Urbanos*. Enero-abril 22(001): 143-178.
- GRAIZBORD, B. & Acuña, B. (2006) Movilidad residencial en la ciudad de México, *Estudios Demográficos y Urbanos*, 22(2): 291-335.
- GRIFFIN, E. y Ford, L. (1980). A model of Latin American city structure. *Geographical Review*, vol. 13(3), 397-422.
- HARRIS, C. y Ullman, L. (1945). The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 242, 7-17.
- HOYT, H. (1939). The structure of growth of residential neighborhoods in American Cities. Washington, D.C.: Government Printing Office.
- JANOSHCKA, Michael (2002), El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización, *EURE*, v.28, n.85.
- KAUFMANN, Vincent, Bergman, Manfred M. y Joye, Dominique. (2004). “Motility: Mobility as Capital”. *International Journal of Urban and Regional Research*. Volume 28.4. December 2004. pp. 745-56.
- LEVISON, D.M. & Kumar, A. (1994) The Rational Locator: Why travel times have remained stable. *Journal of the American Planning Association*, summer 1994, 60:3 319-332.
- MUÑOZ, Francesc (2008) *Urbanización*. Barcelona, Gustavo Gili.
- OBREGÓN-Biosca, Saúl Antonio; Betanzo-Quezada, Eduardo; (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, Sociedad y Territorio*, enero-abril, 61-98.
- OROZCO-Arbeláez, Ariel; Cabrera-Arana, Gustavo; Velásquez-Osorio, Natalia; (2015). *Movilidad: Aporte para su discusión*. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, septiembre-diciembre, 429-434.
- RAMÍREZ V., Blanca R. (2009), Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos, *Ciudades*, Red Nacional de Investigación Urbana, abril-junio.
- RODRÍGUEZ V., J. (2008) Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina, *EURE*, v.34, n.103.
- ROSEN, S. (1974), “Hedonic Prices and Implicit Markets: Product Differentiation in Pure Competition”, *The Journal of Political Economy*, vol. 82, issue 1, (Jan.-Feb., 1974), pp. 34-55.
- SOBRINO, Jaime (2007) Patrones de dispersión intrametropolitana en México. *Estudios Demográficos y Urbanos*. 22, No.3 (66): 583-617.
- SOTO, Karina (2015). *HACIA UNA APROXIMACIÓN DE LA TEORÍA DE LA LOCALIZACIÓN RESIDENCIAL*. La vivienda unifamiliar de segmento medio del Área Metropolitana de Monterrey, 2005-2010

(Doctorado). Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Arquitectura.

SOUSA, E. (2008) Componentes de las fuerzas centrífugas generatrices de los contornos metropolitanos. *Urbano*. 11 (18): 68-75. Universidad del Bío Bío, Chile.

SUÁREZ L., M.; Delgado-Campos, J. (2007). Estructura y eficiencias urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990-2000, *Economía, Sociedad y Territorio*, enero-abril, VI, n. 023.

SUSINO, J.; Martínez-Reséndiz, J. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México. *Papeles de Población*, octubre-diciembre, 137-176.

TIMMS, D. (1976) El mosaico urbano: hacia una teoría de la diferenciación residencial. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Wooldridge, J. (2004) *Introduction to Econometrics*, Estados Unidos, Thomson Paraninfo, 2a Edición.

Metropolitización y políticas de planificación. Un desafío para Santiago de Chile.

Metropolization and planning policies. A challenge for Santiago de Chile.

Recibido: 15/05/17
Aceptado: 14/08/17

Paulina Schiappacasse¹
Bernhard Müller²

Resumen

El Área Metropolitana de Santiago (AMS) ocupa un rol significativo en términos demográficos y de desarrollo económico en Chile. Sin embargo, el AMS está siendo afectada por cambios estructurales típicos en la evolución de las grandes metrópolis, con las consecuentes externalidades negativas que incrementan las dificultades para enfrentar y orientar su crecimiento y para establecer instancias de colaboración entre los diferentes actores involucrados.

El propósito de este trabajo es analizar la situación del AMS, en relación a las metas estratégicas necesarias para el logro de un desarrollo metropolitano sustentable. Se pretende contribuir al debate nacional actual en torno a la revisión y cambio de las políticas de planificación, en particular, las orientadas a enfrentar los procesos dinámicos que experimentan las ciudades.

Palabras Clave:

Áreas metropolitanas; planificación urbana; desarrollo económico.

Abstract

The Metropolitan Area of Santiago (AMS) plays an outstanding role in terms of demographic and economic development in Chile as well as regarding the country's position in the international economy. However, the AMS is affected by typical structural changes in the evolution of large metropolises leading to negative externalities which make it that increasingly difficult to manage growth and to establish cooperation among the different stakeholders.

In this article perspectives of the AMS, are analyzed within the framework about strategic planning and sustainable development of metropolitan areas. It is intended to contribute to the present national debate about the revision and change of planning policies, and particularly those oriented towards the capacity the dynamic processes that the cities.

Keywords:

Metropolitan Area, urban planning, economic development.

¹ Geógrafo, Docente Departamento de Geografía, Universidad de Chile. pschiapp@uchile.cl

² Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung, IÖR. Dresden, Alemania. b.mueller@ioer.de

1. Introducción.

La necesidad de las metrópolis por integrarse en una economía global, fuertemente competitiva, requiere emprender renovadas estrategias de desarrollo que permitan entregar un ambiente favorable para el emplazamiento de los sectores más productivos y focos de la innovación. La reestructuración económica y los consecuentes cambios en las relaciones de producción, se han materializado en fuertes desequilibrios económicos y sociales, (Castells & Hall 1994; Boyer 1994). Prácticamente todas las ciudades reciben impactos del pro-ceso de globalización, pero su grado de participación no es resultado de su posición en el orden internacional, sino de la naturaleza y alcance del proceso. De esta forma, los planes de desarrollo asumidos por cada entidad urbana resultan de vital importancia para orientar el crecimiento y procurar la cohesión social.

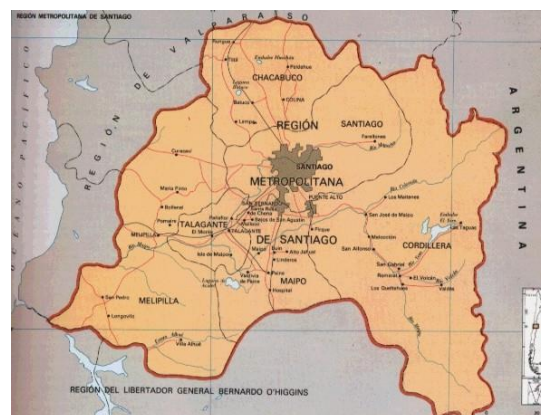
Desde una perspectiva intrarregional, la nueva modalidad de desarrollo ha provocado competencias por focalizar inversiones en las comunas centrales, “core cities”, y aquellas que forman parte de la periferia suburbana. Sin embargo, la mayor parte de la riqueza de las áreas metropolitanas continúa siendo generada, directa o indirectamente, en el “corazón” de la ciudad, mediante la concentración de la inversión o ventajas fiscales a través de la recaudación de impuestos, (Fisher & Peters 1998). Los municipios que no entregan ventajas para la localización de fuentes de inversión quedan fuera de esta nueva dinámica, (Klein et.al 2002). En cuanto al perfil demográfico, el patrón común es el despoblamiento central y el crecimiento periférico, con fuertes consecuencias en la distribución y presión sobre la infraestructura y el deterioro de barrios residenciales centrales. Sin embargo, los mayores desafíos se concentran en los desequilibrios sociales; no solo hay una fábrica social diversa (Frei 2001), sino también brechas crecientes en la distribución del ingreso y la calidad de vida (Pugh 1998). Por otro lado, las nuevas tendencias de desarrollo económico y social, traen severas consecuencias en la situación ambiental, en la medida que la “ecological footprint” está largamente excedida del espacio

urbano, lo cual posiciona a las metrópolis como las mayores “consumidoras netas” de espacio y recursos (Wackernagel et. al 2000).

2. Desarrollo metropolitano integrado: desafíos y opciones estratégicas.

Si bien los debates en torno a la efectividad y factibilidad de gobiernos metropolitanos no son nuevos, estos han reemergido con vigor para enfrentar el tema de la fragmentación en numerosos gobiernos locales y unidades de servicios. La revisión de la literatura, (Sharpe 1995; Bourne 1999; Lefebvre 1999; Read 2000), da cuenta que no existen modelos específicos para conducir el desarrollo integrado y enfrentar la fragmentación interna, para muchos, causante de la ineficiencia económica y de los patrones desiguales de desarrollo. Se argumenta, por lo tanto, que es fundamental llegar a cierta forma de coordinación. En este punto el debate se organiza en torno a la necesidad y los beneficios de dos propuestas opuestas: el modelo supramunicipal o “metropolitano”, con una autoridad elegida democráticamente y el modelo Intermunicipal o “descentralizado”, en el que los gobiernos municipales mantienen su autonomía y donde no existe una autoridad regional con mandato popular, (Bourne 1999).

Imagen 1. Mapa del Area Metropolitana de Santiago de Chile.



Fuente: Archivo personal

Imagen 2. Comunas de Área Metropolitana de Santiago (2017)



Fuente: Generado en esta investigación

Frente a la multiplicidad de problemáticas metropolitanas descritas, las proyecciones de Urban 21 (2000) resultan alentadoras: el avance tecnológico puede cambiar las estructuras de vida y trabajo; las administraciones comunales se abren cada vez más a la ciudadanía y el crecimiento demográfico disminuye. Estas tres fuerzas actuarían a nivel mundial con diferentes intensidades, por lo que se requiere adaptar las estrategias en función de escenarios demográficos y socioeconómicos particulares; las tareas locales para avanzar hacia la sustentabilidad metropolitana pueden resumirse en cinco grandes aspectos:

2.1 Identidad y Representación democrática.

En forma creciente la literatura hace referencia a la gobernanza, concepto que va más allá de la gobernabilidad y que hace referida a las relaciones entre la sociedad civil y el estado, entre las normas y los que son normados, entre el gobierno y los gobernados, (Mc Carney et al 1995). En la metrópolis esto se traduce en la búsqueda de una estructura con legitimidad política directa, con autonomía financiera y humana, tanto del gobierno central como del local, con amplia jurisdicción, y con una cobertura territorial consistente con el área funcional, (Lefebvre 1999). Sus competencias claves deben sustentarse en la habilidad de influir sobre los patrones de uso del suelo y de desarrollo; en contar con los recursos para

contribuir a la equidad social y en garantizar una distribución adecuada de los bienes y servicios públicos en toda la ciudad. Para Bourne (1999), las evaluaciones de eficiencia y de equidad de las diversas funciones desempeñadas por los gobiernos locales y regionales demuestran que ciertas funciones son mejor realizadas por modelos centralizados de gobierno participativo y otras por modelos descentralizados. El desafío ante quienes establecen políticas es encontrar el equilibrio correcto.

2.2 Equilibrio social interno, crecimiento económico y asociatividad.

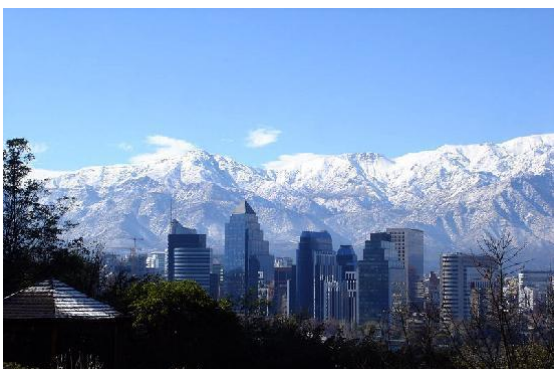
La fragmentación y la falta de cooperación intrametropolitana son elementos comunes y en ellos se sustenta la necesidad por encontrar formas más eficientes de gestión. Los sistemas arancelarios de uso compartido (Cattoir & Vaillancourt 2002; Anderson & Wassmer 2000), iniciativas como la Agenda 21 (s.III, cap.28), o propuestas como el “smart growth”, (American Planning Association 2002) constituyen ejemplos interesantes para avanzar en la búsqueda del equilibrio intrametropolitano. Sin embargo estos enfoques por si solos no ha sido suficientes para enfrentar el tema de la desigualdad social; la reducción de la fragmentación social requiere de la formulación de programas interconectados a largo plazo, que promuevan el desarrollo humano y económico e incluyan fórmulas de capacitación e integración a través de la articulación universidades-empresas, y de la inversión mixta flexible en I+D. Dentro de este accionar adquiere relevancia la participación de socios no administrativos, proceso complejo pero que conduce a buenos resultados. Por otra parte, la asociatividad internacional resulta cada vez más importante, incluyendo en algunas ocasiones a representantes del comercio, industria, entidades académicas y de investigación, (Meijers & Romein 2002).

2.3 Orientación Estratégica e Instrumentos de planificación efectivo.

Se hace necesario potenciar un Plan Estratégico Metropolitano que refleje el proyecto ciudad, acordado y redactado por los distintos actores públicos, privados interesados y la sociedad civil. Se sugiere desarrollar estrategias “comprehensive”, a implementar en conjunto

con el sector privado y la sociedad civil. El resultado no es una norma o un programa de gobierno, sino un contrato político entre las instituciones públicas y la población. Por ello, su monitoreo es tanto o más importante que el proceso de elaboración y aprobación consensuado. Debe ser una estrategia que construya territorio, definiendo y delimitando los ámbitos espaciales para el accionar conjunto de instituciones públicas y actores económicos y sociales, pero también y, sobre todo, debe responder al desafío de “hacer ciudad sobre la ciudad”, (Borja 2010).

Imagen 3. Un Plan Estratégico Metropolitano, debe ser un instrumento que construya territorios y por sobre todo, responda al desafío de “hacer ciudad sobre la ciudad”.



Fuente: Generado en esta investigación

2.4 Gestión y cooperación en Infraestructura.

La infraestructura es crucial para el crecimiento económico y para una alta calidad de vida, por ello la ciudad debe ser competitiva en todas sus dimensiones. Por lo general, en forma explícita o implícita, la institución metropolitana se concentra en los servicios que requieren una amplia cobertura: transporte, medio ambiente, eliminación de residuos, suministro y saneamiento del agua y algunas veces cultura. Los niveles inferiores ejercen funciones de tipo más local, es decir que exigen mayor proximidad con el ciudadano. En este punto, las opiniones se dividen; la fragmentación permitiría diferentes niveles prestación de servicios y, por lo tanto, tasas variables de impuestos por parte de los municipios de una misma metrópolis y, por ende, mayor elección para sus residentes. Quienes defienden la provisión uniforme de servicios sustentan que estos resultan más eficientes al aprovechar las economías de escala derivadas de la población bajo control. (Lefebvre 1999;

Bourne 1999). Lo relevante, más allá de quien asuma la prestación del servicio, es definir en forma clara las competencias internas en infraestructura, planificando el ajuste con la red regional, y estableciendo mecanismos para recuperar las plusvalías derivadas de su desarrollo.

2.5 Eficiencia ecológica y calidad de vida.

Los problemas ambientales urbanos sobrepasan, la mayoría de las veces, jurisdicciones locales. Esto implica que iniciativas metropolitanas o regionales, pueden ser consideradas como componentes esenciales en la reducción de los efectos negativos colaterales del crecimiento urbano en el medio ambiente. En esta línea, los planificadores metropolitanos han emprendido con éxito experiencias asociativas (Klein et. al 2002), reorientando su función hacia la mediación de conflictos regionales. Paralelamente se requiere fomentar la conciencia urbana, especialmente entre los ciudadanos con bajos ingresos, mediante proyectos imaginativos que los involucren e incrementen el porcentaje del PIB local destinado a mejorar la calidad del medio ambiente. En la medida que las ciudades implementen tecnología y proyectos ambientalmente sustentables, como las iniciativas en Singapur, Hong Kong y Curitiba, pueden hacer marketing de ellas mismas y de sus empresas.

En definitiva, abundan las sugerencias destinadas a crear “ciudades más competitivas”, “economías basadas en el conocimiento”, o “regiones urbanas empresariales”, (Bourne 1999) las que apuntan a que la cooperación, coordinación y mercadeo son fundamentales para mejorar el crecimiento económico en un entorno altamente competitivo. Sin embargo, el mercado no puede sustituir al gobierno, encargado de enfrentar los conflictos de intereses y valores presentes en la metrópolis, Keating (2002). En este contexto se analiza la situación del Area Metropolitana de Santiago, en particular en aquellas dimensiones que involucran aspectos funcionales e institucionales propios del accionar de la planificación urbana y regional en la búsqueda de un desarrollo sustentable.

Imagen 4. El AMS se materializa en un mosaico de 34 comunas a partir de una definición claramente estadística. Servicios como el Metro de Santiago, sirven solo a una porción de su población.



Fuente: Generado en esta investigación.

3. Desafíos del AMS. Identidad y representatividad democrática.

El AMS se materializa espacialmente en un mosaico de 34 comunas, a partir de una definición claramente estadística³. Si bien esta aproximación es la más utilizada en los ámbitos académicos y gubernamentales, no existe consenso en cuanto a su definición⁴. Esta confusión se proyecta a sus habitantes quienes no se identifican con la metrópolis, sino más bien con la comuna de residencia o trabajo. Consecuentemente no se reconoce una presión ciudadana para la resolución de los problemas metropolitanos; al no ser elegidos de forma directa, los organismos supramunicipales son percibidos por el ciudadano como algo lejano y fuera de su control.

Por su parte, los municipios se definen⁵ como una ciudad al interior de la metrópolis y no se perciben reivindicaciones en torno a la necesidad de contar con un marco legal conjunto o con una autoridad metropolitana. Se ha configurado un Municipio democrático, orientado a resolver los

problemas internos, con un conjunto de competencias que le han permitido superar su rol de gestor, y que no se identifica con la metrópolis ni con el Gobierno Regional⁶. Al decir de Lefebvre (1999), los gobiernos locales siempre han visto de mala gana la apariencia de nuevas estructuras poderosas y autónomas; en el Reino Unido y Francia, las autoridades locales se han opuesto regularmente a la creación de instituciones ya sea individualmente o a través de sus asociaciones nacionales y en Italia, al igual que en Chile, la descentralización ha estado muy a favor de los gobiernos locales en lugar de autoridades a nivel de área. La Intermunicipalidad ha sido una manera de solucionar este problema, ya que evita los conflictos de autoridad y legalidad. A pesar de que la normativa establece un Consejo Coordinador Regional de Acción Municipal para las Áreas Metropolitanas⁷, este no ha funcionado debido a suspicacias autonómicas de los municipios o a diferencias políticas, (Schiappacasse & Müller 2003).

El tema no deja de ser controvertido, Bannen (2003), plantea que⁸ "... hay que sacarse de la cabeza de que toda el área urbana se identifique como la ciudad de Santiago. Esto es una falacia, porque es un conglomerado de ciudades que lamentablemente no se comportan como tal. Esta suerte de definición o creencia lleva indefectiblemente a seguir cometiendo errores urbanos enormes. El verdadero santiaguino es el que vive en la comuna de Santiago, y el verdadero providenciando es el que reside en Providencia". Es evidente que en el AMS los gobiernos locales rara vez actúan teniendo en cuenta los intereses regionales y al parecer criterios de equidad, redistribución y responsabilidad pierden terreno frente a la búsqueda de eficiencia económica y competitividad interna.

Los errores se multiplican; al no existir una entidad coordinadora las competencias se

³ El AMS forma parte de la Región Metropolitana de Santiago. Con una superficie de 15.403,2 km², es la más pequeña de las regiones de Chile, pero también es la más poblada con más de 7 millones trescientos mil habitantes, de acuerdo a la proyección 2015 del Instituto Nacional de Estadísticas (Ine). Comprende las 32 comunas de la Provincia de Santiago y las comunas conurbadas de San Bernardo (Provincia de Maipo), Puente Alto (Provincia Cordillera).

⁴ Las Áreas Metropolitanas son "las extensiones territoriales formadas por dos o más centros de población, unidos entre sí por espacios construidos y que comparten la utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos" (art. 103 LOGCAR).

⁵ Entrevistas realizadas a Secretarios Comunales de Planificación de Providencia, Santiago, San Joaquín y Quilicura, enero 2013.

⁶ El gobierno de la Región radica en el Intendente, designado por el Presidente de la República, con el apoyo de los Secretarios Regionales Ministeriales. La administración está a cargo del Gobierno Regional, compuesto por el Intendente y el Consejo Regional. Sus miembros son elegidos indirectamente por los concejales municipales y es presidido por el Intendente.

⁷ Compuesto por los alcaldes del AMS, es presidido por el alcalde de la comuna cabecera regional o provincial.

⁸ El metro es una barbaridad". Entrevista publicada en "El Mercurio", 16 noviembre de 2013. <http://www.revistatranvia.cl/tv25/TV25-Not011.htm>.

superponen sobre el territorio, entorpeciendo y dificultando el desarrollo y la interacción. La solución ha sido adaptar la estructura organizativa del estado aprovechando unidades administrativas ya existentes; en otras palabras, se ha "regionalizado" el tema metropolitano al atribuir al Gobierno Regional las funciones de coordinación y gestión metropolitana, con la consecuente falta de legitimidad descrita. Como parte de los procesos de reforma del gobierno metropolitano participativo, existe una clara necesidad de fomentar un "sentido de ciudad-región" que estimule una forma de pensar regional y que cree un sentido de responsabilidad regional más allá del compromiso personal con el vecindario y municipio propios.

4. Equilibrio interno. Colaboración y asociatividad.

A pesar de que el crecimiento demográfico del AMS ha ido disminuyendo⁹, la ciudad se consolida como el centro urbano más importante del país, concentrando el 35,6% de la población. Dinámicas internas propias como el proceso de suburbanización (Armijo 2000), la segregación social interna y el fuerte despoblamiento de los sectores centrales, permiten vislumbrar que la ciudad se enfrenta a un nuevo estadio de desarrollo. Aumenta la demanda y necesidad de espacio destinado al desplazamiento, creciendo la densidad de edificación, sin tener necesariamente una correspondencia con un aumento en la densidad de población. Los fuertes desequilibrios internos se multiplican no sólo en aspectos de infraestructura y niveles de accesibilidad, sino también desde una perspectiva social reflejada en las disparidades que asume espacialmente el Índice de desarrollo humano comunal, (PNUD 2009).

En cuanto a mecanismos de cooperación interna, si bien se reconocen instancias de asociatividad, estas son escasas, y se establecen entre municipios espacialmente colindantes. Las formas asociativas menores han tenido un margen

de aplicación como "lugar de encuentro" frente a problemáticas coyunturales, como inundaciones, tendido servicios básicos y la presentación de puntos de vista a las autoridades nacionales y regionales, (Schiappacasse & Muller 2008).

La marcada fragmentación y segmentación del espacio metropolitano conduce a pensar que la institucionalización del AMS debe ser funcional al esquema vigente en el país, de otra forma casi la mitad de la población del país se desarrollaría bajo un sistema de gobierno diferente. Aquí radican las reticencias, por parte de los niveles superiores, a la existencia de un organismo metropolitano democrático y de amplio espectro, puesto que éste es visto como un contraponer si los elegidos resultan ser de signo político opuesto. Hasta ahora en el tema de la gestión urbana, se ha privilegiado la formulación de políticas urbanas sectoriales, en particular en transporte, por sobre alternativas de cambio institucional; temas como el cobro efectivo al privado por el uso de servicios y la infraestructura de la ciudad (Ducci 2003) comienzan a ser comunes en los debates políticos y técnicos.

5. Orientación Estratégica e Instrumentos de Planificación efectivos.

El crecimiento en extensión de la ciudad de Santiago constituye una constante en toda su historia, las barreras naturales no han sido obstáculos para su avance como tampoco las restricciones legales para fijar límites urbanos, altamente vulnerables, ante la presión de agentes públicos o privados. En efecto, la planificación urbana¹⁰ en el AMS ha estado marcada por la liberación y desregulación del suelo. La tendencia a la ocupación de territorios periféricos se mantiene, ya sea por intermedio de las ZODUC, Zonas de Desarrollo Urbano Condicionado¹¹, o a través de los planes de vivienda social impulsados por el Ministerio de la Vivienda (MINVU). Los problemas para hacer valer la normativa del PRMS, Plan Regulador Metropolitano de

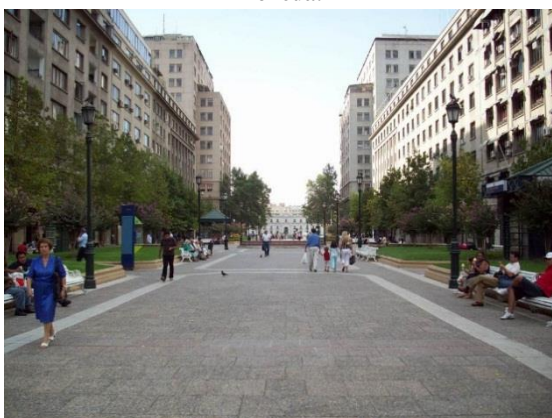
⁹ La tasa de crecimiento intercensal disminuyó de 1,9% en 1992 a 1,2% en 2002 (datos 2017 en estudio)

¹⁰ Los instrumentos de planificación en Chile apuntan a la planificación físico-urbana del territorio, desatendiendo espacios rurales que han requerido la reinterpretación de otros cuerpos legales como la Ley de Predios Rústicos. El nuevo proyecto de ley reemplaza la expresión "planificación urbana" por planificación urbanística", ampliando las competencias territoriales de los instrumentos.

¹¹ Permite el desarrollo urbano en Áreas de Interés Silvoagropecuario en comunas periféricas. Las empresas inmobiliarias deben internalizar las externalidades en servicios como educación, salud y áreas verdes e impactos viales, procurando la conectividad con el resto de la región. el 30% de las viviendas que se construyan deben ser casas sociales o de subsidio. La modificación a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, incorpora el concepto de "Planificación por Condiciones", como alternativa a la "Planificación por Zonificación".

Santiago, se asocian con las escasas capacidades financieras y de gestión del MINVU; además el instrumento se debilita frente a las acciones del Ministerio de Obras Públicas, especialmente del programa Concesiones, que estimula el crecimiento urbano a través del mejoramiento de la infraestructura vial periférica e intraurbana, (Estrategia de Desarrollo 2010).

Imagen 5. A las ciudades que no son mundiales, sólo les queda la vía de crear las condiciones necesarias para ser punteras en un sector determinado. Centro de Santiago de Chile, Avda. Bulnes-Palacio de la Moneda.



Fuente: Generado en esta investigación.

A nivel local sólo ocho comunas cuentan con Planes Reguladores elaborados con posterioridad al PRMS, (Schiappacasse & Müller 2003). Los procedimientos para la formulación, modificación, actualización o incluso aplicación de los instrumentos son complejos y extensos, desvirtuándose muchas veces el sentido original de los mismos. El PRMS, por ejemplo, registra 27 modificaciones desde 1997 lo cual indica la necesidad de contar con instrumentos de planificación flexible y de menor complejidad, que puedan adecuarse a los actuales requerimientos¹².

Existe una Estrategia Desarrollo Regional (EDR), elaborada para un período de 6 años (SERPLAC 2010) que a pesar de su impronta integradora, tiene nula influencia en la orientación de la inversión regional y consecuentemente en el ordenamiento territorial de la región, (Ramírez

1999). En el instrumento que debería orientar el desarrollo metropolitano, no se advierte una especial preocupación por el AMS, pues los objetivos asociados¹³, no logran articularse en una propuesta común, que permita hablar de la gestión urbana como una necesidad y con tareas concretas por abordar. La estrategia carece, en forma evidente, de una vinculación con los demás instrumentos de planificación; en particular con el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO); la situación actual da cuenta que solo 29 comunas cuentan con un PLADECO vigente, es decir, que se “ajusta” a los lineamientos de la EDR, (Schiappacasse & Müller 2008).

Los factores explicativos quedan de manifiesto en el mismo documento en el que se reconoce una “invisibilidad del Gobierno Regional (GORE) y un bajo perfil del Intendente como su autoridad máxima; débil coordinación de los servicios, particularmente en la acción en los territorios, y utilización inefectiva de los instrumentos de gestión disponibles; inexistencia en un número considerable de municipios con Instrumentos de planificación e inversión, lo cual surge en parte por la débil coordinación del GORE y otros servicios con las municipalidades” (SERPLAC, 2010).

Si la lista de desafíos que enfrenta Chile en el área de la competitividad¹⁴, la encabeza la necesidad de “definir una estrategia país” (Olavarrieta & Manzur 2004), lo mismo ocurre con su principal Área Metropolitana. Es necesario implementar un proceso de discusión en torno a la imagen objetivo de la ciudad, a las inversiones que interesa fomentar y a las implicancias de estas a nivel de competitividad intraurbana, es decir, discutir estrategias que permitan configurar un territorio. Como dice Borja (2010), “la política urbana hoy no hereda un territorio, lo construye o lo desestructura, si se deja llevar por dinámicas dispersas”.

Es el momento para posicionarse como un polo de desarrollo latinoamericano, enfrentando el proceso de globalización y no dejando que sean inversionistas externos los que finalmente decidan el rol de la metrópolis. Para de Forn (1999), a las ciudades que no son mundiales, sólo

¹² Estas deficiencias de los instrumentos de planificación son reconocidas en el Proyecto que modifica la Ley de Urbanismo y Construcciones.

¹³ Los objetivos para el AMS son: “preparar, debatir y presentar instrumentos de gestión urbana, que contribuyan a implementar adecuadamente la regulación de los usos de suelo establecidos en los instrumentos de uso del territorio”; “orientar la transformación urbana y regional hacia un sistema integrado de ciudad central, ciudades periurbanas y localidades regionales, permitiendo la accesibilidad y completando redes y equipamiento”.

¹⁴ Institute for Management Development. Indices Mundial de Competitividad. <http://www02.imd.ch>

les queda la vía de crear las condiciones necesarias para ser punteras en un sector determinado, por lo tanto, cada ciudad debe definir su especialización en este mundo global. El desarrollo desigual está basado ahora en la inclusión o exclusión de los centros urbanos de las redes dinámicas de las ciudades mundiales, (Barcelo, 1999). El AMS actual, carente de estructura representativa, es la que se proyecta al exterior, por ejemplo, a través de la red Metrópolis¹⁵, donde es percibida como una unidad y que como tal, se relaciona con otras aglomeraciones con las que teje una red de colaboraciones y competencias a nivel mundial.

6. Conclusión.

Las tendencias actuales en el desarrollo del AMS conducen a una mayor descentralización, expansión y progresiva polarización social, demandando y dificultando la articulación de un gobierno participativo metropolitano. En el marco del debate internacional se requieren tres tipos de reformas centrales:

- i. en lo funcional, se debe precisar el accionar de los distintos niveles metropolitanos;
- ii. en lo institucional, se requiere la creación de una institución responsable de los asuntos estratégicos globales y
- iii. en planificación, se hace necesario promover un proceso estratégico que integre instrumentos y políticas vigentes.

Para ser exitosos, es indispensable la asociación pública - privada y la participación de la sociedad civil en un marco de apertura y colaboración. Si no se define el marco adecuado para implantar un buen gobierno, será difícil mantener la actual captación de inversiones y posicionarse como espacio atractivo en un mundo metropolitano globalizado. Ni el Municipio de Santiago ni la Intendencia Metropolitana pueden ser considerados representantes apropiados para el AMS en redes internacionales de cooperación e intercambio. El Municipio representa sólo una fracción – menos de cinco por ciento – de la población metropolitana y la Intendencia carece de legitimación democrática y del respaldo del mundo comunal. La autoridad metropolitana debe ser un interlocutor fuerte y legitimado, con capacidad para negociar y con una identidad que la haga más competitiva en el exterior.

7. Referencias Bibliográficas.

- AMERICAN Planning Association, 2002. Planning for Smart Growth: 2002 State of the States, Washington D.C.
- ANDERSON, J., R. Wassmer, 2000. Bidding for business. The efficacy of local economic development incentives in a metropolitan area. Chapter 1: Local Economic Development Incentives in the United States. W.E Upjohn Institute for Employment Research.
- ARMIJO, G., 2000. La faceta rural de la Región Metropolitana: entre la suburbanización campesina y la urbanización de la élite. EURE, vol.26, no.78, p.131-135.
- BARCELO, J., 1999. Modern approaches to local development. Hábitat Debate (Nairobi) 5-1.
- BORJA, J., 2000. Gobierno de la ciudad y políticas públicas en la era de la globalización. Conferencia Mundial de Política Social Urbana. Valencia, junio 2000.
- BOURNE, L., 1999. Modelos alternativos para el manejo de las regiones Metropolitanas: El desafío para las ciudades norteamericanas. Memoria del Foro Internacional sobre metropolización. http://www.urbaninternational.utoronto.ca/New Docs/metforum_2.pdf
- BOYER, R., 1994. Las alternativas al Fordismo. De los años 80 al siglo XXI; en Benko G., y Lipietz, A. (eds.): Las regiones que ganan, Ediciones Alfonso El Magnanim, Valencia.
- CASTELLS, M., P. Hall, 1994. Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI. Madrid: Alianza Editorial.
- CATTOIR P., F. Vaillancourt, 2002. Tax behavior of sub-national governments: choices and constraints. Paper prepared for the Fiscal federalism in the Mercosul: the challenges of regional integration. International Conference, Porto Alegre, Brazil
- DE FORN, M., 1999. Ciudad e Innovación Tecnológica. Revista CI-DOB d'Afers Internacional, N° 47. Barcelona
- DUCCI, J., 2003. Instrumentos económicos para la gestión de residuos sólidos. <http://www.iadb.org/int/DRP/esp/Red7/Docs/DucciSolidos02-03esp.pps>.
- Estrategia de Desarrollo, 2000. Santiago Región 2000-2005. Diagnóstico Estratégico Ambiente y calidad de vida.

¹⁵ Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis. [www. Metropolis.org](http://www.Metropolis.org).

- FISHER, P.S., A. H Peters, 1998. Industrial Incentives. Competition Among American Cities and States. Kalamazoo, MI: W.E. Upjohn Institute.
- FREI, W., 2001. Melting Pot Suburbs: A census 2000 Study of suburban diversity, Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Washington, D.C.
- KEATING, M., 2002. Governing cities and regions: Territorial Restructuring. In *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. A.J Scott (ed.). Oxford, 371-390.
- KLEIN, J., J. Fontan, D. Tremblay, 2002. Mundialización, Acción Colectiva e Iniciativa Local. En la Reconversión de Montreal. Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. <http://www.cmq.edu.mx/rii/cuba%202000>
- LEFEBVRE, C., 1999. Establecimiento de Gobiernos Metropolitanos en Europa: 1960-2000. Desde la legitimación funcional a la política. Memoria del Foro Internacional sobre metropolitización. http://www.urbaninternational.utoronto.ca/New Docs/metforum_2.pdf
- MC CARNEY, P., M. Halfani, A. Rodriguez, 1995. Towards and understanding of Governance: the emergence of an idea and its implications for urban research in developing countries. In R. Stren and J. Bell (eds.), *Urban Research in the developing World*, vol.4. Perspectives on the City. Toronto, 91-141.
- MEIJERS, E., A. Romain, 2002. Building Regional Policy networks: a development strategy for polycentric urban regions. Paper presented at the EURA Conference Urban and Spatial European Policies: Levels of territorial Government, Turin 18-20 April, 2002.
- METREX, 1999. Carta Magna Metropolitana de Oporto. Declaración de la Red de Regiones y Áreas metropolitanas europeas. <http://www.eurometrex.org>
- OLAVARRIETA, S., E. Manzur, 2004. Índice Mundial de Competitividad. Departamento Administración, Facultad Economía, Universidad de Chile.
- PUGH, M., 1998. Barriers to Work: The Spatial divide between Jobs and Welfare Recipients in Metropolitan Areas, Discussion paper. Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, Washington, D.C.
- PNUD-MIDEPLAN, 2000. Desarrollo Humano en las comunas de Chile. Santiago
- RAMÍREZ, M., 1999. Descentralización y Concentración Urbana en Chile: Una Visión desde la Perspectiva del Desarrollo Regional. En: *Metropolitización en Chile. Interrogantes y Desafíos*. Mideplan, 1999.
- READ, R., 2000. Chances and Potentials of Networks in Supporting Future-oriented Development in Metropolitan Regions, in: *Information zur Raumentwicklung (IzR) 2000*, 737-744.
- SCHIAPPACASSE, P. B. Müller, 2003. "Gran Santiago: Nuevas perspectivas para una gestión urbana estratégica y un desarrollo regional integrado en el marco de experiencias internacionales en Áreas Metropolitanas". Informe Final. Gobierno Regional Metropolitano- Universidad de Chile. Junio, 2003.
- SHARPE, L.J.ed. 1995. *The government of World Cities: The future of the Metro Model*. Chichester, UK. Wiley and Sons.
- SERPLAC, GORE- RM, Intendencia Metropolitana, 2000. Estrategia de Desarrollo Región Metropolitana de Santiago 2000-2006. Alerce Talleres Gráficos, Santiago.
- Urban 21, 2000. Informe Mundial y declaración de Berlín sobre el Futuro Urbano. www.pisunyer.org/pdf/document10.pdf
- WACKERNAGEL M., N. Chambers, C. Simmons, 2000. *Sharing Nature's Interest. Ecological Footprints as an Indicator of Sustainability* Earthscan London <http://www.earthscan.co.uk/>

Un país de centros y periferias, asentamientos espontáneos australes como expresión de una pobreza sistémica¹

A country of centers and peripheries, spontaneous southern settlements as an expression of systemic poverty.

Recibido: 14/05/17
Aceptado: 20/08/17

Cristian Alejandro Silva Lovera ²

Resumen

Los campamentos urbanos han sido tratados extensamente como parte de las anomalías persistentes de la ciudad post industrial. Bajo esta premisa, han sido expuestos como la expresión estándar de situaciones de pobreza y desigualdad, en que los indicadores de calidad de vida y competitividad exponen inequidades en el acceso a los bienes y servicios urbanos.

El caso chileno es particular debido a su extensa geografía Norte-Sur, en que los campamentos presentan diferenciaciones contextuales muy marcadas en lo físico, social, económico y cultural. Esto último se acentúa en las regiones alejadas de los centros metropolitanos, en donde las economías locales y las improntas culturales marcan diferenciaciones en la expresión, en la magnitud del problema, sus impactos y la relación que existe entre estos asentamientos de generación espontánea y la ciudad planificada desde los instrumentos y lógicas estándar de las instituciones formales.

Palabras Clave:

Pobreza urbana; campamentos; informalidad; contexto austral; Instrumentos de planificación.

Abstract

Urban camps have been treated extensively as part of persistent anomalies of the post industrial city. Under this premise, they have been exposed as the standard expression of poverty and inequality, indicators of quality of life and competitiveness expose inequities in access to goods and urban services.

The Chilean case is unique because of its large size North-South in the camps have very distinct contextual distinctions in the physical, social, economic and cultural. The latter is stronger in the regions far from metropolitan centers, where local economies and cultural imprints make distinctions in the expression, the magnitude of the problem, its impacts and the relationship between these settlements and the city of spontaneous generation planned from the standard logical tools and formal institutions.

Keywords:

Urban poverty; camps; informal; Southern context; planning tools

¹ Este artículo se enmarca dentro de los resultados de la investigación realizada con el apoyo de la Dirección e Investigación de la Universidad de los Lagos, a través del proyecto N°00505F. (DIULA 00505F)

² Arquitecto ULA – Magíster en Arquitectura PUC, Académico Departamento de Arquitectura y Diseño, Universidad de los Lagos. Osorno, e-mail: c-silva@ulagos.cl

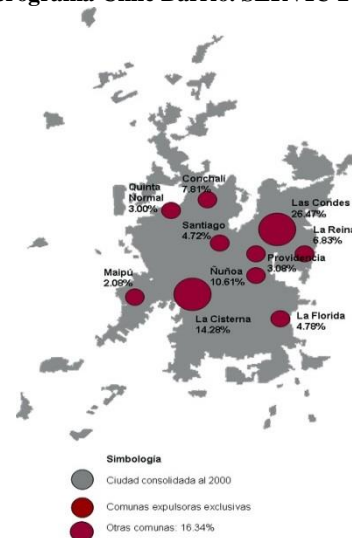
1. Introducción.

Se estima que en los próximos 20 años más del 70% de la población en Latinoamérica forme parte de comunidades urbanas y que, a diferencia de las décadas anteriores, la velocidad de las migraciones campo – ciudad y la concentración de las mismas se de con mucha más intensidad y a escalas sin precedentes. (Koolhaas, Rem. 2001: 54). Una de las incertidumbres de esta proyección, es el hecho de saber si los actuales instrumentos de regulación urbana podrán o no hacer frente a este fenómeno y sus eventuales consecuencias, sobre todo, considerando que este proceso será más intenso en ciudades con economías emergentes como las de Latinoamérica, Asia, África y parte de Medio Oriente, y en donde las expresiones de pobreza cobran matices y escalas no registradas. Asumiendo el consenso de que la pobreza urbana es una de las expresiones de desigualdad proveniente de las propias anomalías del actual modelo de desarrollo, (Harvey, David. 1998: 164-197) existen algunos planteamientos que indican que la pobreza urbana podría ser abordada desde un paradigma desarrollista basado en un crecimiento económico suficiente como para que se produzca una suerte de irrigación hacia los grupos más desfavorecidos. Por otro lado, formulaciones más ligadas a perspectivas colectivas de participación, apuestan por un mejoramiento de los modelos de involucramiento social en que los individuos organizados se hacen protagonistas de su propio desarrollo. Las complejidades de estas perspectivas están abultadas de matices y variables que hacen que los intentos desde ambas aristas no resulten del todo exitosos por definición, sino que más bien, se presenten como éxitos relativos o parciales, toda vez que la pobreza urbana sigue persistiendo más allá de la dialéctica que inscriben estas visiones, además de las circunstancias políticas, económicas o sociales que las contextualizan y definen en torno al problema de la pobreza urbana.

El caso chileno es particularmente significativo, dada su marcada diferenciación tanto geográfica como cultural y urbana. Se trata de un territorio geográficamente diverso, con grupos culturales

longitudinalmente distribuidos y diferentes, y con una concentración urbana localizada en la capital. Debemos destacar que prácticamente el 41% de la población del país vive en Santiago y el resto se distribuye en regiones, habiendo incluso algunas muy despobladas comparativamente. Igualmente, los campamentos urbanos se han concentrado en la capital, siendo el periodo de mayor proliferación la década de los ochenta, en que los procesos de desarrollo son marcadamente capitalistas y van de la mano del fortalecimiento de los sistemas y actores que lo protagonizan. Esto produce un aumento en las expectativas de empleo y por ende del mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones peri – rurales, precipitando rápidas y masivas migraciones campo – ciudad. (Wilckens Recart, Paulina. 1986: 76). La concentración de campamentos en esta década, se localiza en los interiores para luego ser expulsados hacia las periferias de la ciudad. De este modo se establecen las comunas expulsoras de campamentos y las comunas receptoras de estos. (Figura 01)

Figura 01: Mapa de la mancha urbana de Santiago y la ubicación de las comunas expulsoras y receptoras de campamentos. Catastro de campamentos del programa Chile Barrio. SERVIU 2005.

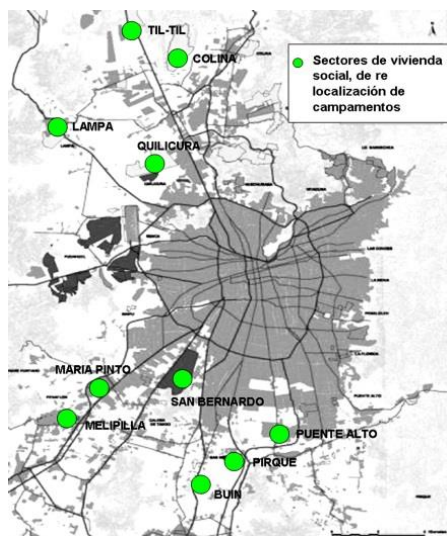


Fuente: Imagen del autor 2005.

Estos procesos se radicalizan en la década siguiente, dado que los campamentos ya no sólo son expulsados hacia las periferias de la ciudad, que era lo habitual, sino que son re localizados en los sectores peri rurales fuera del límite urbano. Esto que deja por cierto una parte del problema

resuelto (la dotación de viviendas regulares y en terrenos saneados) pero adosa a las comunas receptoras una serie de externalidades sociales negativas no contempladas (aumento de la demanda por infraestructuras y servicios, desempleo, incremento de problemas de seguridad y desigualdad social, entre otros). Nos referimos aquí a comunas como Lampa, María Pinto, Melipilla, Til Til, Buín y San Bernardo entre otras, que reciben poblaciones erradicadas de la ciudad, lo que ha provocado tensiones entre los habitantes locales de costumbres más vinculadas al mundo agrícola, (pequeños agricultores, tractoristas, cuidadores de campos, inquilinos de fundos, comerciantes de ferias libres y similares) y los habitantes metropolitanos con ocupaciones y costumbres propias de sectores productivos urbanos (obreros de la construcción, comerciantes minoristas, vendedores ambulantes, asesoras de hogar, mecánicos, talabarteros, choferes de micro, ayudantes de grandes tiendas, entre otras) (Figura 02).

Figura 02: Mapa del gran Santiago con las comunas receptoras de campamentos en la actualidad. Catastro de campamentos del programa Chile Barrio. SERVIU 2005.



Fuente: Imagen del autor 2005.

Estas situaciones, si bien marcan la pauta en materia de definición del problema y solución al tema de los campamentos, no son únicas ni exclusivas de la manifestación del fenómeno en cuanto a sus características, ritmos y magnitudes. Esto debido a que la diversidad contextual del país inevitablemente influye en la diversificación

o al menos en la expresión de la pobreza urbana y consecuentemente las posibilidades de definirla y abordarla.

2. Diferencias contextuales de la pobreza urbana.

En el caso de los campamentos que han proliferado en ciudades intermedias y en contextos regionales, las erradicaciones han sido menos urgentes y a una escala menor y por lo mismo, menos invasiva de los territorios receptores de las erradicaciones.

A pesar de esto, en el sur de Chile y concretamente en la décima región, los modelos de sistemas de agrupamiento y los estándares de vivienda social para pobladores de campamentos, han hecho crisis dada la implementación de fórmulas desarraigadas de los aspectos propios de la sobrevivencia de sus habitantes: mientras que en las ciudades metropolitanas los habitantes de los campamentos viven en un lugar pero trabajan en otro, en los campamentos australes los pobladores asumen la vivienda como parte de un entramado productivo mayor y más complejo, en donde las actividades de habitar y trabajar se suceden simultáneamente en un mismo espacio y tiempo.

Otro componente diferenciador son los factores climáticos. Si bien existen normativas que aseguran las condiciones mínimas de habitabilidad de la vivienda, es evidente que las condiciones extremas de frío, humedad, lluvia, calor y viento exigen diseños más resistentes y apropiados a estos factores, así como a los usos, mantención y la evolución de las tipologías en cuanto a crecimiento y adaptaciones. Coincidiendo en que la desigualdad urbana ha sido abordada con un énfasis marcado en la dotación de viviendas, con el tiempo se ha podido comprobar que las soluciones amparadas en este único factor resultan insuficientes (Goytre, Félix Arias. 2009: 55). Esto, entre otros productos de la complejidad sistémica de relaciones vecinales, sociales, económicas y culturales que presentan los barrios informales y, además, porque gran parte de las precarias infraestructuras que se logran levantar apoyan de manera útil y funcional los distintos mecanismos de sobrevivencia y

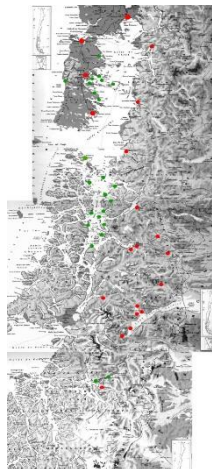
protección que se crean al interior. Las erradicaciones como solución a este problema, son también entendidas como operaciones conceptualmente estándares, tanto como la radicación. Quizás esta última, es un tanto más específica toda vez que apuesta por dejar a los pobladores de un barrio informal en su lugar de origen y en la medida que las condiciones físicas lo permitan, precisamente con el fin de no romper las particulares redes de apoyo y las distintas capitalizaciones infraestructurales orientadas a fortalecer la protección y la sobrevivencia.

Si bien muchas de estas operaciones han resultado exitosas, muchas de ellas también presentan fracasos reiterados y en contextos tanto metropolitanos como regionales. La diferencia de dichas operaciones presenta una marcada distinción en la escala y magnitud tanto del problema como de la solución. Por una parte, tenemos la erradicación de sectores que por su acotado tamaño no presentan el nivel de gravedad y erosión comparable al de campamentos y asentamientos informales de ciudades metropolitanas, y, por otra parte, se puede observar que los estándares no responden necesariamente de manera favorable a las condiciones propias del contexto de asentamiento. La política pública en esta materia excluye cualquier posibilidad de contextualizar estas realidades a partir de estudios más específicos que permitan primero dosificar la relocalización de estas poblaciones evitando con ello los llamados bolsones de pobreza (Clichevsky, Nora. 2000: 24) y segundo, de proponer soluciones coherentes con las formas de vida que sustentan áreas de empleo u ocupación marcadas por oficios ligados a sistemas productivos locales. Esto, si bien es desfavorable a la solución del problema, es comprensible si revisamos que este tipo de asentamientos presenta un dinamismo que supera muchas veces la lentitud y la burocracia del aparato formal para abordarlos. Hablamos aquí de diferencias en las velocidades de migración, de transformación del asentamiento, de crecimiento, de movilidad y consumo, de complejización morfológica, de transacción y reducción de especies y de informalización de la economía, todas dinámicas

que no alcanza a ser percibida oportunamente por los sistemas regulatorios formales. Asimismo, las inter relaciones entre ciudad formal e informal se dan de manera unidireccional en el sentido de que, mientras los habitantes de la ciudad informal circulan cada día por la ciudad formal los habitantes de la ciudad formal no logran penetrar en los barrios informales con la misma holgura y fluidez. (Benévolo, Leonardo. 1994: 1022) Considerando que las características morfológicas de los campamentos describen un paisaje urbano de relativa homogeneidad, los campamentos que surgen en el sur de Chile muchas veces pre existen antes de la aparición de la ciudad formal y, además, se amparan en economías territoriales que no necesariamente se presentan como una disfuncionalidad de la economía urbana que posteriormente los circunscribe. Hablamos aquí de caletas de pescadores artesanales que dependen preferentemente de las oportunidades del territorio insular o de asentamientos que, desde su origen, se han estructurado en base a mono producciones de pequeña escala y que al ser abordados por la expansión urbana pasan de ser pequeñas e inofensivas agrupaciones, a ser asentamientos informales o del tipo campamentos necesarios de erradicar dada sus bajas condiciones de habitabilidad o por estar emplazados en situaciones de riesgo. Asimismo, se sabe que parte de las motivaciones para las erradicaciones, dice relación con las oportunidades que ofrecen ciertos emplazamientos en sectores con un alto potencial para el desarrollo inmobiliario tradicional y que se encuentran ocupados por campamentos. Las diferencias morfológicas y estructurales entre asentamientos planificados en base a modelos urbanos probados y asentamientos de generación espontánea, para el caso de la décima región sur y la undécima región se pueden ver con elocuencia. Aquí, las ciudades planificadas se ubican preferentemente en el cordón montañoso andino y emplazadas bajo criterios de soberanía nacional, y se definen a partir de la existencia de un trazado damero ortogonal, la presencia de un centro definido por una gran plaza de armas, la presencia de barrios periféricos en baja densidad organizados en cuadras y parcelas privadas y la

existencia de equipamientos de carácter comunal que no necesariamente están asociados a labores productivas locales amparadas en las oportunidades del territorio. Por el contrario, en el cordón montañoso – insular podemos encontrar pequeñas caletas de pescadores con emplazamientos adecuados como respuesta a los factores climáticos, patios de trabajo, muelles y embarcaderos de uso colectivo, viviendas en densidad y espacios públicos de uso común que sirven a varias familias. Lo que arman estos dos frentes de ocupación, es una dualidad en los sistemas de colonización en que se refuerza la idea de la conectividad vial, por un lado, y la marítima por otro (Figura 03).

Figura 03: Mapa geográfico de la Décima y Undécima región con la ubicación de los asentamientos planificados (sector cordillerano andino – color rojo) y los asentamientos de origen espontáneo (sector insular – color verde). Base Atlas geográfico militar.

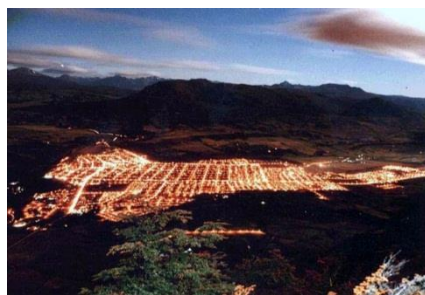


Fuente: Imagen del autor. 2000.

Si bien se esperaría que la planificación urbana reparase en las diferencias contextuales como factor de proyectación, la morfología urbana de las ciudades continentales andinas revela una homogeneidad producto de su concepción a imagen semejanza de los modelos fundacionales hispánicos (trazado damero, plaza de armas al centro, subdivisiones prediales homogéneas, calles de doble pista y con anchos previstos para un explosivo crecimiento futuro, entre otras características morfológicas), lo que genera un primer problema de calce de la forma urbana con su contexto. A esto hay que agregar una segunda problemática y es que la política de ocupación

para la zona incluye en su fórmula la localización de pobladores extraídos de campamentos de Santiago y otras áreas urbanas consolidadas. El resultado de estas operaciones, pasó desde el sobredimensionamiento de las redes viales y la jibarización de los predios particulares, hasta el posterior despoblamiento espontáneo de los asentamientos, dado que los habitantes que presentaban un origen urbano de pronto se vieron emplazados a dedicarse a las actividades productivas agrícola y pesquera. Estos oficios debían de desarrollarse al amparo de una experiencia de vida lenta y climáticamente extrema. Asimismo, las densidades de estos lugares son bajísimas y la mantención de las infraestructuras ha significado costos permanentes al Estado en materias de conectividad, equipamientos para la población que se radicó, comunicaciones y servicios médicos básicos para la baja población. (Figura 04 – 05). Ciudades como Chaitén, Mañihuales, Puerto Cisnes, Puerto Guadal o Cochrane entre otras, se indefinen en su destino productivo y pasan a ser asentamientos sin la flexibilidad propia que caracteriza las caletas de pescadores o los campamentos transitorios de explotación marina y/o agrícola de pequeña escala. En palabras del poeta Balcells, estos lugares “nunca alcanzaron la *complacencia de lo permanente, ni la liviandad de la mudanza.*” (Balcells, Ignacio.1988: 36).

Figura 04: Ciudad de Coyhaique vista desde el aire. Se puede apreciar el predominio del damero ortogonal.



Fuente: Municipalidad de Chaitén. 2000

Figura 05: Calle típica de Cochrane.



Fuente: Imagen del autor. 2010.

Inmediatamente al frente (cruzando el canal de Moraleda), encontramos caletas de pescadores con densidades mayores, equipamientos suficientes a las necesidades productivas (muelles, fondeaderos, galpones de acopio y similares) y ordenamientos que, sin referenciar a los modelos tradicionales de planificación ni ubicarse en terrenos absolutamente óptimos para el desarrollo de áreas de asentamiento, (zonas de borde, zonas de inundación o similares) son funcionales a las necesidades, escalas y actividades productivas locales. Varios de ellos surgen producto del auge de especies marinas que son explotadas en grandes cantidades, y que luego son transadas en factorías y empresas tanto nacionales como extranjeras que pagan bien por estos productos. La captura de estas especies les demanda una necesaria y eficiente condición de “nomadismo” que les permita trasladarse de un lugar a otro conforme el régimen migratorio de los peces. Esto influye en el hecho de que las viviendas sean algo muy poco sofisticado, construidas con materiales ligeros (envolvente de poliestileno expandido o “nylon” y estructura de madera o ramas de árbol) que permitan su armado y desarmado rápido, conforme las temporadas y las necesidades de traslado en las embarcaciones. Con el tiempo y a medida que llegaban más y más personas atraídas por el auge de la abundante pesca, se produjeron demandas por servicios más estables. Esta situación se consolida con la llegada de las mujeres y los niños que van a acompañar a sus esposos en las faenas de la pesca

e que instalan con ello la necesidad por servicios de salud y educación concretamente, además de la construcción de viviendas y estructuras más estables que permitan una permanencia segura y protegida de las inclemencias del clima. Finalmente, entre donaciones y gestiones locales (entre otras, las del Padre de la orden católica, Antonio Ronchi), se logra dotar de estos servicios a los en otrora llamados “campamentos de plástico” (en alusión a las a veces masivas y multicolores agrupaciones de viviendas de poliestireno) los que terminan por transformarse en asentamientos estables y permanentes y por lo mismo, sujetos a las normas necesarias para la correcta habitabilidad. (Normas de construcción, ubicaciones y emplazamientos permitidos, etc). Dotados de pequeñas escuelas, viviendas de madera, pasarelas e iglesias, estos antiguos campamentos de plástico se establecen como el hogar definitivo de muchas familias que pasan de ser originalmente nómades y sostenidos por la captura y comercialización de abundantes recursos marinos, a ser sedentarios como asentamiento y por lo tanto insertos en lógicas de ocupación formales y estándares. El problema que se suscita con este fenómeno, es que, si bien el sedentarismo viene acompañado de un mejoramiento de las condiciones de los equipamientos y la infraestructura, la pérdida del nomadismo, la ligereza y la movilidad, deja a estos poblados como puntos fijos de una vida cada vez más insostenible, toda vez que el recurso marino comienza a escasear en el lugar al punto de la extinción. A partir de entonces, el Estado y diversos organismos han debido ir en ayuda de estos villorrios subsidiando mejoras en la infraestructura sanitaria, vivienda, redes viales y empleo, pero con la tranquilidad de que, si bien aún no se logra el objetivo a cabalidad, el asentamiento está cambiando su condición de informalidad a una condición de asentamiento estable y conforme las normas y condiciones de vida formalmente establecidas (Figura 06 – 07).

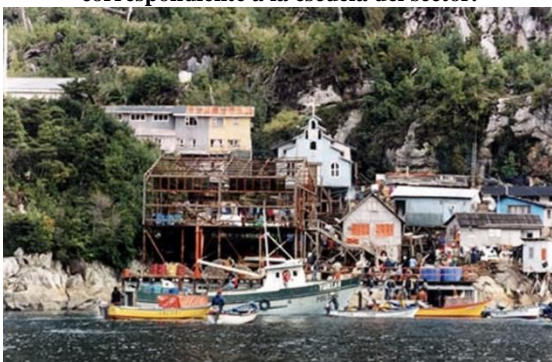
Figura 06: Puerto Gala en la Isla Toto en el año 1992.

Este asentamiento forma parte de los llamados “campamentos de plástico” que en la década del ochenta y a principios de los noventa, se establecieron como asentamientos nómades en función de la pesca del sector.



Fuente: Imagen de la fundación Antonio Ronchi. 2010.

Figura 07: Caleta Lengua, ubicada en Puerto Gala (Isla Toto) en el año 2001. Nótese la presencia de viviendas de madera sobre pilotes. Del mismo modo se puede apreciar la Iglesia y el pabellón correspondiente a la escuela del sector.



Fuente: Imagen de la fundación Antonio Ronchi. 2010.

La formalización de estos asentamientos espontáneos, es una condición que termina por instalar preceptos de calidad que operan en la medida que la presencia del Estado es permanente y a costos muchas veces altísimos. La conectividad, la llegada de salud, la infraestructura sanitaria, la mantención de empleos remunerados, la educación y el acceso a la información, son algunos de los costos que se han derivado a las administraciones y que en los tiempos del nomadismo no representaban un aumento significativo en los indicadores de pobreza de municipios y organismos a cargo. Considerando las diferenciaciones que ilustran la situación de los campamentos urbanos de los campamentos territoriales, es posible afirmar que la pobreza expresada a partir de los asentamientos

precarios debe ser revisable en su sentido y magnitud, respecto de las particulares formas de subsistencia y situaciones de contexto. En el caso de los campamentos arraigado sus entornos urbanos metropolitanos su dependencia con la ciudad genera relaciones tensas en la medida que la aceptación de la una para con la otra (la ciudad formal hacia la ciudad informal) es incompatible incluso a nivel funcional. Por el contrario, los asentamientos informales territoriales e incluso algunos alojados en ciudades intermedias, crean relaciones simbióticas con su medio a pesar de los inconvenientes asociados a los indicadores formalmente establecidos de calidad de vida: presentan tamaños regulados por la capacidad de absorción de los sistemas productivos, generar una erosión del medio ambiente natural que le da posibilidades de reciclar residuos, asume conductas y comportamientos colectivos de subsistencia fortaleciendo con ello el sentido de comunidad y presentan grados de complejidad sistémica, toda vez que involucran en la sobrevivencia aspectos culturales propios que superan el mero levantamiento de viviendas de calidad.

3. Asentamientos australes en ciudades intermedias. El campamento de Pudeto Bajo en Ancud. Aspectos genéricos y particulares.

El tratamiento del problema de la pobreza urbana, se presenta actualmente abordada de manera homogénea y con énfasis en un aspecto de la misma: la carencia de viviendas dignas. Esta situación ha generado contrapuntos en la definición conceptual de la pobreza expresada a través de los campamentos, así como en las definiciones de calidad de vida, informalidad y planeamiento. La revisión de estos, así como las expresiones urbanas que los ilustran, han permitido ponderar estas diferenciaciones inclusive como parte de componentes identitarias lo suficientemente fuertes como para exponer roles propios y significativos de una cultura, llegando a ser explotados como atractivos turísticos de alta plusvalía.

El caso tal vez más significativo de un

asentamiento informal de estas características en nuestro país, es Caleta Tortel. Se trata de un pequeño villorrio ubicado en la desembocadura del río Backer (Región de Aysén) y emplazado en un escarpado borde que es sorteado por una serie de pasarelas de madera, terrazas y viviendas levantadas sobre pilotes. Surge aproximadamente en el año 1954 de manera espontánea y sus pobladores se dedican desde entonces a la extracción de maderas nativas, principalmente ciprés de las Guaitecas, que son trasladadas en barcos de la armada hacia las estancias de más al sur. Emplazado en el punto preciso en que el calado del río permite el acceso del barco, los maderos son cargados a través de rampas y muelles, luego de haber sido acopiados durante meses. Del mismo modo desde el barco se descargan las provisiones que se dejarán en el poblado como parte de los abastecimientos provenientes desde el Estado. Con el tiempo, se han consolidado las construcciones suspendidas en el borde (viviendas y pasarelas) armando un rico y complejo entramado sobre el agua y en donde las subidas y bajadas de la marea dinamizan el paisaje, la geografía y el uso de lugares e infraestructuras que podrían ser declarados como pobres e informales, pero que al haber cobrado tal nivel de singularidad, incluso se le ha terminado de declarar como “zona típica” propiciando resguardar lo que ahora es considerado como “patrimonial” y abriendo nuevos emprendimientos basados en la industrias del turismo de intereses especiales (Figura 08 – 09 – 10).

Figura 08: Caleta Tortel en la Undécima región. Se pueden apreciar las pasarelas de madera en el borde, sobre las rocas y el agua, así como las viviendas sobre pilotes y algunos maderos acopiados en la orilla.



Fuente: Imagen del autor. 2008

Figura 09: Muelles de acopio de maderas (Ciprés de las Guaitecas) en caleta Tortel. Undécima región de Aysén.



Fuente: Imagen del autor. 2008.

Figura 10: Casa con cubierta de “Canogas”. Caleta Tortel, Undécima región de Aysén.



Fuente: Imagen del autor. 2008.

Además de las particulares cualidades arquitectónicas de este asentamiento, en razón del aislamiento y las necesidades de reconvertir economías deprimidas y en franca retirada producto de su alto impacto medio ambiental, estos asentamientos gozan de la particular venia de los instrumentos de planificación. Lo que es habitualmente un signo de pobreza es ahora un signo de identidad y riqueza cultural que debemos preservar y mantener. De este modo, este y otros asentamientos de similar naturaleza han logrado consolidarse como centros poblados llegando a transformarse en referencias de buenas prácticas inclusive a nivel internacional. Esto pone en entredicho las habituales tendencias erradicativas, como operación estándar dado que es posible encontrar posibilidades de arraigar componentes socialmente asumidas y propias, y que además se fomenten como parte de un conglomerado de externalidades positivas que podrían incluso transformarse en motores, discretos o no, de un desarrollo más sustentable

en el tiempo y culturalmente aceptado. Existen otros casos de asentamientos de similar origen y condición, pero que, sin embargo, no han logrado correr la misma suerte. Se trata de asentamientos informales que se han visto tocados por la llegada de la ciudad formal. En estos casos, vuelve a ser la ciudad la que impone sus condiciones tanto de las condiciones del hábitat como de la expresión física y espacial de la misma, y generalmente las singularidades culturalmente arraigadas y contextualmente propias de estos asentamientos informales son traducidas en claves de pobreza urbana y, por ende, en bajos indicadores de calidad de vida. La fricción que se produce entonces, deja entrever el conflicto existente entre el planeamiento homogéneo y totalizante de la política urbana general, y la resistencia de grupos que perseveran por el mantenimiento de sus bienes y costumbres. Cabe señalar que en estos casos, a pesar de que los estudios demuestran que la pobreza urbana se incrementa en ciudades intermedias y en contextos regionales, las dimensiones de la misma se pueden ver re configuradas en la medida que se conceptualiza como una circunstancia o condición transitoria en la promesa del acceso al desarrollo y además, porque la definición de pobreza pasa de un estadio estático y cuantitativo basado en indicadores de desempleo y carencia de insumos básicos, a una dimensión dinámica basada en la posibilidad de minimizar la exclusión, la vulnerabilidad social y la seguridad humana (Arriagada, Camilo. CEPAL 2000: 30) Uno de los ejemplos más significativos, dada su antigüedad y su resistencia a la formalización, es el campamento de Pudeto bajo en la ciudad de Ancud.

Este campamento tiene su origen hace más de 110 años como una pequeña agrupación de pobladores de colonización espontánea, dedicados originalmente en un 95% a la extracción del pelillo y la pesca artesanal. Siendo el tercer campamento de este tipo más antiguo del país (SERVIU, Programa Chile Barrio.2005) y ubicado en el acceso a la ciudad de Ancud, se emplaza originalmente desde los márgenes del río Pudeto en donde actualmente se ubican algunas bodegas, maestranzas y muelles para

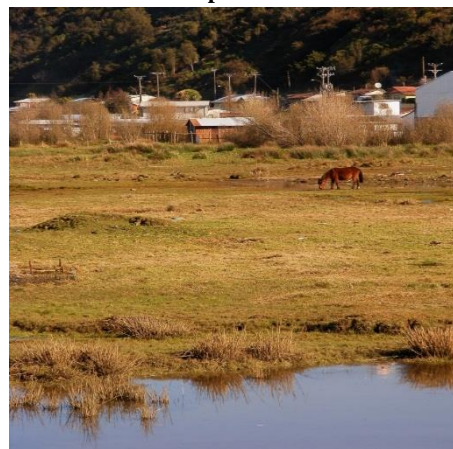
embarcaciones menores y medianas, hasta las medianías de la cuenca del estero Pudeto, rodeado de cerros y caminos de borde para finalmente rematar en un fondo interrumpido por una laguna artificial que forma parte del embalse para el abastecimiento de agua potable. Este desarrollo físico - geográfico contempla además amplios sectores de humedales. Uno que actúa como frente principal para dar paso a un agrupamiento de viviendas orgánicamente ordenadas y un segundo humedal trasero que desemboca, y a una mayor altura producto del ascenso paulatino de la pendiente, en la laguna artificial del embalse de agua (Figura 11-12).

Figura 11: Plano regulador de Ancud en que se ve el límite urbano y la ubicación del campamento (en amarillo) comprendido dentro del límite urbano de la ciudad. También se aprecia como el campamento se estira desde el río Pudeto adentrándose por la cuenca.



Fuente: Imagen del autor. Base planimétrica, I. Municipalidad de Ancud. 2005.

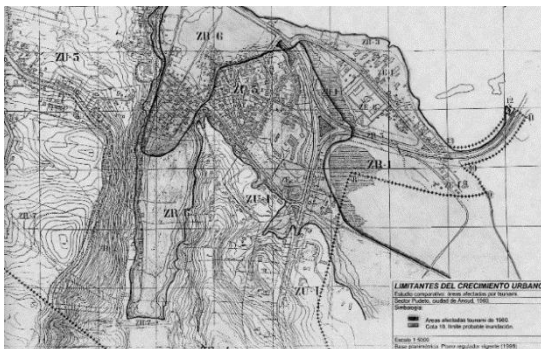
Figura 12: Imagen del campamento de Pudeto bajo en Ancud. Se puede apreciar el gran espacio vacío del humedal en un primer plano. Al fondo, las casas del campamento.



Fuente: Imagen del autor. 2010.

Habiendo quedado actualmente inserto dentro del límite urbano de la ciudad y emplazado en un área que quedaría consignada como de restricción por inundación y riesgo tsunámico, (Figura 13) el campamento llegó a contener alrededor de 120 familias que pasaron de ser pescadores artesanales de tiempo completo a obreros de la construcción, maestros albañiles, carpinteros, mecánicos y bodegueros entre otras ocupaciones de remuneraciones no declaradas (Figura 14). Del mismo modo, las mujeres convierten su ocupación tradicional centrada en la administración del hogar y cuidado de los hijos, a trabajos de producción y venta de alimentos y artesanías. Sin embargo, y habiendo resistido varios intentos de erradicación, el negocio circunstancial mejor remunerado ha resultado ser precisamente el que se genera por el alquiler de las viviendas que el Estado ha intentado entregar en estos procesos de erradicación: los pobladores reciben las viviendas formales y luego vuelven al campamento dejando las primeras en alquiler. Lo que genera esto último, es una distorsión de la política de entrega de viviendas por parte del Estado, y demuestra además la evidente adherencia de los pobladores a sus formas de vida tradicionales evidenciada en la insistencia en no salir de los lugares que han asumido por mucho tiempo como propios. Es también explicable esta reacción en la medida en que la entrega de “viviendas” si bien elevan el estándar comparativo en cuanto a normas y ubicación fuera de las zonas de riesgo, minimiza por mucho las oportunidades que ofrece una localización privilegiada vinculada al trabajo de la pesca, venta de servicios y seguridad vecinal general.

Figura 13: Mapa de Ancud en que se muestran las áreas afectadas por el tsunami de 1960 y las áreas de posible inundación. Se puede confirmar que el campamento está emplazado en las dos áreas definidas.



Fuente: I. Municipalidad de Ancud. 2000

Dadas las presiones por regularizar el campamento debido al riesgo que el emplazamiento significa en tanto zona de restricción, cabe agregar que el valle sobre el que se asientan las viviendas es además de propiedad privada y con un interés comercial muy bajo precisamente por las restricciones normativas que presenta. Esto minimiza cualquier intento por densificar bajo los preceptos arquitectónicos y/o constructivos habituales, lo que si bien baja la presión por forzar la salida de los pobladores establece simultáneamente una tensión en el régimen de tenencia de la propiedad. Aun así, la figura de una capitalización del terreno orientada a la generación de espacios públicos y equipamientos ligeros se presenta como una oportunidad que aumenta la tensión con el municipio. Paralelamente, los barrios aledaños asumen la baja en las plusvalías de sus propiedades declarando que precisamente el campamento es uno de los factores de merma. Sumados todos estos intereses encontrados, es entendible la sospecha de los pobladores cuando indican que el embalse del fondo de la cuenca es abierto de adrede el año 1994, arrasando con gran parte de las viviendas e inundando por meses (producto además de la baja absorción de los suelos) los patios de trabajo, circulaciones, accesos y viviendas de campamento. Por otra parte, es sabido que, si bien la vivienda presenta evidentes condiciones físicas de precariedad, los patios y espacios de uso común están aprovechados a tal punto que no sólo se presentan como la extensión de una vivienda, sino que sirven además para el desarrollo de oficios y como infraestructuras de apoyo de varias familias. Se definen entonces accesos compartidos, patios comunes de trabajo y desarrollo de oficios que además de ser utilitarios, son preservados y cuidados directa e indirectamente por toda la red vecinal (Figura 14).

Figura 14: Pasaje de acceso común a viviendas. Campamento de Pudeto bajo. Ancud.



Fuente: Imagen del autor. 2010.

Tras varios intentos de erradicación, el campamento ha sido desmantelado por partes o sectores y en distintos periodos de tiempo. Las nuevas ubicaciones de los pobladores están ubicadas en sectores alejados del campamento y en formato de poblaciones con viviendas gestionadas desde el Estado y con terrenos y títulos de dominio saneados (Municipalidad de Ancud. 2010). Emplazadas en sectores con usos de suelo residenciales y con un ordenamiento que poco o nada tiene que ver con las formas de vida basadas en el aprovisionamiento marino como primera fuente de subsistencia, las viviendas han sido en varias ocasiones abandonadas y dejadas en arriendo de manera informal provocando vueltas esporádicas de los pobladores al campamento de origen. Se sabe que si el terreno queda abandonado a su suerte podrían llegar “otros” en condiciones similares a colonizar y, además, que las actividades vinculadas a los oficios y la pesca artesanal no son practicables de manera óptima desde los nuevos emplazamientos. En el nuevo emplazamiento formal, las calles son de uso exclusivo del tráfico vehicular, los patios son absolutamente privados, los espacios públicos no presentan pertenencia establecida y, en definitiva, los límites entre lo público y lo privado dan claras muestras de que la pobreza ha perdido cualquier amparo en lo colectivo para traspasarse como responsabilidad individual a cada uno de los habitantes, ahora en calidad de propietarios de un bien inmueble correctamente delimitado.

Las diferencias entre esta nueva condición y la anterior, han permitido desplegar interpretaciones acerca del verdadero destino de las infraestructuras y elementos físicos del asentamiento, así como también de sus componentes espaciales y con ello establecer una matriz comparativa que permite revisar la capitalización real de los bienes y las infraestructuras formales e informales. Aquí, el contrapunto más expuesto es la diferenciación desde el paso de un estilo de vida marcado por un sentido de comunidad, a una forma de vida centrada en el rol individual que cada habitante puede tomar en función del mejoramiento de su calidad de vida.

“MATRIZ COMPARATIVA DE LOS ELEMENTOS DEL ENTRAMADO URBANO FORMAL- INFORMAL”

CIUDAD FORMAL (LA FORMA SIGUE A LA FUNCIÓN)	CIUDAD INFORMAL LA FORMA SIGUE A LOS PROCESOS)
CALLES	PAISAJES Y ESPACIOS DE JUEGO
PLAZAS DE ENCUENTRO	PATIOS DE TRABAJO
VIVIENDAS	VIVIENDAS- TALLERES
PREDIOS, PARCELAS O SMOS	LUGARES
PROPIETARIOS	CO-PROPIETARIOS
INVERSIONES (NUEVAS)	RE-INVERSIONES (DE LO EXISTENTE)
USOS DE SUELO (M2)	USO DE ESPACIOS (M3)
PROGRAMAS	ACTIVIDADES
FUNCIONES	PROCESOS
CALIDAD DE VIDA	FORMAS DE OCUPACIÓN

Cuadros de elementos de la estructura urbana recogidos en el terreno a partir del uso detectado de calles, paisajes, espacios de uso público, viviendas, lugares de trabajo y organizaciones vecinales.

4. De la pobreza urbana a las pobrezas sistémicas.

La erradicación del campamento de Pudeto Bajo en la ciudad de Ancud, es una muestra del éxito sostenido que se ha tenido en Chile en la lucha por la reducción de los mismos. Si bien es cierto que las estadísticas tienen a ser confiables en la meta de “un Chile sin campamentos” (SERVIU. Programa Chile Barrio. 2010), también existe un consenso en el hecho de que la erradicación de la pobreza urbana amparada únicamente en la dotación de viviendas y saneamiento de terrenos, va aparejada de disfuncionalidades en la administración de territorio global, detonando una serie de externalidades sociales negativas

derivadas principalmente de la falta de equipamientos, conectividades y servicios, pero principalmente, de una negación de las formas de vida que si bien presentan bajos estándares de vivienda, presentan altas oportunidades de capitalización de masa crítica laboral, empleo de pequeña escala, redes de cooperación orientada al fortalecimiento y capitalización de infraestructuras básicas de subsistencia y de protección social.

Esta situación abre la necesaria revisión del concepto de pobreza urbana y la necesidad de profundizar en un análisis sistémico que incorpore complejidades que superen el primer paso basado en el mejoramiento, cuantificación e implementación de cantidades de viviendas y espacios públicos “de encuentro”. Se han podido apreciar algunas experiencias exitosas en esta línea tanto en Chile como en el extranjero y los resultados siguen insistiendo en los beneficios de considerar factores como la localización, conformación de barrios o conjuntos, espacios públicos utilitarios a las labores y oficios que movilizan economías locales y los mix de usos. No debemos dejar pasar que esta aparente novedad no es más que la comprobación, desde tiempos inmemoriales, de que la vivienda es sólo una parte de un complejo sistema de relaciones y que, en el caso de las villas y asentamientos de origen espontáneo, este elemento está estrechamente vinculado a los espacios e infraestructuras de uso común que amparan una irreductible condición de sobrevivencia. (KNAPP, Ronald. 1992: 102).

5. Conclusiones.

Si bien la vivienda en los asentamientos espontáneos, se ha complementado a espacios de uso común que revelan un carácter de sobrevivencia que ha resultado positivo, la pobreza urbana se ha vuelto difícil de detectar y abordar más allá de lo evidente que resulta el paisaje físico de los mismos. Ya no sólo nos referimos a la pobreza desde una perspectiva física o infraestructural, sino que además, esta va de la mano de la informalidad y vulnerabilidad de los mercados, la vulnerabilidad social, la exclusión de las redes de información y la falta de seguridad ciudadana, lo que la hace más compleja

como manifestación en tanto habitantes empobrecidos (a los que faltan equipamientos o infraestructuras básicas) o de asentamientos informales (que no son propietarios de los bienes que manejan). Desde los barrios tradicionalmente desfavorecidos hasta los que en su apariencia física se ven bien pero que se encuentran excluidos de las redes de empleo, educación, salud o información, la pobreza ha ido cobrando expresiones más soterradas y discretas pero que a la larga desestabilizan igualmente los sistemas de administración y la burocracia de las instituciones.

En el caso de las ciudades intermedias y australes, los campamentos se expresan como asentamientos que exponen dimensiones de desigualdad y de calidad de vida discutibles en la medida en que si bien, hay un déficit evidente en la cantidad y calidad de la vivienda y la restricción sobre los terrenos, existen componentes de seguridad, proximidad a los servicios, infraestructuras orientadas al incremento de los ingresos y la optimización de las actividades laborales, hacen que estos asentamientos presenten una pobreza física compensada por una rentabilización de las precarias infraestructuras, la localización, el acceso a las redes y una seguridad garantizada entre otras, por la escala y el nivel de compromiso colectivo existente al interior de estos asentamientos. Las condiciones de agrupamiento, organización y resistencia a la erradicación del campamento de Pudeto Bajo en Ancud, pone de manifiesto la necesidad de profundizar en la implementación de medidas como la radicación o erradicación como mecanismos y respuestas a un problema de atemporal y homogénea naturaleza, pero de creciente complejidad y expresión.

6. Referencias Bibliográficas.

- ARRIAGADA, Camilo. Pobreza urbana en América latina: nuevos escenarios y desafíos de políticas para el hábitat urbano. Serie Medio ambiente y Desarrollo. CEPAL. División de Medio ambiente y asentamientos humanos. Santiago. 2000. Chile.
- BALLCELLS, Ignacio. Carta del mar nuevo. 1988.

BENÉVOLO, Leonardo.(1994). “La época de la incertidumbre”. Historia de la arquitectura moderna. Barcelona-Santiago, Chile: G. Gili, 1987. Pág. 1022-1075.

Catastro de campamentos y asentamientos irregulares de Chile. Programa Chile Barrio. SERVIU. Chile

CLICHEVSKY, Nora. (2000). “Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación”. Serie Medio ambiente y Desarrollo. CEPAL, ECLAC. División de Medio ambiente y asentamientos humanos. Santiago. Chile.

GARCÍA CANCLINI, Néstor. Culturas urbanas de fin de siglo: la mirada antropológica. 1995. disponible en: <http://www.unesco.org/issj/rics153/canclinispa.html>

GOYTRE, Félix Arias. El estudio de la desigualdad urbana. CIUDAD Y SUSTENTABILIDAD. Revista URBANO. Pag. 31-60. Noviembre 2009. Concepción. Chile.

KOOLHAAS, Rem. [2001]. Mutaciones: Harvard project on the city Stefano Boeri multiplicity Sanford Kwinter Nadia Tazi Hans Ulrich Obrist / /; Arc en Rève Centre d'Architecture. Barcelona. Actar.

KNAPP, Ronald G. Chinese Landscapes: The Village as Place. University of Hawaii Press. 1992.

MCDONALD, Joan, Fco. Otava, D. Simioni, Michiko Komorizomo Lizuka. (1998). “Desarrollo sustentable de los asentamientos humanos. Logros y desafíos de las políticas habitacionales y urbanas de América Latina y el Caribe”. Serie Medio ambiente y Desarrollo. CEPAL. Santiago. Chile.

SILVA, Cristián (2011), Espacio Público Informal. Apreciaciones sobre la Infraestructura y los espacios públicos de Pudeto Bajo en Ancud, Revista Arquitecturas del Sur, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bio Bio, Vol. 30, N° 39, Concepción, Chile.

WILCKENS RECARTE, Paulina. Efectos de las Acciones de Radicación y Erradicación en la Situación Socio espacial de los Campamentos en el Área Metropolitana de Santiago Período 1980-1981, 1982-1983. Eure: Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, v.11: n.36. 1986. n.41.1987. n.36, pp.75-76.

El patrimonio cultural entre los volcanes del territorio Poblano-Tlaxcalteca.

The cultural heritage between the volcanoes of the Poblano-Tlaxcalteca territory.

Recibido: 25/04/17
Aceptado: 20/08/17

Carlos Montero Pantoja¹
Yesenia Hernández García²

Resumen

La investigación relata nuestra experiencia en la Actualización del Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala (ZMPT), en el Subsistema Patrimonio Cultural (2012). Este programa da primacía al patrimonio cultural como base del desarrollo.

El interés estaba puesto en llevar a la práctica profesional la experiencia académica en la línea del Patrimonio Cultural y el Paisaje Cultural, en el territorio cultural configurado durante siglos entre tres volcanes: *Popocatepetl*, *Iztaccíhuatl* y *La Malinche*.

El territorio cultural es cualitativamente distinto en extensión, concepción y estructura, del concepto institucional Zona Metropolitana (ZM), establecido cuantitativamente con criterios de población.

La investigación se basa en los conceptos: conocer, controlar, planear y divulgar publicados en la Guía de Gestión del Patrimonio Cultural (Querol, 2010). Conocer, comprendió a todos los tipos de Patrimonio, usando las categorías de UNESCO y las mexicanas. Planear, usó la matriz FODA para proponer políticas y estrategias de preservación del patrimonio cultural. Controlar utilizó los instrumentos de planeación mexicanos. Divulgar comprendió a las comunidades, los cabildos y las oficinas de gobierno.

La virtud de la investigación consistió en el uso de las funciones gubernamentales, como la planeación, para transferir las propuestas al potencial social y territorial de las comunidades.

Palabras Clave:

Patrimonio y paisaje cultural; zona metropolitana; territorio.

Abstract

The article presents our experience on the update of the Urban Development Program for the Metropolitan Area of Puebla and Tlaxcala, particularly within the subsystem of cultural patrimony. The main issue of this program was the stress on the role of cultural patrimony as base for development.

The main objective was to take the academic research on the fields of cultural landscape and cultural patrimony to professional practice over the ancient cultural territory constituted by three different volcanoes: Popocatepetl, Iztaccíhuatl and La Malinche. This territory is qualitatively different in spatial extension, definition and structure from the institutional definition of metropolitan area based on population criteria.

The research is based on the following concepts: to know, to control, planning and spreading, published on the Guide for Cultural Patrimony Management (Querol, 2010). To know, included all types of patrimony, using the categories developed by UNESCO and by Mexican institutions. Planning, was based on a SWOT matrix to develop policies and strategies to preserve cultural patrimony. Control was based on Mexican planning instruments. Spreading included communities, town halls and government offices.

The main contribution of this research was the use of governmental functions, like planning, to

¹ Nacionalidad mexicana. Adscripción: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vález Pliego", Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP): carlos.montero@correo.buap.mx

² Nacionalidad mexicana. Adscripción: estudiante del Doctorado en Diseño y Estudios Urbanos en la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Unidad Azcapotzalco

transfer the proposals built to the communities social and territorial potential.

Keywords:

Cultural patrimony; cultural landscape; metropolitan area, territory.

1. Introducción.

México ha conservado el patrimonio desde la visión monumental. Por tanto, la primera problemática es la contradicción entre los conceptos, criterios e instrumentación emnados de las convenciones del patrimonio mundial de UNESCO y las leyes mexicanas que mantienen la visión monumental de principios del siglo XX. Esa legislación sirvió de base para dar forma y contenido a la ley de monumentos, también a los procedimientos para decretar la cualidad monumental y el espacio físico que le comprende. Con esa base, México ha hecho registros desde la visión monumental. Por tanto, para todo lo relativo al patrimonio, únicamente se han tomado en cuenta los bienes monumentales, por ende, se carece de registros de los demás tipos de patrimonio.

Por esta razón, el sentido de la investigación se centró en identificar y conocer los tipos de Patrimonio desde la dimensión cultural, usando las categorías internacionales para los tipos de patrimonio cultural: natural, tangible, e intangible (UNESCO), así como, el patrimonio institucionalizado desde las leyes mexicanas para los monumentos y zonas.

Lo académico refiere a un territorio cultural cualitativamente distinto en extensión, concepción y estructura, del concepto institucional Zona Metropolitana (ZM), establecido cuantitativamente con criterios de población, así como, mediante acuerdos jurídico-políticos entre las entidades federales (CONAPO, INEGI Y SEDESOL), estatales (Ejecutivo de gobierno) y municipales (Ejecutivo de gobierno), para establecer los límites y fronteras de cada ZM. El trabajo contribuye con la crónica de la experiencia metodológica de investigación empírica y documental en la escala metropolitana.

2. El Tiempo.

El punto de partida es el presente, no obstante que el objeto de estudio contiene bienes culturales heredados de tiempos pretéritos, que han sido transformados sucesivamente durante su proceso evolutivo. En este trabajo se registraron solamente las circunstancias en las que se encuentra actualmente, considerando que, en alguna oportunidad, se debe profundizar en la indagación histórica para conocer las particularidades de los tipos de patrimonio porque, en una investigación de este tipo es necesario conocer el origen de los bienes culturales, la evolución histórica y especialmente las características y valores de cada etapa del proceso. Además, cuando se mira al pasado de los asentamientos para saber el origen y la evolución de los espacios y los paisajes configurados en cada parte del proceso, para contrastarlos con los paisajes actuales, se advierte cuanto han cambiado, incluso, es posible saber porque los componentes del paisaje se pierden. Sin embargo, por la complejidad e imposibilidad para conocer el proceso histórico del patrimonio cultural en un territorio cultural amplio, quedó pendiente la investigación histórica. Para cubrir los conocimientos históricos básicos, la investigación se apoyó en la información bibliográfica.

3. El Lugar.

La investigación se desarrolla en un territorio natural, configurado por la naturaleza de los volcanes Iztacihuatl, Popocatepetl y Malinche, cuyos deshielos formaron barrancas, arroyos y los ríos Zahuapan - Atoyac, Alseseca y San Francisco (Encañado). También abundan los cuerpos de agua, siendo importantes los que se conservan actualmente: Laguna de Acuitlapilco, Tlaxcala y las lagunas de San Baltazar y Chapulco en Puebla. Como puede percibirse, es un territorio cuya naturaleza está determinada por la orografía e hidrografía. La hidrografía es dominante, sin embargo, en las publicaciones poco se menciona sobre la cultura del agua, curiosa ausencia porque, los lugares con agua fueron los preferidos para establecer pueblos y ciudades prehispánicas

y virreinales, precisamente, porque era vital para la subsistencia, gracias a ello llegaron al presente, con una riqueza pluricultural tangible e intangible. Los volcanes dominan el paisaje, los horizontes y todavía son bordes naturales convertidos en fronteras culturales entre Puebla y Tlaxcala y, de ambas, con respecto al Valle de México.

4. La Escala.

Desde la dimensión cultural, la zona metropolitana tiene una escala diferente con visión territorial que comprende ámbitos habitados por grupos sociales que desarrollan actividades no urbanas y que, por tanto, habían estado ausentes en la comprensión del territorio urbano.

Esta escala cultural es más amplia como espacio social y también que el polígono oficial. La dimensión cultural ayudó a entender porque los asentamientos humanos estructuran subsistemas con funciones que desbordan fronteras y límites oficiales.

Este territorio cultural, para darle un sustento jurídico, se ajustó al polígono legalmente definido como Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.

Por consiguiente, forma parte del sistema nacional de zonas metropolitanas, ocupando el cuarto lugar en importancia.²

5. Sentido de la investigación y enfoque.

La investigación se supedita a los términos de referencia establecidos por las instituciones de gobierno, cuya cabeza estructural y metodológica correspondió, en aquellos años, a la SEDESOL, la especificidad a los municipios, en tanto que, la operación total, a los ejecutivos de la zona metropolitana. Por tanto, el enfoque y la estructura general del documento responde a los formatos y metodología establecidos legalmente en los propios términos de referencia. Como el subsistema patrimonio cultural tiene poco peso en la estructura del sistema, hubo libertad para, desde la visión académica, proponer el método correspondiente, así como, otorgar un peso

específico al patrimonio, en el sentido de que la conservación, especialmente la restauración, no se convirtiera en una carga, principalmente económica sino, por el contrario, que la puesta en valor de los bienes significara valorarlo y potenciarlo como recurso económico, para impulsar el desarrollo de las comunidades.

6. Resultados y Aportes.

Desde la academia, a las disciplinas que estudian a la ciudad y la arquitectura, suele resultarles complicado transferir los resultados de investigación para que apliquen, más aún a los conservadores del patrimonio cultural. La dificultad estriba en que la visión romántica de los académicos no se sustenta en los instrumentos de que se dispone en la vida real.

La investigación aporta propuestas en el ámbito de las estrategias, los programas y enuncia proyectos tendientes a la puesta en valor de los elementos del paisaje cultural, desde la preservación (protección, mantenimiento), la consolidación, hasta la restauración más, todo lo necesarios para gestionar la conservación de los bienes culturales localizados en el territorio cultural formado entre los volcanes.

Desde luego, la intención de la conservación, está acompañada de una estrategia de desarrollo económico y social, en donde el patrimonio es el recurso del desarrollo humano. Por tanto, se asume que el patrimonio es un recurso humano en donde la visión social es fundamental porque busca asegurar que los programas y proyectos fortalezcan la identidad y el arraigo local.

En este proyecto, las propuestas no se desarrollaron a nivel ejecutivo, pero si dieron las pautas para que las entidades de gobierno (estatales y municipales), en su ámbito de competencia, dispusieran de lo necesario para impulsar acciones conducentes a producir los planes específicos y sus correspondientes proyectos ejecutables.

7. El Patrimonio Cultural y Natural.

Para entender el patrimonio se recurrió a las definiciones de las convenciones del patrimonio mundial de UNESCO y a las leyes nacionales,

³ Cuando se realizó la investigación la ZMPT estaba constituida con 39 municipios de ambos estados: 20 de Tlaxcala y 19 de Puebla. Hoy ha sumado municipios.

especialmente a la Ley General de Asentamientos Humanos y a la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, porque constituyen la base de la instrumentación. Por ende, el trabajo se ajustó al marco legal establecido y de allí se tomaron las definiciones. Hoy, el patrimonio debe verse con otros ojos, entender que no es un recurso obsoleto, contrario a la modernidad, menos aún, que obstruye el desarrollo de las comunidades hacia el futuro. En este sentido, las variadas expresiones culturales de los habitantes de la ZMPT se manifiestan como patrimonio cultural desde las actuaciones de las personas sobre el medio natural que habitan (los volcanes, cerros, ríos), como lo usan, lo adaptan y lo transforman para cumplir con las necesidades básicas (Primarias, secundarias y terciarias), de donde resultan los espacios construidos (arquitectura y urbanismo), así como la producción inmaterial (gastronomía, artesanías, tauromaquia, los usos y costumbres). El cúmulo de las expresiones son los componentes de la cultura que configuran la identidad de cada grupo social; todas ellas han sido puestos y manifiestos en la naturaleza, el territorio confinado que marca al grupo y se crea el habitat con el cual fortalecen el arraigo (siendo la variable que puede medirse por las condiciones gratas o ingratas de los satisfactores, sostenidos bajo el principio de que el territorio debe ser capaz de proveer lo necesario y suficiente en la comunidad (Esta idea comprende diferentes escalas según la población y el territorio que ocupan: comunitario, urbano, municipal, metropolitano, regional, estatal, nacional).

7.1 El Paisaje Cultural.

El Convenio Europeo sobre paisaje lo define como: *El resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos en un territorio determinado. Se integra de elementos naturales y culturales, tangibles e intangibles. Por ello, el paisaje representa la identidad de un territorio y contribuye en el bienestar de los seres humanos reflejándose así en su calidad de vida* (Convenio, 2000). El paisaje cultural es un bien con valores propios medio ambientales, materiales (arquitectónicos, estéticos, técnicos, inmateriales), más otros acumulados y sumados a través del tiempo, que testimonian diversos aspectos de las personas que lo crean y lo disfrutan; también es un recurso económico de

muy alto valor en cuanto tiene un uso y una función en la vida social y cultural.

8. El Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI).

Este patrimonio ha sido reconocido por la UNESCO apenas en 2003. Es de los más complejos porque se refiere “*a los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que le son inherentes*” (Convención del Patrimonio Inmaterial, 2003). Y que se manifiesta en los ámbitos siguientes:

Lengua, tradiciones y expresiones orales. Sistemas lingüísticos; códigos comunicativos; formas, géneros y modelos comunicativos.

Artes de la representación

Prácticas sociales, rituales y actos festivos; sistemas de justicia (derecho consuetudinario); Sistemas de organización; expresiones musicales; danzas tradicionales; ceremonias y festividades tradicionales; ritos y sitios sagrados.

Conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo: manejo del espacio y entorno geográfico; mitos y concepciones del universo y naturaleza; conocimiento y manejo de recursos naturales; conocimiento de medicina y herbolaria tradicional; cocinas tradicionales, sabores culinarios y prácticas domésticas.

Técnicas artesanales tradicionales (artes y oficios tradicionales): tecnología (manejo y obtención de materias primas, utensilios y herramientas, procesos de elaboración); estética, diseño, simbología e iconografía; usos, destinos y significación social; creatividad y destreza.

Las comunidades se reconocen en este ámbito, pero, en nuestro país todavía no hay registros específicos. Se está trabajando. Las comunidades sobreviven en este contexto de manera natural, por tanto, adaptándose a las circunstancias.

9. Desarrollo de la Investigación.

La investigación se hizo desde la academia intentando que fuera multidisciplinaria. En el discurso se narra la experiencia de vinculación de la investigación con el ejercicio profesional, es decir, como se vincula la academia con el ejercicio profesional y como se transfieren los resultados a la sociedad.

10. Fases para conocimiento del patrimonio cultural (*conocer, controlar, planear y divulgar*).

10.1 Tipos y Categorías.

La primera parte, fase de conocimiento, comprendió el registro de los componentes de los tres tipos de patrimonio, reconocidos por las convenciones del patrimonio mundial; para saber que existe, donde y las condiciones. Una vez identificados los elementos del paisaje se estudiaron sus características para completa la lectura y el diagnóstico.

Por tanto, para conocer el patrimonio cultural en su condición actual fue necesario identificar y valorar. El tema de los valores tomó el significado más simple, relativo a los hábitos y costumbres tendientes a su conservación, se usaron los criterios siguientes: el emplazamiento (Lugar físico que ocupa en el territorio), el uso (Las actividades que se realizan en y con el bien), la función que tiene en el sistema rural o urbano (El papel que asume como componente físico y social en el lugar geográfico), las condiciones físicas de los bienes culturales (el deterioro, degrado más, todas las situaciones que presenta por intemperismo, abandono, vejez, etc.). Adicionalmente, se consideraron aspectos sociales para saber cual es la relación del patrimonio con la sociedad (los valores intrínsecos y extrínsecos que la sociedad actual les otorga).

Para determinar los tipos se combinaron las definiciones (además, por sí mismas tienen valor jurídico y cumplen como sustento), con las disposiciones establecidas en las leyes y los decretos específicos. Las convenciones mundiales, las leyes nacionales, las estatales y las municipales han definido las categorías del patrimonio; para efectos de este estudio únicamente se ordenan y se les proporciona un nombre:

1. Distintivo UNESCO (DU). Patrimonio con valor Universal validado por UNESCO. También el patrimonio que obtenga algún distintivo internacional. En esta categoría se consideró al patrimonio que se encuentra en lista

indicativa esperando para ser validado por UNESCO o cualquier entidad internacional.

2. Categoría A (CA). Patrimonio validado nacionalmente, con declaratoria o Ministerio de Ley.
3. Categoría B (CB). Patrimonio con valor estatal (Regional), con declaratoria o Ministerio de Ley.
4. Categoría C (CC). Patrimonio con valor Municipal (Local o vernáculo, aplica en el ámbito de la localidad). Lo asume la entidad en sus reglamentos y programas. Aquí se considera el Patrimonio con valor social, sin declaratoria o Ministerio de Ley, pero que es importante para la historia o la comunidad o porque son bienes que por alguna circunstancia no han sido valorados y registrados (Bienes de interés cultural o BIC).

Una vez entendido el concepto del patrimonio se pasó a diferenciarlo según sus cualidades, valores y estatus jurídico. Posteriormente, ya identificado, tipificado y categorizado así se estructuró:

Patrimonio Cultural: Tipos y Categorías

Tipo	Categoría	Ámbito de ley, decreto, convención.
Patrimonio Cultural (PC):	Monumentos Históricos (MH)	Ley Federal
	Monumentos Arqueológicos (MA)	
	Monumentos Artísticos (MArt)	
	Zona de Monumentos Históricos (ZMH)	
	Zona de Monumentos Arqueológicos (ZMA)	
	Zona de Monumentos Artísticos (ZMArt)	Leyes estatales de Puebla y Tlaxcala
	Poblaciones Típicas (PT)	
	Zona Típica Monumental (ZTM)	
Patrimonio Natural (PN):	Monumentos Naturales	UNESCO
	Formaciones Geológicas	
	Formaciones Fisiográficas	
	Zonas de Hábitat	
	Zonas Naturales	SEMARNAT
	Área de Belleza Natural	
	Área Natural Protegida	
	Parque Nacional o Estatal	

Fuente: Elaboración propia

11. Caracterización del Paisaje Cultural de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala (ZMPT).

11.1 Patrimonio Cultural y Natural.

El paisaje del territorio Poblano-Tlaxcalteca fue configurado por la naturaleza.

El patrimonio natural está constituido por los volcanes y los cerros que, bajo la denominación

de áreas naturales protegidas, poseen categoría e inscripción con los nombres de: Parque Nacional Malinche o Matlalcuéyatl, Parque Nacional Iztaccíhuatl-Popocatepetl, Sierra del Tenzo y Parque Estatal Flor del Bosque.

Es pertinente mencionar que los tres volcanes: Popocatepetl, Iztaccíhuatl y Malinche tienen varios significados para los habitantes, pues no solamente se asumen como parte del entorno natural, sino también, como esencia de la vida cotidiana, de sus costumbres, creencias y tradiciones que se han configurado desde tiempos pretéritos hasta el presente. Por ejemplo, para explicar la disposición de los edificios de la Zona Arqueológica de Xochitécatl, la investigadora Serra Puche, señala al respecto: “La orientación exacta de cada uno de los edificios de la Zona Arqueológica Xochitécatl sugiere una interpretación ritual del paisaje natural, es decir, el lugar de construcción fue elegido. La localización de cada uno de los edificios parece expresar una particular cosmovisión y, más específicamente, un nexo entre los volcanes y el hombre” (Serra, 2012).

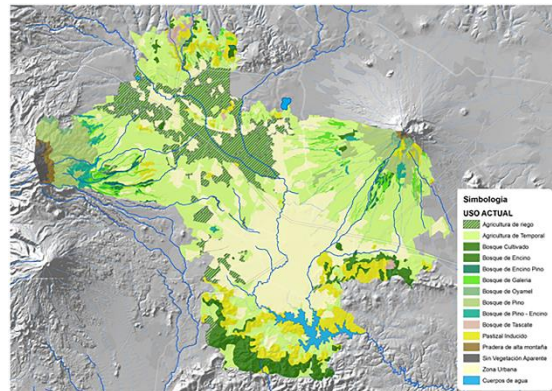
Además de los volcanes, el territorio contiene otras zonas de interés natural aunque, sin declaratoria oficial, como los perfiles ortográficos del Bloque Tlaxcala, los Cerros Mendocinas, Totolqueme, entre otros. También, los escurrimientos de los deshielos de los volcanes que en su bajada al valle configuran barrancas, ríos (Zahuapan, Atoyac, Zapatero y Alseseca), y arroyos, cuerpos y depósitos de agua (Lagunas y Jagüeyes), desde donde se conectan los canales de riego.

El agua suministrada por los volcanes, ha propiciado las condiciones necesarias para el cultivo de la tierra, base de la subsistencia de los habitantes de la región pero también para el consumo de otros territorios. La actividad agrícola es una de las características fundamentales de la ZMPT. Con ella y la naturaleza se produce el paisaje dominante del territorio.

Pero también, todos ellos tienen la función de recarga natural de acuíferos, captación de carbono y ser un elemento potencial para el nacimiento de flora, con cuya vegetación se conforma la belleza paisajística. La flora contiene especies arbóreas variadas de Álamos, Fresnos,

Pirules y frutales. La fauna endémica tradicional de las riberas de los ríos y canales subsiste básicamente por la vegetación, sin embargo, está amenazada por la contaminación y escasez de agua en el subsuelo. Llama la atención la pérdida de flora y fauna por ese motivo y, al mismo tiempo, la desaparición de una actividad económica porque eran productos de consumo habitual y para el comercio. Por ejemplo, en los ríos y principalmente en los cuerpos de agua abundaba carrizo, tule, aves, peces, y trucha.

Gráfico 001. Plano del patrimonio natural



Fuente: Plano propiedad del Despacho de Romano y Asociados, elaborado con datos de los autores.

11.2 Patrimonio Cultural Construido.

El paisaje construido comprende varios asentamientos humanos que contienen sitios arqueológicos y monumentos históricos de gran interés en materia de arquitectura virreinal (siglos XVI, XVII y XVIII), y neoclásica (siglo XIX). En el urbanismo se configuró un modelo de poblados, de clara influencia europea, cuyo núcleo se compone de la plaza principal (o Zócalo), rodeada de edificios de gobierno, religiosos y comerciales.

La ZMPT posee un aproximado de 3,614 monumentos históricos. Destacan por su valor universal los monasterios de Huejotzingo, Calpan y Tochimilco;³ la Biblioteca Palafoxiana y la Constanza Mexicana, que está en la lista Indicativa.

Mención especial merecen los bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial por la UNESCO, son:

⁴ Aunque los conventos de Tochimilco y Calpan territorialmente no se encuentran dentro de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala, estos en conjunto con el Convento de Huejotzingo forma parte de la ruta de los conventos, los monumentos datan del siglo XVI y se encuentran en las faldas del volcán Popocatepetl. Por su alto valor histórico y cultural, en 1994 la UNESCO los declaró como Patrimonio Mundial.

Los 14 Monasterios construidos durante el siglo XVI en las faldas del Volcán Popocatepetl (1994), de los cuales tres pertenecen a la ZMPT: San Andrés Calpan, Huejotzingo y Tochimilco; los demás pertenecen al Estado de Morelos.⁴ Juntos configuran una ruta conventual en una zona donde hay otros que no ostentan el distintivo UNESCO aunque, contienen cualidades idénticas;⁵ incluso, existen otros que no están en la ZMPT pero sí forman parte del mismo sistema conventual de la estructura evangelizadora del siglo XVI (Ruta de la Evangelización con tres órdenes: Franciscana, Agustina y Dominica; la primera se comparte con Morelos, Tlaxcala, México y DF; la segunda con DF, México, Querétaro, Hidalgo; la tercera, principalmente con Oaxaca).

Los sitios que están en la lista indicativa son las instalaciones industriales de la fábrica textil *La Constancia Mexicana* con su unidad habitacional. En la misma situación se encuentran las fábricas *La Covadonga* y *La María*. Todos estos conjuntos fabriles se instalaron a lo largo del río Atoyac, al igual que la fábrica *El Patriotismo*, hasta llegar a la de *Mayorazgo*. Estos sitios, por sí mismos, forman parte de los monumentos históricos, además, desde 1833 y hasta 1962, fueron muy importantes en la dinámica productiva y colectiva de Puebla y sus alrededores.

Las zonas de monumentos históricos reconocidas con declaratoria oficial son:

- El centro histórico de Puebla tiene Declaratoria de Zona de Monumentos Históricos (1977) y su ulterior inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial (1987). La *Zona de Monumentos Históricos de Puebla*. Comprende un Área de protección 6.99Km², con 391 Manzanas, que contienen 2,619 edificios con valor histórico. De los cuales 2,487 son inmuebles civiles, 71 inmuebles están destinados a fines educativos y servicios asistenciales y 61 inmuebles están destinados al culto religioso. Además, en esta misma zona se localizan 27 plazas y jardines (Decreto, 1977). Además, la ciudad cuenta con declaratorias

individuales de monumentos, por ejemplo, el Museo de la No Intervención Fuerte de Loreto, el Fuerte de Guadalupe (museo), Museo Local de Arte Religioso de Santa Mónica y Museo de Sitio Casa del Deán, Casa Museo José Luis Bello, etc. De los inmuebles religiosos destacan: Templo del Espíritu Santo, Iglesia de la Compañía; la Inmaculada Concepción (Catedral), y Santa Catalina de Siena. En lo que respecta al Municipio de Huejotzingo: el Ex convento de San Miguel, el Templo de San Diego y el Museo local de la Evangelización. Un recinto con doble valor: arquitectónico y documental es la Biblioteca Palafoxiana, por el valor de la memoria histórica fue inscrita con la distinción de Memoria del Mundo, falta que se le reconozca el valor arquitectónico como ejemplo único de lugar de memoria.

- La *Zona de Monumentos de San Felipe Ixtacuixtla*. Con Área de protección de 0.32Km², que comprende 33 Manzanas, con 45 edificios con valor histórico y arquitectónico construidos entre los siglos XVI al XIX (Decreto, 1986).
- La *Zona de Protección de Bienes Artísticos, Culturales y Arquitectura Vernácula de la Ciudad de Cholula de Rivadavia, Puebla*. Área de protección 3.3514 Km². Su traza y arquitectura son ejemplos característicos únicos desde la época prehispánica, de los siglos XVI al XIX, destacando edificios que fueron destinados al culto religiosos (Decreto, 1995).

El patrimonio cultural reconocido oficialmente es poco. No obstante, allí existen muchos más bienes culturales que destacan por sus valores culturales. Por ese motivo también, se identificaron los inmuebles de diversos géneros que son referente, emblema y de gran significado en los lugares. Con dichas características, a manera de ejemplo, son dominantes los religiosos y civiles, algunos destacados son: la Catedral y la Iglesia de la Compañía en Puebla; el Templo de San Diego y San Miguel en Huejotzingo; la

⁵ Son los monasterios de Atlatlalucan, Cuernavaca, San Juan Bautista en Tetela del Volcán, Oaxtepec, Santiago Apóstol en Ocuituco, Natividad de María en Tepoztlán, San Juan Bautista en Tlayacapan, Totolapan, Yautepec, San Juan Bautista en Yecapixtla, Zacualpan de Amilpas.

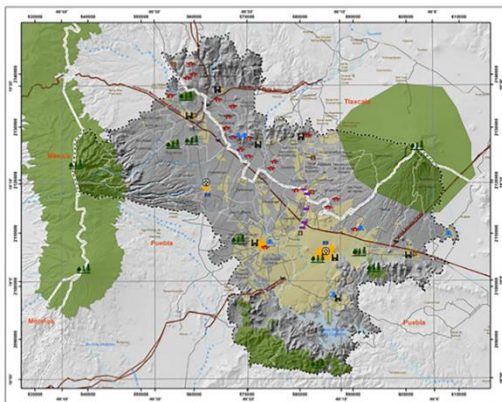
⁶ Por ejemplo, San Francisco Totimehuacán, Cuautinchán, Atlixco, Amozoc, San Pedro Cholula, San Martín Texmelucan, Natívititas, Tlaxcala, Puebla y Tepeyanco.

Iglesia de San Andrés, San Gabriel y Santa María Tonantzintla en San Andrés Cholula; la Parroquia de Santa María de la Natividad, el Templo de San Miguel del Milagro, la Capilla del Posito y el Templo San Miguel en Nativitas; el Templo de San Francisco en Tepeyanco; el Templo de Santa Inés y el Templo del Sagrado Corazón en Zacatelco; la Iglesia de la Merced, de las Clarisas y la Iglesia de San Agustín en Atlixco; sin hacer menor relevancia, también destaca la Iglesia del Divino Salvador en San Salvador el verde y la Parroquia de San Martín Caballero en San Martín Texmelucan. Todos son elementos focalizantes de las festividades religiosas.

Otro tipo de patrimonio cultural tangible que existe en el territorio de la ZMPT son las ex instalaciones de los ferrocarriles. El patrimonio Industrial (ferrocarrilero) identificado y protegidas por el INAH son las siguientes estaciones y rutas:

- *Amozoc*: ruta San Lorenzo-Puebla-Oriental.
- *Puebla*: La unión, ruta: San Lorenzo-Puebla-Oriental y Puebla MNFM, ruta: Apizaco-Puebla.
- *San Martín Texmelucan*: San Martín, ruta: San Lorenzo-Puebla-Oriental y Guilow: Ruta: San Lorenzo-Puebla-Oriental.
- *Ixtacuixtla de Mariano Matamoros*; Tlaloc, ruta: San Lorenzo-Puebla-Oriental.
- *Papalotla de Xicohtécatl*; Panzacola, ruta: Apizaco-Puebla.
- *Zacatelco*: Zacatelco, ruta Apizaco-Puebla.
- *Atlixco*, ruta: Los Arcos-Cuatla.

Gráfico 002. Patrimonio cultural ZMPT



Fuente: Plano propiedad del Despacho de Romano y Asociados, elaborado con datos de los autores.

En el tema de la Arqueología, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), informa que ha registrado 3,800 sitios arqueológicos: 2,632 en Puebla y 1,168 en Tlaxcala (CONACULTA, 2010). Esos sitios se hallan en proceso de investigación pero no se divulga la localización (Eso representa un riesgo porque no en todos ellos se trabaja, por consiguiente, si no se vigilan, son objeto de destrucción). Ese universo se reduce a cuatro Zonas Arqueológicas abiertas al público: Cacaxtla, Xochitécatl, Cholula y el cerrito de Tepatlaxco. Además, existen vestigios arqueológicos en Manzanilla y San Francisco Totimehuacán funcionando como zona deportiva. Las zonas y los sitios arqueológicos se fomentan desde la Secretaría de turismo como destinos turísticos por sus valores arquitectónicos, urbanísticos y paisajísticos.

11.3 Patrimonio Inmaterial.

A nivel Mundial, la UNESCO, a través de la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, reconoce ámbitos y representaciones culturales de algunas regiones o localidades. Para el caso de México la lista representativa tiene registradas a las siguientes manifestaciones culturales:

- El Mariachi, música de cuerdas, canto y trompeta.
- Las Fiestas Indígenas dedicadas a los muertos.
- La Charrería. Cultura, tradición y deporte mexicano. La Charrería, tradición ecuestre mexicana.
- La Cocina popular en la cultura mexicana.
- Medicina tradicional mexicana. Síndromes de filiación cultural (algunas enfermedades tradicionales) Caída de mollera, Empacho, Susto, Pérdida del alma, Mal de ojo.
- El corrido.

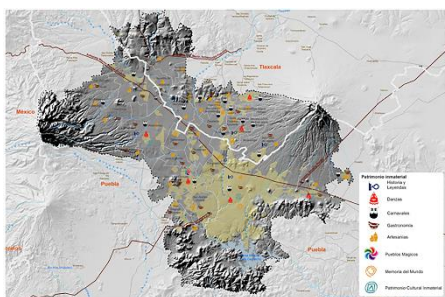
La riqueza inmaterial es impresionante, es un verdadero tesoro de mayor valía para las poblaciones, porque forman parte de su identidad y manifestaciones orales, artísticas, expresivas, etc. La manifestación de las expresiones colectivas son las más conocidas porque extienden sus lazos al ámbito nacional y, en ciertos casos al internacional. Las

manifestaciones y expresiones culturales que más destacan son las fiestas y tradiciones populares como las religiosas y civiles, por ejemplo: la fiesta dedicada al santo patrono de la localidad, la semana santa, el día de muertos, el carnaval, etc. En el territorio cultural estudiado algunas de las festividades locales más importantes son: la de Amozoc, celebrada el 15 de Agosto en honor a la Santísima Virgen María, bajo la advocación de Asunción; en Puebla, las fiestas de la Virgen de Guadalupe, la Virgen de Dolores (del templo de la Señora del Carmen), y la del Señor de las Maravillas; en San Andrés Cholula la fiesta de la Virgen de los Remedios y de Santa María en Tonantzintla (en Tonantzintla); en Nativitas la fiesta de San Miguel del Milagro en honor a San Miguel Arcángel.

En cuanto a carnavales destaca el de Huejotzingo (el cual, inicia el fin de semana anterior al miércoles de ceniza y culmina el martes). También hay carnaval en los barrios y pueblos conurbados de la ciudad de Puebla, y en Tepeyanco, Zacatelco, Xicohtzingo, Papalotla y Mazatecochco.

La cocina mexicana está inscrita en la lista del Patrimonio Mundial. En Puebla y Tlaxcala la muestra gastronómica es basta, existen platillos famosos como el mole poblano y los chiles en nogada de Puebla; el mole verde, prieto, de panza, etc., tamales; diversidad de carnes (cecina de Atlixco), carnitas y barbacoa; dulces típicos (de calabaza, conservas de perón, de pera, de tejocote y de chayote); y bebidas como el pulque y la sidra.

Gráfico 003: Plano del patrimonio inmaterial



Fuente: Plano propiedad del Despacho de Romano y Asociados, elaborado con datos de los autores.

12. La conformación de Paisajes entre los volcanes del Territorio Poblano – Tlaxcalteca.

El paisaje cultural de la ZMTP se integra con los elementos naturales, los construidos y sus manifestaciones culturales. Su combinación configura los rasgos urbanos y rurales que proporcionan el carácter que identifica a cada localidad o ciudad (Unidad de Paisaje). Por ejemplo, en las zonas urbanas existe un predominio de lo construido sobre suelos y vegetación, en contraste con lo rural, en donde se logra una combinación del predominio de los paisajes agrícolas, la vegetación con una minoría edificada.

Con ese sentido se exponen algunos ejemplos de lectura de paisajes que se conforman como Unidad de Paisaje (UP), en el contexto de las regiones y el territorio. La UP es un lugar físico que se ha configurado como sistema construido por las personas, por consiguiente, cada una de sus partes es una expresión material y/o inmaterial de la forma de vida cotidiana: habitar, trabajar, recrear, etcétera.

Entonces, los elementos de la vida cotidiana del pasado, hoy se conciben como el patrimonio de la zona metropolitana, pero, hoy no son los que configuran las unidades del paisaje, sino que forman parte de él, generalmente como un ente extraño, soportado por el supuesto cúmulo de valores otorgado por las instituciones y los especialistas, pero, sin un reconocimiento de la sociedad que lo tiene en su paisaje.

En el ámbito rural se forman vistas panorámicas de singular belleza, siendo dominantes los espacios agrícolas sobre las áreas construidas; en la imagen aparecen en primer plano las tierras agrícolas y, en el horizonte, las vistas panorámicas donde aparecen siempre los volcanes. No parece holgado decir que los volcanes Popocatepetl, Iztaccíhuatl y La Malinche son hitos memorables que han dado carácter a las culturas locales.

Pero también ya se testimonian las construcciones irregulares o periféricas que ya no guardan ninguna relación con el entorno (puesto que no son rurales pero tampoco completamente urbanas), porque se elaboran con materiales diferentes a los usados tradicionalmente por las localidades pues los tomaban del entorno; además se modifican los prototipos arquitectónicos con el

incremento en las alturas de la construcción, obstruyendo las vistas de dentro del sitio urbano hacia fuera (desaparecen los fondos de la imagen paisajística tradicional).

Gráfico 004



Fuente: Foto de los autores

Con la orografía a diferentes escalas y dimensiones, se forma un contexto paisajístico inigualable con los perfiles de los cerros que se levantan en áreas específicas como el cerro de San Juan, los cerros de Loreto y Guadalupe, el cerro del Tepoxuchitl, el arbolado de Flor del Bosque y la Sierra del Tentzo en Puebla; los Cerros Totolqueme y Mendocinas en San Martín Texmelucan. En las partes descendiente y baja, se complementa con los escurrimientos de agua, cuyos caudales forman arroyos, ríos, barrancas y depósitos de agua; en esos lugares se forman hábitat caracterizado con vegetación de plantas diversas, animales y localidades que se entre mezclan.

Gráfico 005



Fuente: Foto de los autores

El patrimonio construido por sí mismo contiene valores arquitectónicos, estéticos, a los que se suman los valores de la comunidad que representan procesos de historicidad, carácter e identidad local, regional y universal, de gran significado para la población local; asimismo, esos bienes, emplazados en su entorno, contexto natural y cultural suelen conformar conjuntos/zonas de enorme valor social, urbano, geográfico, visual y, hasta económico de gran relevancia.

Gráfico 006



Fuente: Foto de los autores

La agricultura está asociada a otros aspectos de la vida cotidiana como son los procesos festivos en donde San Isidro Labrador pierde terreno. Desde luego, el patrimonio natural vale por su connotación de recurso natural por ser parte esencial de un sistema de ciclos ecológicos del medio natural, pero, también como actividad económica. Así los volcanes cuyas vistas y su contexto natural se comparten con lo infinito de las visuales y los terrenos de cultivo que especialmente caracterizan a algunas regiones; por ejemplo, San Andrés Cholula con el cultivo de flores y nopales.

13. Problemática del paisaje cultural y sus elementos.

Resulta substancial comprender como la naturaleza y el hombre han sido elementos que se condicionan, se complementan y en ciertos momentos son antagónicos por la capacidad del hombre para transformar el entorno, provocando algunas veces desequilibrios sustantivos al medio natural y construido.

Como debilidades se nota que muchas son las obras inmuebles, de paisaje, testimonios inmateriales que nacieron, vivieron y que cayeron en el olvido cumpliendo con el ciclo evolutivo de cualquier ser. Los bienes culturales, en su mayoría, cuentan con información referente a la identificación, registro e inventario y declaratoria oficial. Pero en situación de riesgo se encuentran todos los sitios y los bienes culturales no inventariados y carentes de algún tipo de declaratoria.

El Paisaje está amenazado por factores que lo transforman y alteran día a día. El factor principal es el crecimiento de la mancha urbana, que rebasa las fronteras urbanas de los municipios y localidades; poco a poco se apropia de más y más superficie agrícola, de bosque, de cuerpos de agua, incluyendo a los poblados rurales, convirtiéndolos en pueblos urbanos y la

superficie que le corresponde en suelo urbanizable. Este fenómeno urbano, en el ámbito del paisaje y del patrimonio cultural edificado, significa acabar con las unidades de paisaje, que tuvieron un origen no urbano, así como, también con los recursos naturales no renovables como el suelo agrícola, la vegetación y su fauna, los lechos de agua y las barrancas. Las consecuencias de esta tendencia no se han estudiado, consecuentemente, tampoco se advierte el peligro ecológico y cultural que conlleva. Estas circunstancias representan un peligro para la protección y la conservación de los poblados que contienen rasgos locales en su trazado, arquitectura típica, materiales, historia y vegetación, además de sus expresiones inmateriales y que, si bien, no consiguen la categoría de monumentos si configuran un paisaje cultural local.

En las zonas urbanas, donde existen polígonos declarados oficialmente como centros históricos; allí, el confinamiento solo ha servido para que los habitantes consideren a esos inmuebles en condición de intocable, pero, fuera de allí, en sectores cuyos inmuebles no alcanzan la categoría de monumento, existe absoluta libertad para realizar cualquier tipo de operaciones, además, amparados en que no hay un marco legal de protección para los polígonos exteriores.

En general, los inmuebles están siendo modificados, alterando su estructura original, debido a que la sociedad no lo asume como propio. Algunos de los inmuebles civiles y religiosos tienen modificaciones (en fachada y estructura), que han sido realizadas sin ninguna asesoría y violando la reglamentación, por tanto, también las intervenciones provocan la pérdida de elementos puntuales que alteran la originalidad del patrimonio al utilizar nuevos materiales y formas.

En la periferia de los sitios urbanos se construye desordenado: no existe una homogeneidad en las alturas de las construcciones; las fachadas tienen arreglos personales y están dominadas por los anuncios; los paraderos del transporte público (taxi, combis, microbús, etc.), de lugares urbanos pequeños se ubican en los alrededores de la plaza principal, ocasionando conflictos viales a la movilidad y creando riesgos para los peatones. El

cableado todavía es aéreo, circunstancia que afea la imagen de los lugares, además, impide visualizar los inmuebles que son singulares por su belleza. El mobiliario y la señalética (informativa, preventiva y turística), es muy limitada, puede afirmarse que no cumple con lo básico porque no orienta a quienes se mueven en carreteras nacionales, por ejemplo, llegar desde la autopista México-Puebla, hasta Cacaxtla-Xochitecatl es complicado.

En lo que respecta al Patrimonio cultural inmaterial de la ZMPT, existe poco identificado a nivel regional y nacional; es decir, no hay registros oficiales; cuando menos, desde las comunidades, han sido difundidas las fiestas, tradiciones, gastronomía, música, artesanías, etc., el alcance de estas expresiones es a nivel local y regional; por esta circunstancia, los intangibles están en riesgo de perderse, al mismo tiempo que las generaciones que los sostienen.

La crisis económica merma la representación de danzas y música. Sumado al cambio cultural acelerado con la globalización que incide directamente en la manifestación del PCI. Además, faltan apoyos para foros y difusión, así como, para la reproducción de danzas, escenificaciones y música. La "comercialización" del carnaval hace que el sentido original de este se pierda. Por ello, se deben diseñar mecanismo de conservación en la escenificación y los trajes típicos. Algunas artesanías, al no estar "de moda", no son consumibles; otras se modifican a favor de ganancias económicas, transformando el sentido y esencia del PCI.

Los cambios ecológicos ponen en peligro la producción de los alimentos que son la base del recetario local para la preparación de la comida habitual. También afecta en la sustitución de ingredientes que vienen de fuera del entorno gastronómico de la comunidad.

El PCI no sigue una lógica de mercado. Por tanto, falta un mercado adecuado para la comercialización del producto (insumos y artesanía). El deterioro ambiental hace que los materiales para su elaboración sean escasos.

La necesidad de comercializar las artesanías hace que su reproducción fidedigna se vea alterada. Se descontextualizan para ponerla en el mercado

como elemento característico de la identidad a una región.

Por tanto, la figura del paisaje y sus componentes deben trascender las visiones monumentalistas y conservadoras de elementos puntuales, vislumbrando un territorio cultural como sistema de lugares (Unidad de Paisaje), con todas las características naturales, espaciales e inmateriales de la construcción social.

14. Potencialidades del patrimonio cultural.

14.1 Patrimonio natural:

Los parques: Parque Nacional La Malinche, Parque Nacional Izta-Popo, Presa de Valsequillo, Sierra del Tentzo, Ríos Atoyac y Alseseca, lagunas de Chapulco, San Baltazar y las diversas vistas paisajísticas que se conforman con los elementos naturales y contruidos, constituyen una riqueza natural con un potencial enorme para el medio ambiente y el turismo de naturaleza y de montaña, siempre que la base de todo lo que se impulse sea esencialmente a favor de la preservación.

14.2 Patrimonio cultural tangible:

Las Zonas de Monumentos Históricas de Puebla, Atlixco y San Felipe Ixtacuixtla Zona Típica de San Pedro Cholula, son sitios culturales con diversas capacidades, lo cual diversifica las opciones para elaborar planes de gestión con potencial.

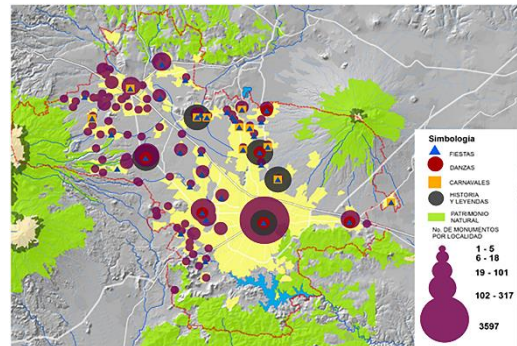
Los Monumentos Históricos Religiosos (Templos y Ex Conventos), pueden aprovecharse para diseñar rutas e itinerarios especializados, temáticos, por ejemplo, la ruta de los Ex Conventos Franciscanos.

El Patrimonio Industrial (Fábricas), deben mirarse como posibles proyectos de rehabilitación y rescate, dándoles nuevos usos en zonas estratégicas. Las vías y estaciones del ferrocarril, por ser espacio privado, tiene aspectos particulares. Este caso ha sido tratado desde el espacio público como vías verdes y también como parte de la estructura de movilidad (hace años se ha propuesto para Puebla y Tlaxcala el

sistema de ferrocarril metropolitano, sin ninguna respuesta institucional). El rescate de las vías y estaciones para aprovechamiento de espacios de encuentro. Estos esfuerzos han resultado inútiles, lo más sencillo ha sido convertir a las vías en calles urbanas.

Las zonas arqueológicas, representan para la ZMPT una gran oportunidad para consolidarlas y convertirlas en polos de desarrollo turístico, tan solo conectándolas a las zonas arqueológicas importantes como Tula, Teotihuacan y Cantona.

Gráfico 007. Patrimonios cantidad esquemática



Fuente: Plano propiedad del Despacho de Romano y Asociados, elaborado con datos de los autores.

14.3 Patrimonio cultural inmaterial:

La gastronomía constituye un aporte cultural importante que puede ser comercializado. Además, de los aportes alimenticios: calóricos, energéticos, proteínicos, etcétera., constituyen una base importante para la actividad turística. (Diseño de rutas gastronómicas).

Las artesanías, al igual que la gastronomía conlleva un aporte cultural: conservar la tradición en la elaboración del objeto (los oficios) y también el recurso natural con el que se elabora (implica regenerar humedales y bosques); además, contribuye con la economía porque el producto puede ser comercializado desde los creadores.

Las fiestas y tradiciones, además del significado del ritual, son un ejemplo de organización basada en la tradición de las mayordomías religiosas que imponen derechos y obligaciones que trascienden a los miembros de la familia. Por tanto, recrea los valores de la unión familiar y el trabajo y conlleva beneficios sociales, de estatus y prestigio. Algunos rituales se han potenciado para atraer turismo, por ejemplo, en Puebla, la Marcha del Silencio en “Viernes Santo”, atrae miles de turistas; las festividades patronales de Ocotlán y

San Miguel del Milagro, Tlaxcala, son santuarios por los cuales circulan diariamente miles de fieles en peregrinaciones.

En lo que respecta a Lenguas, Tradiciones y Expresiones orales (leyendas), hay limitaciones porque son los cronistas quienes recopilan las historias orales de los actores sociales, pero, también los profesionales de la literatura recopilan las historias para publicarlas, no obstante, son los miembros de las comunidades quienes, de manera natural, transmiten de generación en generación la lengua materna, así como transmiten sus expresiones a la vida social.

15. Estrategias y Propuestas.

A lo largo del discurso se puso en evidencia que el paisaje configurado entre los volcanes del territorio poblano-tlaxcalteca posee una vasta riqueza patrimonial histórica y social, con potencialidades y debilidades, que, en conjunto, dan como resultado el paisaje cultural actual. Por tanto, es indispensable superar las debilidades tomando medidas para su preservación, mantenimiento, restauración, conservación y puesta en valor para garantizar su óptimo aprovechamiento en beneficio de la sociedad que los contiene.

Para lograrlo, se establecen una serie de estrategias, programas y proyectos integrales que, involucra a los diferentes tipos de patrimonio existentes. En principio, estos consideran a los inmuebles con su contexto histórico, cultural y natural; además, incluyen a los principales agentes sociales (población, autoridades municipales y académicos), para sumar esfuerzos y contribuir al rescate y conservación de las unidades del paisaje cultural. Lograr la conjunción y suma de esfuerzos es un paso importante, mientras tanto, en este texto, se exponen solo algunos ejemplos de los proyectos. En la escala mayor se atiende el desequilibrio metropolitano porque es un indicativo de que algunos de los componentes del sistema no funcionan adecuadamente y que, por consecuencia, pueden colapsar el sistema territorial. El equilibrio es la armonía, por tanto, la ZMPT debe ser un sistema de asentamientos humanos y centros de población relacionados y articulados, no solamente en lo físico sino, sobre todo, en lo histórico y lo cultural. Cada lugar debe participar en el sistema metropolitano destacando

y poniendo en valor lo propio: su historia, sus expresiones tangibles e intangibles (Patrimonio Cultural) y su vocación natural; por su parte, la sociedad, reconociendo y respetando la diversidad cultural, se asume como el cúmulo armónico de los elementos locales con los cuales se fortalecen sus raíces, identidad, cohesión social, participación ciudadana y potencia sus recursos como producto de desarrollo económico, social y cultural.

El primer ámbito de actuación estratégica corresponde al Patrimonio Cultural (PC), inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial (World Heritage List), denominado en este trabajo como la Distinción UNESCO (DU); en el mismo nivel se hallan sus equivalentes como la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad (PI), Memoria del Mundo (MM), así como el reconocimiento Denominación de Origen (DO), referido a productos elaborados por el hombre.

Las actuaciones en esta categoría responden a postulados legales firmados en las convenciones relativas, así como a las exigencias de la Organización Mundial del Turismo (OMT), en lo concerniente al crecimiento económico, desarrollo incluyente y sostenibilidad ambiental, desde luego, a la calidad en los servicios y equipamientos.

Los tipos de Patrimonio, de esta categoría son: la zona de monumentos de la ciudad de Puebla, allí mismo, la Biblioteca Palafoxiana, El Archivo Municipal (Con algunos de sus volúmenes); también talleres de Talavera con la certificación DO4; más, los intangibles registradas en la lista del PI, estos son: El Mariachi, música de cuerdas, canto y trompeta; Las fiestas Indígenas dedicadas a los muertos; La Charrería, tradición ecuestre mexicana; La cocina popular en la cultura mexicana; la Medicina tradicional mexicana que considera: Síndromes de filiación cultural (algunas enfermedades tradicionales) Caída de mollera, Empacho, Susto, Pérdida del alma, Mal de ojo; El corrido; la Charrería como Cultura, tradición y deporte mexicano. Este patrimonio inmaterial pertenece a todas las regiones del país. En el diagnóstico resultó que la Ciudad de Puebla es la Unidad de Paisaje más importante del sistema patrimonio, por tanto, es “La Cereza del

Pastel”, “La Perla de la Virgen” o “La Joya de la Corona”, de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. El sistema metropolitano de relación de estos bienes culturales es de ámbito internacional, desde luego, nacional, por su relación con las demás ciudades, zonas y monumentos DU. Las DU también configuran zonas (ZAE), la principal de ellas es la central que se denomina: Altiplano.

Tabla 2: Propuesta de zonas de atención estratégica-turística.

Zona	Municipios o Localidad	Características	Rutas Turísticas
1	Tepeyanco	Contenido de importantes inmuebles de carácter religioso, aptos para la visita turística, así como elementos inmateriales que los hacen atractivos y diferentes uno de otro	Iglesias y Capillas
	Teolochocho		Barroco y Artesanías
	Acuamanala		
	Mazalecocho		
	Papalotla		
	Xicotzincó		
Zacatelco			
2	Tetlatlahuca	Dentro de esta zona se puede encontrar una diversidad de tipos de patrimonio, la cual la ayuda para la atracción turística.	Iglesias y Capillas
	Nativitas		Huellas del Pasado
	San Miguel Xochitecatlil, Nativitas		
	San Miguel del Milagro, Nativitas		
	San Rafael Tenanyecac, Nativitas		
	Santa Apolonia Teacalco		
Zonas Arqueológicas Cacaxtla-Xochitecatlil	Edificios Contemporáneos		
3	Teolochocho	Conformada por municipios dentro y fuera de la ZMPT, pero los cuales tienen elementos patrimoniales en común que los hacen una zona de gran atractivo turístico, principalmente religioso y la localización de conventos franciscanos.	Conventos siglo XVI
	Tepeyanco		Barroco y Artesanías
	Zacualpan		Edificios Contemporáneos
	Santa Isabel Xiloxotla		Templos siglo XVI al XVII
	La Magdalena Tlatelulco		PU para el fomento de las artesanías y arte popular
	Chiautempan		PU para la protección y aprovechamientos de Centros Históricos y monumentos religiosos
	Tlaxcala		
Totolac			
4	Los Reyes	Haciendas con un gran potencial turístico	Huellas del Pasado
	Santa Águeda		
5	Cusuhtinchan	Municipios que se encuentran la mayoría fuera de la ZMPT, pero que son de gran apoyo patrimonial principalmente por la localización de ex conventos franciscanos, y estar en una zona importante de ónix y mármol	Periférica
	Tecali		
	Tecamachalco		
	Huixcolotla		
	Tepeaca		Del Ónix
Amozoc			

Fuente: Elaboración propia.

16. A manera de ejemplo de las propuestas de actuación.

16.1 Objetivo General.

Poner en valor los elementos del paisaje de acuerdo con sus características naturales, históricas, culturales y monumentales de manera que cohesionen la identidad de los habitantes del vale poblano-tlaxcalteca.

16.2 Estrategias (E):

1. Identificar las Unidades de Paisaje.
2. Proporcionar mantenimiento a las unidades del Paisaje.

3. Mejoramiento de las unidades del Paisaje Cultural.
4. Rescatar y restaurar los inmuebles que están en ruina, proporcionándoles un uso y función.
5. Impulsar acciones para que las unidades del Paisaje estén contempladas en los instrumentos de planeación, específicamente dentro de los planes y programas de desarrollo de los municipios.

16.2 Programas.

Programa de fortalecimiento de la vocación agrícola (E1, E2, E3 y E5).

El objetivo principal del programa es fomentar la protección y conservación de los recursos naturales buscando el desarrollo económico de la población local, a través de la producción/venta de productos agrícolas tradicionales (agricultura orgánica y amaranto).

1. Proyecto de Saneamiento de cuerpos de agua, ríos y arroyos.
2. Proyecto de mejoramiento del suelo y las técnicas agrícolas.
3. Proyecto para fortalecer el consumo del Amaranto.
4. Proyecto de parques agrícolas.
5. Proyecto para la creación de los mercados tradicionales de productos orgánicos.

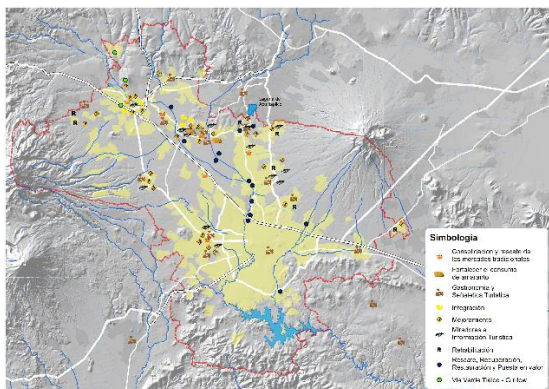
Programa de restauración, mantenimiento, consolidación y conservación del Patrimonio Edificado (E4).

El objetivo principal es mejorar las condiciones físicas de los inmuebles mediante intervenciones físicas para proporcionarles uso, función, ponerlas en valor y en la dinámica económica. El programa está encaminado a recuperar, sobre todo, los inmuebles abandonados y/o arruinados, recobrando sus cualidades arquitectónicas; así también aquellos inmuebles que por su ubicación deben ser objeto de acciones de mejoramiento en su fachada y en su entorno.

1. Proyecto de recuperación y rehabilitación de las estaciones del ferrocarril en desuso.
2. Proyecto para la recuperación, restauración y puesta en valor de las fábricas de la ribera del río Atoyac.

3. Proyecto de investigación, conservación y puesta en valor del patrimonio arqueológico.
4. Proyecto de Integración de la Zonas Arqueológica Cacaxtla con Xochitlácatl.
5. Proyecto de Mejoramiento de la Zona Arqueológica San Cristóbal Tepatlaxco.
6. Proyecto para el Mejoramiento de la Imagen Urbana del centro de las localidades.

Gráfico 08. Carretera de proyecto



Fuente: Plano propiedad del Despacho de Romano y Asociados, elaborado con datos de los autores.

17. Conclusión.

En general, basados en la información documental encontrada, más el trabajo en campo, se detectó que el paisaje del territorio Poblano-Tlaxcalteca es único. Se integra de elementos naturales, construidos e inmateriales, su combinación configura rasgos urbanos y rurales que proporcionan el carácter que identifica a cada localidad o ciudad. En este sentido, los elementos naturales que caracterizan el paisaje de valle son los volcanes junto con los perfiles orográficos de los cerros que se levantan en áreas específicas. En las zonas con predominio rural son extraordinarias las vistas panorámicas de singular belleza, una de las imágenes más bellas de todos los días es el atardecer y puesta del sol sobre los volcanes Popocatepétl e Iztaccíhuatl. En cuanto a las zonas urbanas se refiere, éstas pierden su belleza; el crecimiento urbano genera imágenes desordenadas y sucias; la lectura histórica se complica debido a las alteraciones sobre lo construido. El patrimonio natural está a punto de exterminio. Con esta visión se plantean tres escenarios:

17.1 Escenario tendencial del Patrimonio Cultural, Natural e Inmaterial (PCNI).

Los asentamientos pierden su carácter tradicional, típico, vernáculo, arqueológico, histórico y artístico a causa del deterioro progresivo por negligencia o abandono y/o por la alteración y la modificación del Patrimonio cultural, natural e inmaterial de la ZMPT, hasta llegar a su pérdida total.

Este escenario es fatal porque significa la pérdida de un bien y un testimonio de la historia local, regional y nacional, afectando con esto, el carácter e identidad local. Además, se pierde un recurso económico y la oportunidad de convertirlo en producto turístico para mejorar el desarrollo y calidad de vida de la Población.

El comportamiento tendencial por factores que intervienen en el escenario tendencial de patrimonio cultural, natural e inmaterial, se describe de la siguiente forma:

- Incremento del crecimiento urbano desordenado paulatino afecta al PCNI de tres formas: favorece el nacimiento de los asentamientos irregulares sobre áreas con vocación natural; modificación de los inmuebles para usos distintos a los originales, afectando los usos del suelo y la imagen urbana; el económico en una causa de la escasez de insumos para la producción de la arquitectura tradicional, las artesanías y la gastronomía.
- Dificil acceso a los sitios patrimoniales y turísticos de la ZMPT, propiciando el desdén por muchos destinos.

17.2 Escenario óptimo del Patrimonio Cultural Natural, Cultural e Inmaterial.

Para revertir y evitar el escenario tendencial en materia de Patrimonio, Cultural, Natural e inmaterial y a sus factores de incidencia, se planta el siguiente escenario óptimo y algunos elementos de apoyo:

Es necesario realizar el Plan de Gestión del PCNI donde se definan las estrategias de conocimiento: terminación y actualización del catálogo del PCNI; control: protección, vigilancia, asesoramiento y autorización de las intervenciones que los habitantes realicen en los

inmuebles de valor patrimonial; planeación: rehabilitación conservación, y determinación de productos patrimoniales para el fomento de la actividad turística; finalmente, la difusión del Patrimonio de la ZMPT en tres niveles: informativo, formativo y de entretenimiento.

Para conseguirlo se requiere de los siguientes elementos de apoyo:

- Valoración y sensibilización del PCNI como elemento de gran importancia ambiental, económica, turística, social, económica de la ZMPT.
- Difusión coordinada a nivel local, nacional e internacional sobre las prácticas tradicionales más representativas del patrimonio inmaterial (gastronomía, artesanías, música, danza, leyendas, etc.), de los municipios de la ZMPT.

17.3 Escenario deseable, estratégico o de concertación.

Integrar las políticas, estrategias y acciones de los distintos niveles de gobierno como actores principales del Plan de Gestión de Patrimonio, de manera que la responsabilidad legal y operacional sea compartida y no como hasta ahora que la custodia del Patrimonio Cultural es exclusividad del INAH. Por tanto, la primera acción es el conocimiento del patrimonio y para ello es fundamental terminar, revisar y actualizar el inventario y catálogo actual del patrimonio cultural. Incorporarlo en los planes estatales y municipales y en los programas sectoriales correspondientes, de manera que el PCNI constituya parte del día a día de las administraciones gubernamentales.

18. Referencias Bibliográficas.

GONZÁLEZ, A. (2008). Humedales en el sureste de Tlaxcala: Agua y Agricultura en el siglo XX. México: Universidad Iberoamericana, Departamento de Ciencias Sociales y Políticas.

GONZÁLEZ, A. (1997). Agricultura y especialistas en ideología agrícola en Tlaxcala, En Broda, Johanna. Graniceros: Cosmovisión y meteorología indígenas de Mesoamérica, México: Colegio Mexiquense, UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas.

SERRA, MC., & Lazcano, JC. (2011). Vida cotidiana. Xochitécatl-Cacaxtla, Días, Años, Milenios. México: UNAM.

CONACULTA (2010), Atlas de Infraestructura y Patrimonio Cultural de México”. Avance de sitios registrados, México.

UNESCO, (1972), Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, París, Francia.

UNESCO, (2003), Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, París, Francia.

INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA (1994), Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles del Estado de Tlaxcala, México: INAH, SEDESOL y Gobierno del Estado de Tlaxcala.

INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA, (1994), Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles del Estado de Puebla, México: INAH, SEDESOL y Gobierno del Estado de Puebla.

ROMANO, Mauricio y Asociados (2012), Actualización del Plan de Desarrollo de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.

Leyes y Convenios:

CONSEJO DE EUROPA (2000), Convenio Europeo del Paisaje, Florencia, Italia.

Decreto por la cual se declara Zona de Monumentos Históricos a la ciudad de Puebla (1977), México, Diario Oficial de la Federación, 18 de noviembre de 1977.

Decreto por el cual se declara una Zona de Monumentos Históricos en la población de San Felipe Ixtacuixtla, Tlaxcala, México, Diario Oficial de la Federación, 01 de abril de 1986.

Decreto por el que se Declara Zona de Protección de Bienes Artísticos, Culturales y Arquitectura Vernácula e la Ciudad de Cholula de Rivadavia (1995), Puebla, Diario Oficial del Gobierno del Estado de Puebla, febrero de 1995. México.

La arquitectura como reclamo turístico: visión académica y vernácula.¹

Architecture as a tourist claim: academic vision and vernacular.

Recibido: 17/06/17

Aceptado: 20/08/17

Laura Susana Zamudio Vega²

Resumen

Aunque arquitectura y turismo han mantenido una estrecha relación desde los inicios de esta actividad (recuérdese el Gran Tour aristocrático del siglo XVII organizado en torno a la arquitectura clásica), sólo hace pocos años la crítica arquitectónica ha empezado a manifestar interés por el fenómeno turístico, mostrando su importancia en la comprensión y configuración del espacio habitable. En este contexto, se estudian aquí las tres principales relaciones identificadas entre ambas disciplinas, prestando especial atención a la arquitectura como reclamo turístico, debido a las nuevas formas que está adquiriendo. Se busca, sobre todo, identificar los valores apreciados en la arquitectura durante los viajes, al distinguir diferencias significativas entre los valores destacados de las obras en los ámbitos académicos y los valorados por el turista. Diferencia magnificada en edificios e intervenciones recientes, que inducen a reflexionar sobre la utilización que el turismo contemporáneo hace de la arquitectura y cómo la profesión está respondiendo a estos nuevos desafíos.

Palabras Clave:

Arquitectura; turismo; atractivo turístico; promoción turística; apreciación arquitectónica; valores arquitectónicos; imaginario; México.

Abstract

Although architecture and tourism have maintained a close relationship since the beginning of this activity (remember the aristocratic Grand Tour of the seventeenth century organized around classical architecture), only a few years ago architectural criticism has begun to express interest in the tourist phenomenon, Showing its importance in the understanding and configuration of the living space. In this context, we study here the three main relationships identified between the two disciplines, paying particular attention to architecture as a tourist attraction, due to the new forms it is acquiring. Above all, the aim is to identify the values appreciated in the architecture during the trips, by distinguishing significant differences between the outstanding values of the works in the academic fields and those valued by the tourist. Magnified difference in buildings and recent interventions, which lead to reflect on the use that contemporary tourism makes of architecture and how the profession is responding to these new challenges.

Keywords:

Architecture; tourism; tourist attraction; tourist promotion; architectural appreciation; architectural values; imaginary; Mexico.

¹ El presente trabajo es parte de la investigación doctoral "Participación y consideración de la Arquitectura del siglo XX en la promoción y desarrollo turístico. El caso de México", Escuela Técnica Superior de Arquitectura y Geodesia, Universidad de Alcalá de Henares. Correo electrónico: e-mail: arq.zamudio@hotmail.com

² Arquitecta, Universidad de Sonora, México. Maestría Oficial en Proyectos Avanzados de Arquitectura y Ciudad de la Universidad de Alcalá y Doctorado en Arquitectura de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura y Geodesia de la misma institución.

1. Introducción Arquitectura y Turismo.

Todos lo hemos experimentado: no puede haber turismo sin arquitectura. En distintos grados y formas el turismo ha ido de la mano de la arquitectura desde los pioneros viajes de placer del siglo XVII a las complejas estrategias turísticas actuales. Las formas que pude adquirir la relación arquitectura-turismo son múltiples. Van desde satisfacer el cobijo de los viajeros a cubrir sus necesidades emocionales e intelectuales, cuando la visita de un edificio es objeto de deseo, sin olvidar todas aquellas estructuras habitables que el viajero comparte con el habitante local. Este conjunto de interacciones, hace muy difícil establecer categorías claras en la relación arquitectura-turismo, pero sintetizando se pueden distinguir tres vertientes básicas:

1.1. Equipamientos.

Se entiende por equipamiento turístico todos aquellos servicios o instalaciones en los que se apoya la organización de la actividad turística. El primero y más inmediato de estos equipamientos nace de la necesidad de acoger al visitante temporal, en el sentido más amplio del término, permitiendo y facilitando la permanencia del visitante en un lugar mediante arquitecturas específicas. La importancia de estas edificaciones es enorme. Gran parte del éxito de la llamada “industria sin chimeneas” depende de que los equipamientos existentes sean propicios para que la actividad turística pueda efectivamente darse. Por un lado, esto da origen a un tipo de equipamiento específico para viajeros: la hostelería o sistema comercial compuesto de bienes materiales e intangibles dispuestos para satisfacer las necesidades básicas de descanso y alimentación de los usuarios fuera de su domicilio. (SANCHO, 1998: 86) Sean de cortas o largas estancias, la arquitectura de hoteles, albergues, restaurantes, comercios y similares es decisiva, al ser la encargada de dotar de las comodidades que el turista exige. Esta exigencia suele traer aparejada la adaptación de las condiciones de estancia, sobre todo en lo referente a los materiales, condiciones higiénicas y complementos adicionales (televisión por cable, Internet, alcohol...), a los parámetros estándares turísticos internacionales, aun cuando no sean de uso habitual para los habitantes locales. En

términos históricos el surgimiento de la arquitectura turística se puede situar en la segunda mitad del siglo XIX, experimentando un rápido crecimiento tras la II Guerra Mundial, cuando la posibilidad de disfrutar de vacaciones fuera del hogar o del pueblo familiar comenzó a ser accesible a las nuevas clases medias, consolidándose el turismo de masas en los destinos de sol y playa característico de la segunda mitad del siglo XX. Ante una demanda creciente, muchos lugares desarrollaron sus equipamientos turísticos de manera acelerada y poco planeada, repercutiendo negativamente en el paisaje, en la forma urbana de los asentamientos originales y en el desarrollo de unas tipologías arquitectónicas ajenas a los lugares y sociedades en que se implantaban. Ejemplos paradigmáticos de esta situación son lugares como Benidorm en España y Acapulco en México. En los últimos lustros los equipamientos exclusivos para turistas experimentan un proceso de amplitud tipológica reflejado en el desarrollo de arquitecturas específicas para las nuevas formas de turismo de masas, como el turismo de cruceros y los múltiples nuevos turismos temáticos, que demandan instalaciones específicas para cada oferta

Por otro lado, existe un tipo de equipamiento que pensado principalmente para los turistas también es utilizado por los habitantes locales y que últimamente experimentan un fuerte crecimiento debido a la aparición de otros tipos de turistas, que demandan instalaciones de carácter más específicas que las propias (y básicas) del turismo de sol y playa. Por ejemplo, el turismo cultural ha repercutido en la construcción de teatros, museos, auditorios, galerías de artes, etc., sin olvidar su impacto en la tendencia a la conservación y restauración tanto de centros históricos como edificios singulares y, más recientemente, la exigencia de una arquitectura de diseños innovadores. En esta misma línea, cabe mencionar el turismo de convenciones y sus requerimientos de salones de actos, centros de negocios e instalaciones de alojamiento, donde la comunicación entre ellos y los medios de transporte son importantes.

1.2. Infraestructura.

Entendemos aquí por infraestructura el conjunto de medios, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo y funcionamiento en la

organización de la ciudad y el territorio. A diferencia de los equipamientos turísticos, históricamente la primera función de las infraestructuras ha sido satisfacer las necesidades de los habitantes locales. Sin embargo, ante la importancia económica del turismo (sin olvidar que hoy muchas regiones e incluso países viven sólo de los turistas) en la construcción de las infraestructuras se están anteponiendo las necesidades del visitante a las de los residentes locales; nos referimos a inversiones en infraestructuras para el turismo tales como carreteras, rutas náuticas, terminales de cruceros, aeropuertos, etc. Las consecuencias de este cambio son múltiples y no están exentas de conflictos sociales debido a una inversión preferente en las zonas turísticas, que por regla general se encuentran en mejores condiciones que en las que residen los habitantes locales. Como resultado de esta desigualdad la división entre turistas y locales no es sólo geográfica, trascendiendo también a los roles sociales. Goffman (2009:125-130) explica este fenómeno hablando de manera general de una división en *regiones frontales y traseras*, de acuerdo a quién las usa y cómo se actúa en ellas; proceso que MacCannell (2003:122) relaciona con la actividad turística. En el aspecto urbano la diferencia suele estar dada por la calidad de diseño y el dinero invertido, reflejándose por ejemplo en la imagen urbana, las condiciones de calles y avenidas, la iluminación, el mobiliario urbano, la señalética, la calidad del transporte, la prohibición de venta ambulante o prostitución, entre otras. En Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, como en otras tantas ciudades turísticas de los países en desarrollo, e incluso de los desarrollados (Las Palmas, Barcelona, Londres, etc.), las condiciones de habitabilidad de la zona turística son muy superiores a las de la ciudad de la población local.

Un fenómeno nuevo en la relación arquitectura-turismo es la cada vez más importante valoración que están teniendo las infraestructuras y equipamientos como reclamos turísticos. Éstas, además de cumplir su función práctica, gracias a una hábil combinación de diseño y publicidad, están siendo también objeto de interés turístico. En este caso la arquitectura no sólo satisface las necesidades físicas del turista, respondiendo además a los intereses o deseos simbólicos, emocionales e intelectuales de quién la visita, como veremos a continuación.

2. Recurso turístico.

La arquitectura entendida como un atractivo turístico es aquella que los turistas desean visitar por su importancia histórica, belleza, originalidad o alguno de los otros aspectos que describimos con más detalle al estudiar el caso de México. Por la diversidad de situaciones, hacer una clasificación de la arquitectura como atractivo turístico, resulta una labor difícil de abarcar. Así, algunos autores la catalogan de acuerdo a su uso, otros por destino, la proximidad al consumidor, si son reproducibles o no, si fueron o no concebidas con la intención de atraer al turismo, (SANCHO, 1998: 130).

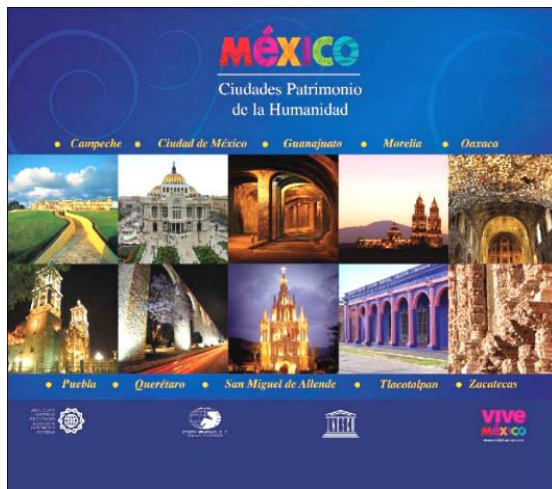
Pese a esta dificultad metodológica, proponemos aquí una clasificación en tres categorías, basada en algunas características arquitectónicas: (1) "*Arquitecturas Patrimoniales*", aquellas que a través de un reconocimiento institucional son consideradas atractivos turísticos "en sí mismas" por una importancia intrínseca que puede venir dada por su significación histórica y/o artística; (2) "*Equipamientos e Infraestructuras como recurso turístico*", que además de constituir instalaciones para el soporte de la actividad turística su arquitectura representa un atractivo turístico; (3) y una última categoría, que por su variedad, se ha definido como "*Arquitecturas Singulares*", en las que se encuentran aquellas edificaciones que por alguna característica cobran valor para un colectivo específico, como por ejemplo seguir los hitos arquitectónicos de un escritor o cuando se visita la obra de un arquitecto reconocido. A continuación, analizaremos brevemente cada una de estas categorías.

2.1. Arquitecturas patrimoniales.

Serían aquellas arquitecturas que el Estado o una institución de prestigio las singularizan, reconociéndolas como bienes culturales excepcionales. Entre los criterios utilizados para otorgar estos reconocimientos destacan la antigüedad y ser una construcción históricamente sobresaliente, es decir que ilustre alguna etapa significativa de la humanidad o un país, un testimonio de una cultura desaparecida o una obra maestra del genio creador humano. (UNESCO, 2005: 19-20). En términos generales, las arquitecturas patrimoniales tienden a responder a la "gran cultura", a lo que de manera "universal" se entiende por, bello, digno y culto.

De todas las distinciones patrimoniales otorgadas por diferentes organismos a nivel nacional o internacional, actualmente el reconocimiento de mayor prestigio e impacto mediático es la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Reconocimiento surgido en 1972 como instrumento para evitar las destrucciones de monumentos y sitios históricos por el crecimiento urbano y apoyado en un interés creciente por la cooperación internacional y la credibilidad en las instituciones forjadas en su seno. Y así mismo, como una respuesta a un modernismo mal entendido que destruía sin contemplación las preexistencias humanas y naturales, obligando a una búsqueda por la recuperación del pasado, de anclajes que permitan sostenerse ante la ola de rápidos cambios. (ARROYO, 2009:2). La inscripción en la Lista de la UNESCO supone una valoración mundialmente reconocida y representa un componente simbólico de prestigio a nivel mundial. Desde el punto de vista turístico, además de este valor simbólico, figurar en la misma tiene un fuerte interés económico. En la promoción turística se hace especial énfasis en aquellos edificios considerados patrimonio, sobre todo cuando poseen algún título que los respalde como tal.

Fig. 1. Ciudades Mexicanas Patrimonio de la Humanidad, Consejo de Promoción Turística de México.



Fuente: archivo personal.

El principal objetivo de las listas patrimoniales como la de la UNESCO es la preservación de los edificios y centros históricos, en consecuencia, favorece tanto a los habitantes locales como a los visitantes foráneos. Desde la perspectiva turística,

con ellas se “prestigia” las obras más representativas y contribuye a su promoción turística. Atendiendo a estos resultados, muchos países e incluso algunas instituciones de ámbito local han desarrollado catalogaciones patrimoniales particulares. Gracias al éxito simbólico y económico de estas valoraciones se ha generado un creciente interés por invertir en la rehabilitación de edificios patrimoniales con arquitecturas de alto nivel para fines turísticos, lo que permite su sobrevivencia y rentabilidad. Así vemos antiguos monasterios convertidos en galerías de arte o castillos medievales en hoteles, como los *Paradores* en España o las *Pousadas* de Portugal.

2.2. Equipamientos e Infraestructuras como recurso turístico.

Los equipamientos e infraestructuras turística se convierten en recursos turísticos, es decir en motivaciones para realizar un viaje, cuando: (a) su arquitectura supone un plus añadido, generalmente reforzado por el nombre del autor de la obra, como la Ópera de Sídney; (b) por algún motivo destacan de manera significativa sobre otras instalaciones por ser la torre más alta, el puente más largo, el puerto más grande, el único, el primero, etc., como el nuevo puente sobre el Tejo en Lisboa; (c) algún hecho histórico o singular los convierte en emblemáticos, como el estadio Bernabéu del Real Madrid en la capital de España.

a. Para comprender mejor el papel de los **equipamientos** como recurso turístico, cabe distinguir dos tipos de situaciones: (a) Las arquitecturas que acogen actividades a las que se va como esparcimiento durante los viajes: museos, teatros, centros de ocio, etc. Históricamente, el objetivo principal para visitar estos equipamientos se encuentra en lo que contienen más que en la edificación en sí. Pero cada vez es más frecuente que sea el propio edificio lo que se desea visitar, como el Museo Guggenheim de Frank Gehry en Bilbao, el Museo Judío de Daniel Libeskind en Berlín, la obra de Calatrava en Valencia o la reciente inversión en arquitectura simbólica que hizo China en su afirmación como potencia mundial, apostando en proyectos de gran envergadura de las más renombradas firmas globales cuando fungió como sede de los Juegos Olímpicos: Herzog & Meuron fueron los encargados del Estadio

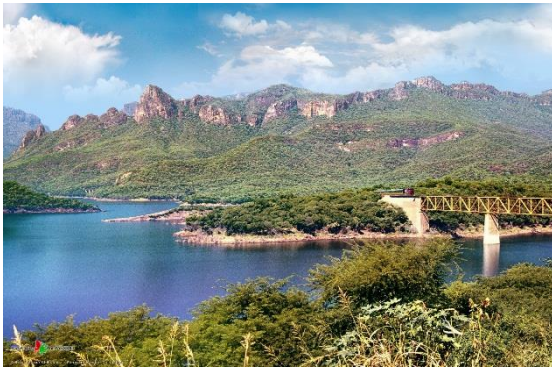
Nacional, Rem Koolhaas, de la Nueva Sede de la CCTV, Norman Foster diseñó la nueva terminal del Aeropuerto Internacional de Pekín y Paul Andreu el Teatro Nacional y el Centro Acuático Nacional. Todos estos ejemplos muestran que invertir hoy en arquitectura o, más bien, invertir en edificios de arquitectos mundialmente “reconocidos”, es publicitaria y económicamente rentable. (b) La arquitectura hotelera. En este caso se viene observando un énfasis en el desarrollo de edificios “especiales” desarrollados para tipos de viajeros específicos. Algo especialmente claro en las ofertas que tiende a dejar atrás la masificación y que están ofreciendo una pluralidad de posibilidades de ocio y viajes selecta, creativa y variada, a través de estructuras arquitectónicas y de gestión que dan más valor a los llamados aspectos “postmaterialistas”. Esta tendencia empezó a detectarse a finales de los años sesenta del siglo pasado, especialmente en los países noreuropeos, acentuándose y extendiéndose a nivel mundial en las últimas décadas, ha dado paso a la exacerbación de la calidad de vida y la autoexpresión individual, en el que el trabajo ya no tiene sólo una importancia económica, busca además el desarrollo personal del hombre. Se trata de valores sociales, económicos y ecológicos que van a configurar una demanda turística plural y que lleva a la reorganización de los productos de ocio. Turismo de “Nueva Era” que incluiría tendencias tales como el Turismo de Salud; Turismo Rural y de Naturaleza; Turismo académico, Timesharing o Tiempo compartido; Turismo Activo-Deportivo, etc (MARTÍNEZ, 2006:148-153).

Estas nuevas tendencias turísticas han traído consigo nuevas exigencias arquitectónicas, como la calidad en el diseño (estética), el uso de avanzadas tecnologías o la concientización ambiental. Ejemplo paradigmático es el llamado “turismo responsable”, aquel que atiende a las consecuencias sociales, ecológicas y económicas de sus desplazamientos y actividades. Esta tendencia es en gran medida inédita, al demandar una arquitectura que sea sostenible, utilice materiales locales, armonice con el contexto, además de pensar en los procesos de vida del edificio, tomando en cuenta su construcción, mantenimiento, caducidad y la forma en que estos afectan al medio ambiente. Enclaves como el Remanso Lodge en Península Osa, Costa Rica, ilustrarían esta corriente.

Otra tendencia turística actual donde la arquitectura juega un papel protagónico es el “turismo de elite” o “turismo premier”, destinado a viajeros con alto poder adquisitivo que buscan en la experiencia de viaje el placer del mismo. Lo que ha dado lugar a la construcción de los denominados “hoteles boutique” u “hoteles de diseño”, con altos estándares de calidad y confort, sumados a diseños vanguardistas respaldados por la fama de algún arquitecto de renombre, cuya figura se promueve con tanta o mayor importancia que el edificio mismo. Existen, por ejemplos, hoteles que ponen un fuerte énfasis en el diseño contemporáneo fuera de convencionalismo, como el Hotel HABITA diseñado por Enrique Norton en Ciudad de México, convirtiendo el edificio, por su arquitectura, en reclamo turístico. Pero el paradigma de esta manera de actuar, donde el arquitecto se elige en función del éxito mediático que venga con él, es el Hotel Puerta América en Madrid, donde cada una de las plantas, espacios comunes y fachadas fueron dadas para su diseño a) Diecinueve estudios de arquitectos y diseñadores del mundo, entre los que destacan Jean Nouvel, Zaha Hadid y Norman Foster.

b) En lo referido a las **infraestructuras** como recurso turístico se pueden distinguir dos situaciones: (a) Las infraestructuras que, sin proponérselo sus promotores, terminan convertidas en íconos de un lugar, ya sea por su antigüedad, originalidad o historia, como los metros de Nueva York o Estocolmo, la Estación de Atocha en Madrid o las antiguas bocas del metro que aún se conservan de París. Ilustrativos son también ejemplos como los Puentes Golden Gate en San Francisco y Brooklyn en Nueva York, que pensados desde la racionalidad constructiva han terminado siendo iconos de sus respectivas ciudades; (b) aquellas infraestructuras pensadas desde su origen con la intención de ser “atractivas”; en este caso es común encargar su diseño a algún arquitecto de renombre, que garantice el éxito mediático que su figura representa, como ha sucedido con la Torre de Comunicaciones de Norman Foster en Barcelona, el Puente Millau (Millau-Creissels, Francia) del mismo arquitecto o el Puente del Alamillo (Sevilla), cuya fama viene garantizada por la espectacularidad (innecesaria desde el punto de vista estructural) y por la figura mediática de Santiago Calatrava.

Fig. 2. Ferrocarril Chepe, “Maravilla de México”.



Fuente: archivo personal.

El Ferrocarril Chepe se construyó para facilitar el transporte de mercancías conectando Los Mochis con la ciudad de Chihuahua, hoy es una de las principales rutas turísticas del Noroeste de México.

2.3. Arquitecturas Singulares.

Esta categoría incluiría una serie de edificios disímiles que tienen en común ser atractivos sólo para ciertos grupos de viajeros. Su variedad es extensa, pero ilustraremos algunos ejemplos que muestran su significado e importancia que pueden llegar a tener para el negocio turístico:

a. **Arquitecturas vernáculas**, destacadas en la promoción turística sobre todo por su pintoresquismo. El turista espera ver y fotografiar el Barrio de La Boca en Buenos Aires, con sus casas de madera pintados de vivos colores; descubrir las cuevas empedradas flanqueadas de blancas casas y sus jardines en el Albaicín en Granada o los *chozos* de pastores en Guadalajara, etc. Aun cuando gran parte de esta arquitectura no se considera “patrimonio”, existe una tendencia creciente a incluirlas entre las manifestaciones culturales a conservar y promover.

b. **Arquitecturas de la memoria histórica**. Aquellos edificios donde sucedieron hechos memorables o cuya importancia radica en quién nació o los habitó, etc. Lo que aquí interesa es no es tanto el edificio en sí como el rastro de algún hecho o personaje famoso. De este modo se han convertido en destino turístico los campos de concentración nazis, los bunkers de la II Guerra Mundial o la ex prisión de Alcatraz en San Francisco. Otros ejemplos son La Casa del

Presidente Juárez, en Oaxaca o las casas de Frida Kahlo y Diego Rivera en Ciudad de México.

c. Arquitecturas alegóricas o simbólicas.

Cuando este se distingue por transmitir a través de sus formas y su espacio (es decir por su lenguaje arquitectónico) un mensaje cuya interpretación sea fácilmente descifrable por cualquier usuario, tenga o no conocimientos de arquitectura. En algunos casos la función simbólica de la construcción tiene tal trascendencia que el edificio carece de cualquier otro sentido fuera de ella; diríamos que más que arquitectura es monumento. Tradicionalmente la arquitectura como símbolo ha estado al servicio del poder político y eclesiástico, mientras que hoy son cada vez más numerosas las referencias al poder económico (PERELLO, 1994: 85-92). Algunos de los mensajes que estas arquitecturas pretenden proyectar son seguridad, fortaleza, grandiosidad, desarrollo, jerarquía, y más concretamente poder, cuyo reconocimiento se espera tanto de los habitantes locales como del exterior. En la actualidad el valor simbólico de la arquitectura como recurso turístico se presenta con diferentes tipologías y formas, por ejemplo, a través de museos u otras manifestaciones para el arte, instituciones educativas, instalaciones deportivas, infraestructuras, etc. En el ámbito civil, cabe señalar situaciones como la construcción de rascacielos que compiten por ser el más alto del mundo o por contar con innovadoras tecnologías. Pero el paradigma contemporáneo de esta tendencia es Dubái, cuyo crecimiento en la última década se ha dado de manera acelerada por la decisión de su gobierno y sus inversionistas por diversificar la actividad económica antes basada en el comercio dependiente del petróleo, a otra orientada al sector servicios y al turismo, y donde la arquitectura ha sido decisiva para su proyección al exterior, con proyectos como el hotel Burj Al Arab, el edificio Burj Dubai o las Palm Islands.

d. **Edificios de arquitectos famosos**. La arquitectura está de moda. Intentar conocer las obras emblemáticas de los arquitectos más mediático es algo que ha superado el ámbito de los arquitectos, abriéndose al viajero “culto”. Es un tipo de turismo de implantación creciente como lo demuestran las rutas para la obra de Gaudí en Barcelona o de Horta en Bruselas. Un fenómeno realmente novedoso de las rutas

arquitectónicas es que no se ciñen sólo a arquitectos “históricos”, observándose un gran interés por crear rutas turísticas donde la arquitectura contemporánea es el reclamo, como el “Camino de Niemeyer”, circuito temático por la costa de Niterói, siguiendo la obra del maestro brasileño o los itinerarios promovidos por el Ayuntamiento de Oporto para recorrer la obra de Álvaro Siza. En términos más generales, la consolidación de las “rutas arquitectónicas” se inscribe en la creciente especialización de los recursos turísticos. Ya no vale el “pan para todos”, siendo imprescindible para sobrevivir desarrollar ofertas para quienes entiendan y valoran de algo en especial pero no generalizable, como en nuestro caso la arquitectura, pero también están las rutas de los festivales de ópera, de desfiles de moda, de productores de quesos o vinos, etc.

3. Arquitectura e Imaginarios Turísticos.

Para que una arquitectura se convierta en atracción turística, debe convertirse antes en “objeto de deseo” para alguien. Es aquí donde la arquitectura se involucra en la actividad turística a través de su participación en la creación de los imaginarios turísticos. Un concepto al que no suele prestarse demasiada atención pero que es determinante para la elección que hace el turista de los destinos a los que desea viajar. *“El turismo es una actividad que depende de que efectivamente se vaya a los lugares preparados para recibirlo. Por ello, sea de manera inducida o espontánea, lo que el turista espera encontrar en un lugar es, en última instancia, lo que éste debe ofrecer para que ambicione visitarlo”.* (GOYCOOLEA, 2003: 77)

Por “imaginario” entendemos, siguiendo a Hiernaux (2002: 8), *“el conjunto de creencias, imágenes y valoraciones que se definen en torno a una actividad, un espacio, un periodo o una persona (o sociedad) en un momento dado. La representación que el imaginario elabora de un proceso, es construida a partir de imágenes reales o poéticas (inmersas en el campo de la fantasía). Variable y distendido, el imaginario es una construcción social –al mismo tiempo individual y colectiva– en permanente remodelación, una suerte de edificio mental que nunca se termina ni se terminará de ampliar o remodelar.”* El imaginario turístico sería,

entonces, *“aquella porción del imaginario social referido al hecho turístico, es decir a las numerosas manifestaciones del proceso societario de viajar.”*

El imaginario turístico de un lugar se configura a partir de lo que de él se dice, pudiendo distinguir dos formas de comunicar este mensaje por “medios intencionados”, como guías turísticas, publicidad de turoperadores, la promoción turística fomentada desde los Estados, etc. y “medios no intencionados”, como cine, literatura, televisión, historias contadas por personas cercanas y más recientemente los medios telemáticos, especialmente Internet, que está jugando un papel inédito en la creación de los imaginarios turísticos a través de blogs de viajeros, foros de discusión, buscadores de imágenes, etc. Aunque no es fácil cuantificarlo, ambas formas de comunicar —intencionadas y no intencionadas— participan directamente en la configuración de los imaginarios que el potencial viajero se forma de un lugar.

Cuando el turista tiene ya una imagen de un lugar, al enfrentarse vívidamente con él, busca contrastar la idea preconcebida con la realidad. En ese momento, gran parte del éxito de un destino turístico depende de que ambas percepciones coincidan; es necesario para reafirmar el imaginario y posteriormente retransmitirlo a otros; lo cual en términos concretos se manifiesta en frases tales como “es tal y como me lo imaginaba”, “es que tienes que verlo”. Un ejemplo que ilustra con claridad la relación entre imaginarios, arquitectura y turismo es el Puente sobre el Río Kwai en Tailandia: primero cobró fama por la novela de Pierr Boulle *Le pont de la rivière Kwai* (1952); posteriormente por la película homónima de David Lean (1957), donde se relata la historia de la construcción y destrucción heroica del puente: Estos dos medios difundieron su existencia y su historia, convirtiéndolo en el atractivo turístico más importante de la región.

Fig. 3. Conjunto del imaginario turístico de México. Consejo de Promoción Turística.



Fuente: archivo personal.

Palacios de Bellas Artes Ciudad de México



Fuente: archivo personal.



Fuente: archivo personal.



Fuente: archivo personal.

El valor de la arquitectura en la creación de los imaginarios turísticos es determinante, sobre todo en el denominado “turismo cultural” y en aquellas modalidades de la actividad donde la arquitectura tiene un papel importante, como en el ecoturismo. Según la arquitectura promocionada mediante imágenes y frases que la reafirman, el visitante construye una idea de lo que ofrece el destino a visitar. Por lo tanto, entendemos que estudiando

cómo se muestra un edificio, monumento o ciudad —qué se dice de ellos, qué se resalta, cómo se fotografía...— es posible conocer, de manera específica, la apreciación que el turismo tiene de arquitectura y, de modo más general, conocer los aspectos que interesan de los edificios fuera de los ámbitos académicos. Cuestión tratada a continuación.

4. Valores de la Arquitectura apreciados por el turismo.

No es fácil responder a preguntas tales como ¿cuándo un edificio es interesante para el turista; qué características le inducen a visitarlo; qué se aprecia de él; etc.? No lo es, tanto por la propia dificultad que encierra cualquier pregunta relacionada con apreciaciones subjetivas colectivas, como por no ser preguntas habituales en la crítica arquitectónica. Pero son fundamentales para la promoción turística. Porque al informar sobre los gustos y “aspiraciones arquitectónicas” de los viajeros permiten responder a una cuestión fundamental del negocio turístico, por no decir del desarrollo urbano: ¿Cómo tiene que ser una arquitectura turísticamente exitosa?

Ante las dificultades prácticas y metodológicas que supone saber cuáles son los valores apreciados por los turistas en las arquitecturas que visitan, proponemos aquí un método indirecto de investigación: medir y valorar cómo se presenta la arquitectura en los medios que utiliza el turista para conocer su destino vacacional. La forma en que la arquitectura aparece en los medios de promoción turística es reveladora, al ofrecer una perspectiva de la valoración y apreciación de la arquitectura fuera de los ámbitos disciplinares y académicos.

Para desarrollar esta idea, en este apartado se analizan los valores resaltados de la arquitectura en la promoción turística más detenidamente, utilizando como ejemplo un estudio sobre la valoración de la arquitectura en la promoción turística de México, en el cual se han analizado con criterios cuantitativos y cualitativos la página oficial del Consejo de Promoción Turística del país (CPTM, 2005).³ En este caso se estudiaron

³ <http://www.visitmexico.com>

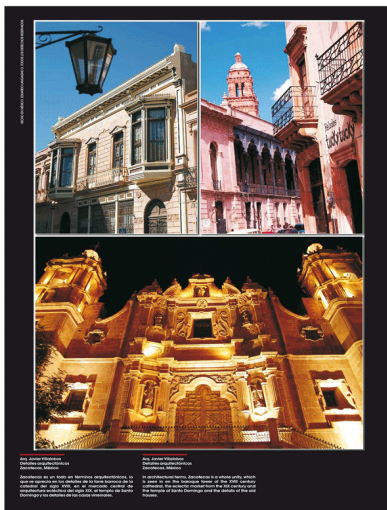
los valores que se destacan de los edificios⁴ en los destinos turísticos promocionados en este país, donde el turismo cobra importancia económica y social.

Fig. 4. Página de inicio Consejo de Promoción Turística de México.



Fuente: www.visitmexico.com.

Fig. 5. Actividades_www.visitmexico.com Consejo de Promoción Turística de México.



Fuente: www.visitmexico.com.

La estructura de la página Web se divide en 13 apartados: Sobre México, Destinos, Actividades, Estilos de viaje, Experiencias de Viaje, Eventos, Buscador Interno, Vuelos, Hoteles, Servicios, Directorio, Mapa, Cambio de moneda, Ayuda en vivo y Contacto. De acuerdo a la pregunta formulada, el estudio se centró en el apartado “Actividades”, entre las cuales figura la cultura y, en ella, dos apartados referidos a arquitectura:

arquitectura histórica y arquitectura contemporánea.

La oferta de “Actividades” incluye 28 posibilidades, divididas de acuerdo a su temática en: Aventura y Ecoturismo, Cultura, Entretenimiento, Playas y Premium. La arquitectura se encuentra dentro de la oferta cultural dividida en Arquitectura Histórica y Arquitectura Contemporánea. Pero la distribución no es homogénea. 48 de 60 destinos recomiendan la arquitectura como recurso turístico, sólo 8 se refieren a la arquitectura contemporánea. Para el estudio se analizaron los aspectos que se destacan en la descripción de los edificios que se recomienda visitar, dando como resultado la lista de valores que se presenta a continuación.

Tabla 1. Los valores de la arquitectura apreciados por el turismo.

Valor resaltado	Características	Ejemplos
Elementos aislados. (Singularidad puntual)	Mención en puntos específicos del edificio, sin valorar la construcción por su conjunto	Biblioteca Pública del Estado-Guadalajara. “Es un moderno edificio que “destaca por su espectacular cúpula”, “la cual cubre a su sala de lectura”
Decoración	Interés en las pinturas, mosaicos, retablos, etc. del edificio, sobre todo cuando estos son notables	Archivo Histórico-Aguascalientes. “La puerta de entrada contiene algunos almorllevos con motivos vegetales y geométricos”
Contenido (Arquitectura como museo)	El edificio se menciona por lo que contiene, no por sus propias características.	Templo de San Román-Campeche. “Destaca por resguardar en su interior la imagen de un Cristo negro traído de Italia por un comerciante en 1565”
La ubicación	El edificio se destaca por sucesos que ocurrieron en ellas	Alhóndiga de Granaditas-Guanajuato. “Su importancia histórica radica en que durante la Guerra de Independencia su puerta principal fue incendiada por El Pípila”
Antigüedad	Factor de gran apreciación turística, entre más antiguo sea un edificio, mayor la probabilidad de ser mencionado.	Catedral de Chiapas-Quetzaltenango. “considerada la más antigua del país”
Alanzas constructivas	Construcción que atrae por complejidad, rareza, dimensiones...	Acueducto-Querétaro. “obra monumental más representativa de la Ciudad, mide 1,280m de longitud divididos en 74 arcos construidos hace más de 900 años”
Servicios	El edificio se menciona por los servicios que presta.	Hacienda Katanchel-Mérida. “En nuestros días es un lujoso hotel que, además, ofrece visitas guiadas por sus instalaciones, sus talleres de tejido y sus hermosas jardines”
Noticias	Un edificio tiene mayor probabilidad de ser mencionado cuando su uso es “noble” o “elevado”	Casa de Gobierno-Querétaro. “antiguo edificio, utilizado actualmente como despacho del gobernador del estado”
Tamaño (grandiosidad)	Un edificio o parte de él se distingue por su tamaño, sobre todo cuando tiene dimensiones excepcionales	Torre Mayor-Ciudad de México. “El edificio más alto de Latinoamérica”

Fuente: Elaboración propia.

⁴ Para ello se utilizaron como base los valores del estudio que Xavier Sust realizó en *Las estrellas de la arquitectura* (1975) sobre la información turística de la arquitectura española, así como los realizados por Roberto Goycoolea Prado sobre Madrid en *Las estrellas de Madrid* (2001-2002). A estos se agregaron otros valores identificados en el caso de estudio.

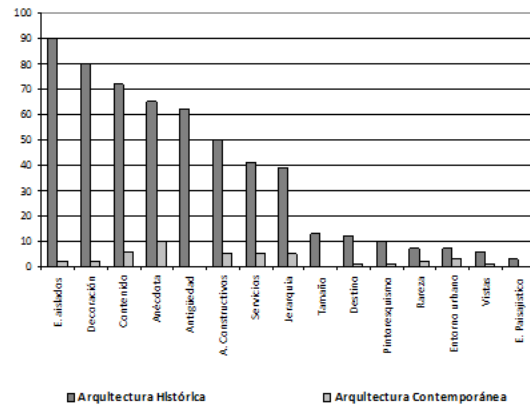
Valor resaltado	Características	Ejemplos
Destino	Se menciona por eventos o actividades que se llevan a cabo en el edificio	Palacio de Minería-Ciudad de México. "Este inmueble es la sede de la Feria Internacional del Libro"
Pintoresquismo	Resaltan la idea romántica del pasado	Edificio de correos-Puerto Vallarta. "Es una casa antigua de estilo tradicional con patio interior que conserva su construcción original"
Rareza formal	Construcciones que por sus características se consideran extraordinarias o singulares	Centro Cultural Tijuana-Tijuana. "Se trata de un conjunto de instituciones... diseñadas a partir de un esquema vanguardista tanto arquitectónico como visual, pues cuentan con construcciones de forma novedosa"
Entorno (contexto) urbano	Aquí se valoran las circunstancias que rodean el edificio, generalmente se refieren a la situación urbana	Zócalo-Veracruz. "Se ubica en el corazón del puerto. Rodeado de bellos edificios y sus famosos portales"
Vistas	Se refiere a las panorámicas que se perciben desde el edificio	Escultura de Cristo Rey-Barrancas del Cobre, Chihuahua. "Su excelente ubicación le permitirán tener una magnífica vista panorámica del poblado"
Entorno paisajístico	Características paisajísticas o circunstancias naturales que rodean el edificio	Ex Hacienda de Ojo Caliente-Aguascalientes. "Edificada en un lugar afortunado debido a la existencia de vastos mantos de aguas termales"

Fuente: Elaboración propia.

Encontramos que en los 48 destinos donde se incluye la arquitectura se hacen 276 menciones a edificios (u otros). Es éstos la arquitectura histórica (s. XVI, XVII, XVIII, XIX y primera mitad del siglo XX) tiene el 84% de las menciones (232) mientras la contemporánea (segunda mitad del siglo XX y siglo XXI) sólo el 16% (44 menciones). Sólo este dato basta para mostrar la importancia que tiene la "antigüedad" como criterio de valoración turística.

En la arquitectura histórica los valores más mencionados son (a) los elementos aislados; es decir, no se considera el valor del conjunto del edificio destacándose partes específicas, como torres, cúpulas, capillas, etc. (b) por su decoración, (c) la consideración o uso de la arquitectura como museo, (d) la anécdota, constructiva o histórica, y (e) la antigüedad, que es de por sí un mérito. En cambio, en los edificios contemporáneos se mencionan con más frecuencia (a) la anécdota, (b) el contenido, (c) los alardes constructivos, (d) la jerarquía y (e) los servicios que en ellos se ofrecen.

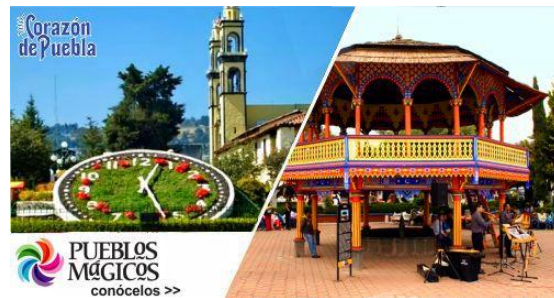
Tabla 2. Valoración arquitectónica según su época.



Fuente: Elaboración propia.

Otro resultado a destacar es la importancia dada al destino o uso de los edificios que se recomienda visitar. En la arquitectura histórica priman los usos "nobles" (religiosos y civiles) y los urbanos.⁵ En cambio en la arquitectura moderna los usos más mencionados son monumentos, lo que obliga a relativizar el porcentaje de menciones, pues para no pocos autores (Zevi, Benevolo...) los monumentos no deberían considerarse arquitectura al no tener "espacio interior". Lo cual reduce significativamente la importancia de los edificios contemporáneos frente a los históricos en el caso estudiado.

Fig. 6. Pintoresquismo mexicano "Ven a Puebla y llévate todo México. Imagínatelo".



Fuente: Consejo de Promoción Turística de México.

El uso de las imágenes arquitectónicas del Consejo de Promoción Turística de México da también pistas sobre la valoración turística de la arquitectura. Muchas de las fotografías inciden en el pintoresquismo de la arquitectura vernácula, que si bien no se incluye como recurso turístico dentro de la "arquitectura culta" tiene presencia

⁵ En los usos urbanos se han incluido, plazas, colonias, barrios, jardines, callejones, fuentes, glorietas, quioscos, zócalos, entre otros.

destacable en el número y contenido de las fotografías presentadas. De este modo las imágenes reafirman el imaginario de un México pintoresco, con zonas rurales e indígenas, de sociedades poco desarrolladas, fuertemente ligadas a sus tradiciones y creencias religiosas.

5. Conclusiones.

Los valores que de la arquitectura aprecia el turismo son múltiples, descando el uso de los edificios, sus características constructivas y decorativas, su historia, lo que ellos contienen y el entorno en el que se localizan. Con los resultados obtenidos se observa una acusada diferencia respecto a los valores que se inculcan en los ámbitos académicos para apreciar la arquitectura, como pueden ser: utilidad, espacio, variedad de estilos en los elementos arquitectónicos (columnas, cúpulas, arcos, etc.), proporción, ritmo, escala, textura, luz, y color.

En el caso estudiado, México, la arquitectura tiene una apreciación significativa respecto a la variada oferta turística del país, siendo la arquitectura histórica es la que más alusiones tiene. Respecto a la arquitectura contemporánea el resultado es menos evidente porque, aunque hay varias menciones de edificios modernos su apreciación no es realmente “arquitectónica”. Pese a ello, entendemos que su inclusión en la promoción turística oficial de México es un indicio alentador —una muestra de interés en su puesta en valor—, aun cuando exista mucho camino que recorrer para mejorar su apreciación. En términos más generales, cabría hacer tres consideraciones sobre la relación arquitectura-turismo: (a) destacar la importancia que confiere la adquisición de un título que la declare patrimonio, especialmente la figuración en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, para transforma un edificio o un conjunto urbano en atractivo turístico; (b) destacar la tendencia que existe a entender que tanto los equipamientos e infraestructuras destinados a los viajeros, además de cumplir una función práctica y necesaria, pueden ser concebidos como reclamos turísticos; (c) destacar respecto a las nuevas tendencias turísticas un creciente interés por la arquitectura contemporánea más vanguardista como reclamo turístico; lo cual constituye un fenómeno interesante para la puesta en valor de la arquitectura moderna, a la vez que un desafío para responder con arquitecturas adecuadas a las

exigencias del nuevo turismo están marcando tendencias en la forma de proyectar y construir.

Finalmente, cabría destacar la participación de la arquitectura en la creación de los imaginarios turísticos, cuya importancia surge en la relación que vincula arquitectura-imaginario-turista, donde los medios en que los destinos turísticos se promocionan son creadores de un lenguaje que resulta decisivo para la elección de los destinos donde el turista quiere llegar, y nos dice mucho sobre las aspiraciones arquitectónicas que el turista tiene de sus viajes, las cuales a su vez están marcando nuevas tendencias en el turismo.

6. Referencias Bibliográficas.

- ARROYO BELMONTE, Roció. (2009). “Ciudades patrimonio de la humanidad: ¿una significación valorada turísticamente?”; *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*, El Colegio de Sonora; Vol. 1, núm. 3; Hermosillo, Sonora. México.
- CPTM. Consejo de Promoción Turística de México. (2008). www.visitmexico.com (Consulta: 09/2009).
- GOFFMAN, Erving. (2009). La presentación de la persona en la vida cotidiana. Amorrortu Editores España. Madrid. pp. 125-130.
- GOYCOOLEA PRADO, Roberto. (2001-2002). “Las estrellas de Madrid”. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXXXVII-CXXXVIII. Madrid. pp. 187-201.
- GOYCOOLEA PRADO, Roberto. (2003). “Los imaginarios turísticos en la configuración urbana”. Universidad del Bío-Bío. Concepción, Chile. Año 6, no.8. pp. 76-84.
- HIERNAUX-NICOLAS, Daniel. (2002). “Turismo e imaginarios”. *Cuaderno de Ciencias Sociales 123*, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Costa Rica. pp. 7-36.
- MACCANNELL, Dean. (2003). *El Turista una nueva teoría de la clase ociosa*. [1976]. Melusina. Barcelona, p.291.
- MACCANNELL, Dean. (2007). “El destino de lo simbólico en la arquitectura del turismo: Piranesi, Disney, Gehry. [2005]”. En A. UASCH, J. ZULAIKA (Eds.), *Aprendiendo del Guggenheim Bilbao*. Akal/ Arte Contemporáneo. Madrid, España. 2007, pp. 21-37.
- MARTÍNEZ QUINTANA, Violante. (2006). *Ocio y turismo en la sociedad actual. Los viajes, el tiempo libre y el entretenimiento en el mundo*

- globalizado*. McGRAW-HILL. Madrid. pp. 148-154.
- MEDINA, D., MCLAREN, Brian. (2006). *Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar*. Gustavo Gili Mixta. Barcelona.
- PERELLO, Antonia María. (1994). *Las claves de la arquitectura*. Ed. Planeta. Barcelona. p. 85-92.
- ROTH, Leland M. (2007). *Entender la arquitectura sus elementos, historia y significado*. Gustavo Gili, SL. Barcelona. p. 9-93.
- SANCHO, Amparo. (1998). *Introducción al Turismo*. Organización Mundial del Turismo. Madrid, España.
- SUST, Xavier. (1975). *Las estrellas de la Arquitectura*. Tusquets, Cuadernos Ínfimos 58. Barcelona. p. 79-123.
- UNESCO. (1972). *Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*. Paris.
- UNESCO. (2005). *Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention*. Paris.

Reseñas

Marketing municipal



Dr. Carlos Leal-Iga¹

Se ha presentado en tiempos recientes, en el desarrollo de las ciudades y su gobernanza dentro del contexto global la necesidad de que todos los agentes de la economía compitan por su permanencia y mejoramiento en un mundo interconectado. Bajo este enfoque, las administraciones públicas locales no han quedado separadas de este paradigma, y la necesidad de entrar en esta visión como entidades que deben gestionar su cambio para lograr una mejor posición en el intercambio entre ciudades, ha quedado latente.

Desde la perspectiva de ciudades perdedoras o ganadoras –como son citadas en algunos estudios- a nivel mundial, se ha hecho que los administradores y planificadores revisen otros campos para allegarse herramientas que les sirvan como plataforma técnica, de revisión e implementación de políticas públicas que abran espacios tales que, en el discurso coloquen a las ciudades en el imaginario de los ciudadanos y los paseantes como una opción inigualable para vivir y visitar, situación que genera tensión entre las administraciones de ciudades pertenecientes a diferentes sistemas urbanos.

La mercadotecnia es un área de la administración que tradicionalmente se aplica a empresas con fines lucrativos, el libro *Marketing Municipal* del autor Pedro Asensio Romero condensa y profundiza la aplicación de estas técnicas en la planificación de las ciudades. El marketing bajo su experiencia como administrador municipal, es una forma de gestionar el desarrollo de una ciudad con acciones concretas centradas en los ciudadanos, y en tratar a la ciudad como un producto a ofrecer.

El libro citado es un buen referente para los administradores y planificadores públicos de una ciudad, el texto se puede leer como un conjunto de partes que invitan a reflexionar y poner en acción los diversos temas de la aplicación de un proyecto de marketing municipal, la primera parte nos aproxima al tema central, la introducción al marketing municipal. En este apartado el autor describe como se puede entender el marketing municipal desde la perspectiva de la administración pública, citando al autor Philip Kotler -referente internacional en temas de mercadotecnia-, sobre cómo se puede aplicar sus axiomas principales a la construcción de un marketing municipal. En la parte sobre mercados, intercambio y clientes, se dan herramientas para identificar a los usuarios y actores que están involucrados en la gestión municipal.

El gobierno local y la creación de valor, es un apartado que enfatiza la aplicación de lo que el autor denomina las cuatro P's del marketing municipal, emulando las 4 P's de la mercadotecnia. Los siguientes dos apartados; Marketing de bienes municipales y marketing de servicios municipales, hace una diferenciación de estos dos conceptos, y destaca la forma y la relevancia en la gestión de los mismos dentro del programa de planificación estratégica de marketing de la ciudad. Las secciones de marketing social en las corporaciones locales, marketing institucional municipal, marketing interno municipal, y marketing político municipal, contienen formas de lograr que el tema vital sobre la organización y la comunicación en toda organización municipal, se focalice en la

¹ Doctor en Filosofía con Orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos. Profesor-investigador en la Universidad Autónoma de Nuevo León. Subdirector de Investigación y Vinculación de la Facultad de Arquitectura de la UANL. E-mail: clealiga@hotmail.com.mx

integración hacia el interior del sistema municipal, y trasladarlo al exterior como el proyecto ideado para la sociedad en su conjunto. Al final los tres últimos temas son las propuestas que son dinámicas en la gestión de un municipio, ya que requieren de un seguimiento para irse mejorando; el marketing de ciudades, habla sobre los elementos que se deben considerar dentro de todo lo tratado en los apartados anteriores para lograr una marca ciudad, y posicionarla según la imagen objetivo del proyecto. En la planificación del marketing municipal, se análisis a nivel operativo y estratégico la gestión municipal según este enfoque de mercado, y en la sección de investigación en el marketing municipal, se plantea como acceder a fuentes de información y datos, para tomar decisiones referentes a los planes con análisis de mercado. El libro termina con las reflexiones del autor acerca de la intención del libro y sus experiencias con el tema, bajo el título de “A modo de conclusión”. Como parte de la discusión del tema, diferentes autores citan como un antecedente del marketing urbano el movimiento denominado “The city beautiful movement” a finales del siglo XIX, éste trató de introducir la regeneración urbana con fines estéticos y de crear una diferencia positiva y de refuerzo de marca ciudad, en conjunto con los espacios urbanos en que vivían y paseaban los ciudadanos. Hasta hace poco, antes de que los efectos de la globalización estén haciendo repensar que tan deseable es el atraer personas con fines turísticos y de negocio, o provocar las oleadas de migrantes a las grandes ciudades - situaciones que tal vez presentarán en el corto plazo un nuevo paradigma con rupturas de las uniones logradas entre países globales y movimientos de exclusión-, ya entre los planificadores, administradores y políticos principalmente, se ha debatido que tanto se debe de aplicar el marketing a la construcción de una ciudad, a que costo para los ciudadanos?. Se puede pensar que es una consecuencia del neoliberalismo, o como una moda, otros opinan que deshumaniza el espacio, y que se puede llegar a ver a la ciudad como un producto impuesto por los decisores de la política pública y no como una construcción social. Como se puede observar han existido críticas y dudas, sin embargo la utilidad de estas técnicas para administrar y realizar un proyecto ciudadano que mejore la calidad de vida y los resultados asociados a esta, han quedado de manifiesto en varios casos de estudio con éxito de

marca ciudad, como; Curitiba ejemplo de ciudad sostenible, Bilbao ciudad cultural, etc. El reto para los administradores municipales y en general de los planificadores públicos urbanos es que, se pueda analizar adecuadamente la circunstancia de cada caso y ayudar a los decisores de la política pública a generar el mayor beneficio para los ciudadanos con las técnicas descritas por este libro que, en conjunto con la sociedad a la que sirve, y orientado al servicio público que merece, como lo plantea esta excelente publicación, lograr el fin buscado y no solo el crear una marca para la ciudad o sello publicitario como regularmente se piensa.

Referencias Bibliográficas.

ASENSIO Romero, P. (2008), “Marketing Municipal”, Editorial: Díaz De Santos, España. ISBN: 978-84-7978-859-9

La humanización del ESPACIO URBANO, la vida social entre los edificios.



Presentación.

Este texto nos procura la ocasión de enfocar nuestra atención hacia la convivencia de calidad del espacio público y ofrece material de fundamento que permite pensar en la importancia de la vida entre los edificios, sus tipos de actividad y lo que se desarrolla en ello como pueden ser las situaciones sociales habituales. En este escrito también el autor ofrece una amplia gama de ejemplos sobre requisitos para proyectar la vida entre los edificios por medio de procesos, con proyectos de ciudad y de conjuntos, donde es indispensable establecer la importancia de agrupar o dispersar, integrar o segregar, de atraer o repeler y posteriormente de abrir o cerrar los espacios públicos para su apropiación.

En sum se vela la destacada participación en el fundamento de apropiarse del espacio, aquellos los espacios para caminar, lugares para estar, así detallando el caminar, el estar de pie, el sentarse, el ver oír y hablar, creando un lugar agradable en todos los aspectos, a través de diversas fórmulas para lograrlo.

La vida entre los edificios.

En este tema el autor nos acerca a la escena callejera para reconocer como fluyen las condiciones que delatan un entorno físico que colabora o no con ellas, así describe tres tipos de actividades exteriores y las menciona como actividades de un entorno físico público como las necesarias, las opcionales y las sociales, donde las necesarias se presentan en todo tipo de condición

Dra. Alejandra Marín González.¹

como es en la acción de caminar, las opcionales que solo se dan en condiciones externas favorables en base a una configuración física que debe presumir una calidad del espacio exterior y las sociales donde el detalle se presta para la socialización de actividad entre personas como saludar a los viejos amigos.

Esto nos lleva a la vida entre los edificios, y la necesidad de contacto, ofreciendo la oportunidad de estar con otros, en situaciones que puedan evolucionar y mantener esa relación con las personas, ofreciendo una dinámica, la información del entorno social y experiencias estimulantes, desarrollándose actividades atractivas de convivencia, propiciando actividades y hábitos ventajosos para la atracción de la ciudad en una esfera de la vida cotidiana. Así mismo definiendo con claridad las dimensiones de un proyecto físico para favorecer lo antes mencionado, teniendo actividades exteriores y mejoras cualitativas en el espacio, sobre estimando cuantas actividades, de que duración y cuales, sin tener restricciones para la convivencia. Igualmente se hace importante para lograrlo la ideología del urbanismo que como lo narra el autor en las diferentes épocas se dibujan principios que en la actualidad deben seguir presentes en cualquier proyecto urbano como lo es el aspecto físico y social, las visuales, el aspecto fisiológico y funcional.

¹ Diseñadora Industrial y Arquitecta, Doctorado por la UANL en Filosofía de la Arquitectura y Asuntos Urbanos, actualmente profesor investigador de tiempo completo y a cargo de la Secretaría del Centro de Investigación de Diseño en la Facultad de Arquitectura de la UAN. E-mail- aleverdeja@hotmail.com

Requisitos para proyectar.

En este tema el autor recomienda la atención de base en una estructura social donde cada diferencia se valore por ejemplo de un contexto residencial su estructura física haciendo interacción entre el proceso y el proyecto, en los grados de privacidad, en la seguridad y el sentido de pertenencia. Aquí además se hace importante el aparato sensorial, necesario para encontrar áreas de oportunidad en las distancias y la comunicación, donde se puede recuperar el tipo de experiencia que se ofrece a una escala de

Proyectos de ciudad y de conjunto.

En este capítulo el autor destaca el concepto de agrupar o dispersar personas y acontecimientos que por consecuencia tienden a tener peso en la configuración del entorno en cualquiera que sea su escala, la ciudad que es una calle y una plaza, configura el espacio, agrupando o dispersando su fisionomía. Otro concepto integrado en esta información es el poder integrar o segregar en la configuración formal del espacio público, donde son utilizados modelos para integrar no solo espacio sino actividades, en esta aplicación el criterio equivocado puede generar realmente grandes desaciertos para la seguridad de los peatones y la funcionalidad del espacio en general, además sumando el concepto de atraer o repeler, pudiendo aplicarse en zonas entre públicas y privadas, ofreciendo motivación y atracción al caminante teniendo algo que hacer al andar y por último se menciona abrir o cerrar el espacio donde se vale privatizar el espacio de la vida pública, sabiendo utilizar con criterio la comodidad del usuario.

Espacios para caminar, lugares para estar.

La utilización del espacio es determinante para una buena propuesta de actividades exteriores de calidad, considerando sitios para caminar en una dimensión de calle, condiciones de sus materiales y sus distancias, con un paisaje peatonal, secuencias apropiadas de diversa escala, para estar de pie ya sea para hablar con alguien en zonas de estancias con apoyos en sombras, para sentarse buenos lugares y colocación de asientos, con orientación y vista para la convivencia o involucrar mobiliario urbano multifuncional, al

igual que propicie facilidad para ver, oír y hablar, un lugar agradable para todos los aspectos.

Conclusiones.

Se concluye que en primera instancia “una actividad social se produce cada vez que dos personas están juntas en el mismo espacio”. (Gehl, 2013), reconsiderado la participación activa como: protestas, proyectos, tendencia de actividades y nuevos modelos de vida callejera.

A partir de esta reseña podemos explorar la rectificación de elementos para la regeneración urbana en cuanto a la apropiación del espacio, definida como una dimensión socializante con el objetivo de fortalecer la vida social, incluyendo la identidad que involucra pertenencia del sitio, socializa el espacio, la imagen urbana y la identificación de una matriz social. Existen conceptos precisos a considerar en la clasificación de actividades exteriores en la siguiente lista para una revisión de la factibilidad de apropiación de espacio público:

Acción de caminar. - buenas relaciones, observación del entorno, fomenta participación y experiencia.

Condiciones físicas. - buenas relaciones, observación del entorno, fomenta participación y experiencia.

Calidad del espacio exterior:

Condición física. - más peatones, adentro y afuera.

Actividades exteriores. - cuantas, cuáles y su duración

Acceso a espacios abiertos: Vida social y recreativa y seguridad.

Sentido de pertenencia: Color, formas, texturas.

Disposición física para convivir.

Fomentar el contacto visual y auditivo: Sin muros, distancias cortas, velocidad baja, un solo nivel, orientación de frente a los demás, desplazamiento gradual y transiciones suaves.

Comunicación social en el espacio público: agrupar, integrar, atraer, abrir, comunicación frontal y horizontal, receptores de distancia: 100mts vistas, distancias sociales publica: 1.30 - 3.75 mts.

Cualidades de un público para estar:

Caminar. - Como se usa el espacio, dimensiones y circulaciones, materiales, etapas para recorridos, distancias, secuencia espacial, protección de intemperie, rampas.

Estar de pie. - Zonas de estancia, entre sol y sombra, apoyos físicos.

Sentarse. -Elección de lugar: ubicación, orientación y vista.

Ver, oír y hablar. -Iluminación adecuada, aislar el ruido, hablar y conversar.

Lugar agradable. - Protección personal, protección de tráfico, intemperie, confort.

Borde suaves. - Edificios bajos, adentro y afuera, enlace interior / exterior, patios jardinados delante.

Referencias Bibliográficas.

GEHL Jan, (2013). La humanización del ESPACIO URBANO, la vida social entre los edificios, colección Estudios Universitarios de Arquitectura, Editorial REVERTE, 2da. Reimpresión, Barcelona Esp. ISBN: 978-84-291-2109-4

Normas de Publicación

Revista académica semestral, seriada y binacional, editada por el Cuerpo Académico de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, de Monterrey, México y el Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del Bío Bío, de Concepción, Chile.

OBJETIVOS Y POLÍTICA EDITORIAL.

La Revista Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, es una edición semestral especializada en temas urbano-territorial, destinada tanto a la dimensión científica y de investigación que adquiere el fenómeno de la ciudad y la región, como a la discusión de problemas, proyectos e iniciativas relativas a los asuntos contingentes de esos espacios. Por ende, se publican artículos inéditos referidos al territorio en todas sus dimensiones y está abierta a la diversidad de enfoques y metodologías, resaltando las investigaciones de carácter interdisciplinario que permiten visualizar la ciudad y la región desde un contexto amplio, además de la comunicación y trabajo en Red de la contingencia urbano-territorial iberoamericana y del mundo, en general.

MODALIDADES EN LA PUBLICACIÓN.

Las publicaciones en Revista Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, se inscriben dentro de las siguientes modalidades:

1. Presentación-Editorial:

Fundamentalmente es de carácter propositivo, haciendo énfasis en el contenido del tema central abordado en una publicación específica de la Revista y anuncia sucintamente los contenidos de los artículos publicados. Este texto es elaborado por los Directores de la Revista o por quien ellos designen, que en algunos casos será un editor invitado.

2. Artículo:

Se refiere a una temática específica y relevante del campo de conocimiento particular que se aborda en el número de la Revista, por lo que debe de constituir un aporte científico al estado de la cuestión y deberá ser el resultado de la investigación original de su autor o autores. Esta

modalidad en la publicación será sometida a arbitraje estricto, por parte de pares académicos nacionales o internacionales.

3. Reseña bibliográfica:

Aquí se presenta una exposición particular enfocada al contenido de un artículo o libro publicado en fecha reciente, el cual deberá de tener una relación específica con la temática y el campo de conocimiento al que está enfocado la Revista, generando en forma detallada el análisis crítico correspondiente. El equipo editorial decidirá sobre la pertinencia de su publicación.

4. Edición monográfica.

Se refiere a una publicación específica en donde se aborda una temática inscrita en el campo de conocimiento de la Revista, aquí se designará como colaborador a un editor adjunto, el cual será el responsable de la integración, evaluación y arbitraje de los artículos de ese número especial de la Revista; las colaboraciones serán evaluadas y seleccionadas bajo los mismos parámetros con que se juzgan aquellos que son presentados para una edición convencional.

5. Varios:

Se podrán publicar otras modalidades como: estudios de caso, reflexiones sobre alguna cuestión vinculada con la temática tratada en la revista, crónicas de evento de importancia internacional y otros; en donde el equipo editorial decidirá sobre la pertinencia de incluirlo en alguna publicación específica.

ENVÍO DE ORIGINALES.

Los artículos que se reciben en la Revista, deben ser total y absolutamente inéditos y, por tanto y, en consecuencia, se entiende que se incorporan a los registros de base de trabajos para evaluación, debiendo sus autores ceder a Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, los derechos sobre los mismos.

ARBITRAJE DE LOS ARTÍCULOS EN RED URBAN.

Los escritos, se evalúan inicialmente por los Editores, el Directorio y/o el comité científico quienes determinan la pertinencia de su publicación. En conformidad con el interés

temático de la Revista, los trabajos son enviados anónimamente a una amplia cartera internacional de árbitros especialistas en los temas urbano-territorial.

Cada colaboración, es enviado a la evaluación de dos árbitros, los que podrán recomendar: (i) su publicación original; (ii) su publicación sujeta a modificaciones; (iii) su no publicación. En situación de discrepancia, ésta se resuelve enviando el artículo a un tercer árbitro. La decisión final e inapelable sobre la publicación de un artículo, es competencia exclusiva del comité científico de la revista.

El plazo máximo considerado para resolver sobre la publicación o rechazo de un trabajo, no superará los 12 meses desde el momento de recepción del mismo.

Los Editores de Red URBAN. Norte Sur-IberoAmérica, con el conocimiento del Directorio y el Comité Editorial, podrá solicitar artículos específicos a autores de reconocido prestigio y experticia en dicho tema, los que, por esa condición, están exentos de ser sometidos a arbitraje.

La Revista no entregará avances ni informará estado de evaluación de los artículos y se comunicará la situación de publicación a los autores, sólo una vez concluido el proceso. En caso de no publicación, la Revista fundamentará a los mismos las razones aducidas para ello.

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS.

En la primera página de toda colaboración se debe incluir los datos generales del artículo y de su autor: título del artículo, nombre completo, nacionalidad, e-mail, centro o departamento en el que se encuentra adscrito laboralmente, dirección postal ciudad y país.

PRESENTACIÓN Y EXTENSIÓN DE LOS ARTÍCULOS.

1. Originales:

Los artículos no deben contener ninguna evidencia de la identidad ni de la afiliación institucional de él o los autores, salvo donde ello se solicita. El documento debe ser un trabajo original, inédito y no enviado a otros medios de publicación. Una vez recibido en la Revista, éste no podrá ser retirado del proceso ni remitido a

otros editores. El texto y las ilustraciones del trabajo deben ser enviados en archivo aparte, con una resolución de 300 DPI.

2. Carta de responsabilidad:

En archivo independiente a los archivos del trabajo (en PDF), se redactará los siguiente: “Yo (Nosotros) nombre del autor o autores, declaro (amos) que el artículo título del artículo presenta resultados originales, que no ha sido publicado ni está siendo considerado para publicación en otra revista, y que se ajusta a normas éticas internacionales de propiedad intelectual y autoría”. Para garantizar la veracidad de la información se solicita incluir firma electrónica o firma escaneada y número de identificación nacional de cada uno de los autores (pasaporte).

3. Extensión y característica:

Los textos en la modalidad de artículos científicos deberán ser presentados en tamaño carta, espaciado simple, sin sangrías, en tipo de fuente Times New Roman, el contenido del texto y subtítulos tamaño 10.5, una extensión de entre 3,000 y 5,000, y de 1.500 palabras para las reseñas de libros. Aquellos artículos que no cumplan con estos requisitos serán devueltos a sus autores. El texto debe ser escrito en Word, con márgenes inferiores y superiores de 2,5 cm. e izquierdas y derechas de 3 cm. Los títulos y subtítulos deben estar numerados jerárquicamente y las páginas deben de tener numeración.

La jerarquización de los contenidos (epígrafes y subepígrafes) será la mayúscula versalita para el primer nivel, cursiva para el segundo y redonda para el tercero. No hacer sangrados al comienzo de párrafo, ni dejar espacio entre uno y otro. Para destacar palabras o expresiones se utilizará la cursiva o el entrecomillado, nunca se recurrirá al subrayado o el resaltado en negrita.

4. Título del trabajo.

Deberá de estar escrito con el menor número de palabras posibles describiendo adecuadamente el contenido del artículo, incluyendo la respectiva traducción al inglés. Con una extensión máxima de 10 palabras en tamaño Times New Roman 14.

5. Resumen analítico:

Deberá tener una extensión que no exceda de 200 palabras, sin notas a pie de página, además deberá incluirse un resumen traducido en inglés. Esta norma no se aplica para la sección Reseñas. Se recomienda que en el resumen se incluyan los siguientes aspectos: pregunta a la que se responde en el texto; marco o perspectiva teórica asumida; metodología empleada; principales hallazgos, conclusiones y su relevancia.

6. Palabras clave o descriptores:

Se incluirán de tres a cinco descriptores separados por (;) en orden jerárquico, que indiquen la orientación temática del artículo y que preferiblemente no repitan las palabras del título. Debe enviarse la traducción respectiva al inglés, bajo el título de Keywords.

7. Notas al pie de página:

Deberán de estar en fuente Times New Roman tamaño 8. Son únicamente de carácter aclaratorio y contienen comentarios y ampliaciones, su extensión no podrá exceder las 60 palabras por nota. Tienen numeración sucesiva y se recogen al final de cada página. No se deben incluir notas de carácter bibliográfico pues éstas van dentro del texto.

8. Citas en el texto:

Deben insertarse simplificadas, de acuerdo con las normas APA, así: apellidos del autor o autores, año de publicación y página: Pérez: 45. En caso de que la cita sea textual, el texto irá entre comillas, y entre paréntesis además del apellido y el año la página donde se encuentra el texto citado (Pérez, 2005: 27). Si la extensión de la cita textual es superior a 40 palabras, debe incluirse en párrafo independiente, con sangría, un punto menor en el tamaño de la fuente y sin comillas.

9. Contenido gráfico:

Las fotos, dibujos, mapas, planos, tablas, gráficos, serán numerados consecutivamente de acuerdo con su tipo y orden de aparición, debidamente referenciados en el texto, sin exceder un total de 6 elementos e indicando su localización aproximada en el documento, según su relación con el contenido escrito. En la parte

superior debe de incluirse la leyenda asociada a cada elemento gráfico en el documento, señalando siempre su fuente de referencia en la parte inferior en cursiva de tamaño 7, y adjuntarse cada uno en un archivo independiente. Las figuras (fotos, dibujos, mapas y planos) deben entregarse únicamente en formatos JPG o TIFF, con mínimo de 300 DPI de resolución, considerando que serán diagramados de acuerdo con el estilo de la Revista y en escala de grises.

10. Referencias Bibliográficas.

Todas las referencias bibliográficas se incluirán al final del texto con un máximo de 20. Sólo se indicarán las obras citadas en el texto. Se utilizará el orden alfabético de apellidos (sin numeración consecutiva), siendo la primera letra en mayúsculas y las siguientes en minúsculas, seguido, preferiblemente, del nombre completo del autor/es o autora/autoras, y el año de publicación entre paréntesis:

A. Libro de uno o varios autores:

En el caso de un libro, el título irá en letra cursiva, indicando a continuación la ciudad y la editorial.

Foucault, Michel. *El cuerpo utópico de las heterotopías*. (2010). Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión.

Andrews, Gavin J. y Phillips, David R. (2005). *Ageing and Place. Perspectives, policy, practice*. New York, Routledge.

B. Artículo:

En el caso de un artículo, el título irá entrecorinado, el nombre de la revista en letra cursiva; y, posteriormente, volumen (Vol.), número (núm.) de la revista y páginas inicial y final. Ejemplo:

SILVA, Eliud (2009), "Mortalidad por accidentes automovilísticos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX", *Papeles de Población*, Vol. 15, núm. 62, octubre-diciembre, pp. 143-172.

C. Capítulo de libro:

Con el mismo criterio se citarán los capítulos de libros, estando en cursiva el título del libro.

Hilhorst, D. y Bankoff, G. (2004), "*Introduction: mapping vulnerability*", in Bankoff, G., Frerks, G. y Hilhorst, D. (eds.), *Mapping Vulnerability:*

Disasters, Development and People. London, Earthscan, pp. 1-9.

D. Recurso electrónico:

En la medida de lo posible, los recursos electrónicos se citarán según el siguiente modelo general: Responsable principal (autor / autora) (año) Título. Responsable(s) secundario(s). [Tipo de soporte]. Edición. Lugar de publicación: Editor (Colección), fecha de actualización o revisión. Descripción física. El Consejo de Redacción de Contexto rechazará todo trabajo que no se atenga estas normas.

POLÍTICA DE ARCHIVO DIGITAL.

Los artículos serán publicados en formato PDF y en acceso abierto y gratuito, siguiendo las normas de Creative Commons. Así mismo se hace constar que los autores de los artículos garantizan por escrito que son los autores de los originales que se publicarán en la revista.

LISTA DE COMPROBACIÓN DE PREPARACIÓN DE ENVÍOS.

Antes del envío, los autores deberán de revisar las normas de publicación comprobando lo siguiente:

1. El artículo no ha sido publicado previamente ni se ha enviado a otra revista.
2. El archivo enviado está en formato Microsoft Word.
3. El texto tiene interlineado sencillo; el tipo de fuente es Times New Roman y el tamaño 10.5 puntos; se usa cursiva en vez de subrayado; y todas las ilustraciones, figuras y tablas están señaladas con sus fuentes.
4. El texto cumple con los requisitos bibliográficos y de estilo indicados en las Normas para Autores.
5. Las figuras y tablas se han enviado a la resolución correcta y en archivos independientes. En caso de que no pertenezcan al autor, se cuenta con el debido permiso para publicarlas.
6. Se envía la carta de compromiso con firma electrónica en el formato indicado.

Dr. Eduardo Sousa G., Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Nuevo León,
Av. Universidad s/n Cd. Universitaria C.P. 66451, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, México (52-81-83294160 ext. 6786, 6761) eduardosousa.gzz@gmail.com

Dr. Alfredo Palacios B., Departamento de planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bio Bio, Avda. Collao 1202, Concepción, CHILE. (56-41-3111406 ó 3111421) apalacio@ubiobio.cl

Esencia y Política Editorial

La Revista Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, es una edición semestral especializada en temas urbano-territorial, destinada tanto a la dimensión científica y de investigación que adquiere el fenómeno de la ciudad y la región, como a la discusión de problemas, proyectos e iniciativas relativas a los asuntos contingentes de esos espacios. Por ende, se publican artículos inéditos referidos al territorio en todas sus dimensiones y está abierta a la diversidad de enfoques y metodologías, resaltando las investigaciones de carácter interdisciplinario que permiten visualizar la ciudad y la región desde un contexto amplio, además de la comunicación y trabajo en Red de la contingencia urbano-territorial iberoamericana y del mundo, en general.

Como un aspecto resaltante de su trabajo editorial, Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, acompaña y privilegia junto a los textos, imágenes y fotografías a todo color que, publicadas con gran resolución y cobertura, revelan la realidad, énfasis y matices que alcanzan los asuntos de la ciudad, el territorio y los paisajes que son su materia temática y específica de su competencia.

Recepción de artículos, arbitraje y evaluación

Los artículos que se reciben en la Revista, deben ser total y absolutamente inéditos y, por tanto y en consecuencia, se entiende que se incorporan a los registros de base de trabajos para evaluación, debiendo sus autores ceder a Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, los derechos sobre los mismos.

Los escritos, se evalúan inicialmente por los Editores, el Directorio y/o el Comité Científico, quienes determinan la pertinencia de su publicación. En conformidad con el interés temático de la Revista, los trabajos son enviados anónimamente a una amplia cartera internacional de árbitros especialistas en los temas urbano-territorial. Cada colaboración, es enviado a la evaluación de dos árbitros, los que podrán recomendar: (i) su publicación original; (ii) su publicación sujeta a modificaciones; (iii) su no publicación. En situación de discrepancia, ésta se resuelve enviando el artículo a un tercer árbitro. La decisión final e inapelable sobre la publicación de un artículo, es competencia exclusiva del Comité Científico de la Revista.

El plazo máximo considerado para resolver sobre la publicación o rechazo de un trabajo, no superará los 12 meses desde el momento de recepción del mismo.

Los Editores de Red URBAN. Norte Sur-IberoAmérica, con el conocimiento del Directorio y el Comité Editorial, podrá solicitar artículos específicos a autores de reconocido prestigio y experticia en dicho tema, los que, por esa condición, están exentos de ser sometidos a arbitraje.

La Revista no entregará avances ni informará estado de evaluación de los artículos y se comunicará la situación de publicación a los autores, sólo una vez concluido el proceso. En

caso de no publicación, la Revista fundamentará a los mismos las razones aducidas para ello.

Normas de presentación de artículos

Los trabajos presentados a Red URBAN. Norte Sur - IberoAmérica, deben ser artículos de investigación científica en una proporción mínima de un 75 % y de información tecnológica, artística o humanística. La proporción de los mismos en cada número, será de un 75 % de artículos científicos y un 25 % de trabajos de información.

Los escritos, deben estar en idioma español o portugués y debe incluir un resumen en español o portugués, según corresponda, y obligatoriamente, en inglés. Ese resumen, debe contener una extensión no mayor de 200 palabras y acompañada de a lo menos 3 palabras claves, como objetivo de indización bibliográfica.

Cada artículo, constará obligatoriamente de Título, Resumen, Introducción, Materiales y Métodos, Discusión, Conclusiones y Fuentes Bibliográficas, además de acompañarse de un número de fotografías ad-hoc a todo color, en un número de 1 imagen por cada 1.000 palabras aproximadamente. Se incluirán asimismo, gráficos, cuadros, planos y mapas que acompañan, cuando proceda, el texto y fotografías de cada trabajo.

Asimismo, debe consignarse el nombre completo del autor(es), institución en la que se efectuó el trabajo o a la que pertenece(n) y dirección electrónica (e-mail).

El escrito, deberá enviarse en texto digitalizado en software Word PC Compatible y no exceder las 14 páginas, tamaño carta, letra arial 11, espaciado 1.5, incluyendo en ellas las imágenes y cuadros. Las fotografías, igualmente deberán acompañarse en un medio digital en una resolución mínima de 300 dpi, libres de derechos copyright y en número de relación de una imagen cada dos páginas.

El contenido de los artículos y reseñas que se publican en cada número, es responsabilidad exclusiva de los autores y no representan necesariamente el pensamiento ni comprometen la opinión de la Universidad del Bio Bio.

La Revista Red URBANO. Norte Sur - IberoAmérica, se reserva el derecho de reproducción del contenido de los artículos.

Los trabajos podrán ser enviados a los Editores a:

Prof. Eduardo Sousa G.,
Facultad de Arquitectura,
Universidad Autónoma
de Nuevo León,
Pedro de Alva S/N
Ciudad Universitaria,
Monterrey, MEXICO
(52-81-83294160 ó 83527505)
eduardosousa.gzz@gmail.com

Prof. Alfredo Palacios B.,
Departamento de Planificación
y Diseño Urbano,
Facultad de Arquitectura
Universidad del Bio Bio,
Avda. Collao 1202,
Concepción, CHILE.
(56-41-3111406 ó 3111421)
apalacio@ubiobio.cl



Rogelio G. Garza Rivera. Rector UANL
Héctor Guillermo Gaete Feres. Rector BIO BIO
María Teresa Ledezma Elizondo. Director de la Facultad de Arquitectura
Cecilia Poblete Arredondo. Decana de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, UBB.

RED URBAN. Norte Sur - Iberoamérica

ISSN: en trámite

RED URBAN. Norte Sur - Iberoamérica es una publicación de responsabilidad compartida, que corresponde, alternadamente, a la edición mexicana a publicarse en el mes de Abril (1er semestre) y a la edición chilena a publicarse en el mes de octubre (2do semestre) de cada año, respectivamente. Este Convenio Editorial Internacional, viene a complementar el Convenio de Cooperación Académica entre la UANL y la UBB, que se firmó el 6 de agosto del año 2003 en las ciudades de Monterrey y Concepción, entre los rectores Sr. Luis Galán Wong, de la Universidad Autónoma de Nuevo León y el Sr. Hilario Hernández Gurruchaga, de la Universidad del Bío Bío y cuyo Decreto Extento No. 2816 UBB, quedó tramitado el 6 de Octubre del 2003.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Director de la Revista UANL
Eduardo Sousa González

Director de la Revista Bio Bio
Alfredo Palacios Barra

Editora Responsable UANL
Yazmín Aurora Molina Gándara

Editor Bio Bio
Osvaldo Caro Sáez

Asistentes de redacción e intercambio UANL
Yazmín Aurora Molina Gándara

Consejo Editorial / Board Editorial

María Teresa Ledezma Elizondo, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
Cecilia Poblete Arredondo, Universidad del Bío Bío, Chile
Daniel González Spencer, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
José Rosas Vera, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile
Francisco Fabela Bernal, Universidad Autónoma de Nuevo León, México
Carlos Marmolejo Duarte, Universidad Politécnica de Catalunya, España
María Gemma Sánchez, Universidad de Misiones, Argentina
Jual Calatrava Escobar, Universidad de Granada, España
Yazmín Aurora Molina Gándara, Universidad Autónoma de Nuevo León, México

Distribución: Facultad de Arquitectura, UANL, Av. Universidad s/n Cd. Universitaria C.P. 66455, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, México. Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, a través del Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Av. Collao No. 1202, Casilla 5-C, Concepción, Región del Bío Bío, Chile.