

DECUMANUS

REVISTA INTERDISCIPLINARIA SOBRE ESTUDIOS URBANOS

Núm. 4. Vol. 4. Octubre 2018-Octubre 2019.
Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte.
Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. ISSN: 2448-900X



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CIUDAD JUÁREZ
Revista DECUMANUS. Revista interdisciplinaria sobre estudios urbanos
Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte

Juan Ignacio Camargo Nassar
Rector

Daniel Constandse Cortez
Secretario General

Guadalupe Gaytán Aguirre
*Directora del Instituto de Arquitectura,
Diseño y Arte*

Alpha Elena Escobedo Vargas
*Directora General de Difusión Cultural
y Divulgación Científica*

DECUMANUS

Volumen 4, número 4. Octubre 2018- Octubre 2019, es una publicación anual editada por la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, a través del Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte de la UACJ. Edificio T-301. Redacción: Avenida del Charro, Núm. 450 norte, Ciudad Juárez, Chihuahua, México, C. P. 32310, Tel: (656) 6884800. Para correspondencia referente a la revista comunicarse por correo electrónico a decumanus@uacj.mx

Fundador y Director Editorial: Edwin Aguirre Ramírez. Reserva de Derecho al uso exclusivo: No. 04 2017 030314562600-203, ISSN: 2448-900X. Esta revista pertenece al sistema de Acceso Abierto, <http://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/decumanus/index>. Este número se publicó el 04 de noviembre de 2017.

Comité Editorial

Edwin Aguirre Ramírez

Coordinador Editorial

Berenice Gómez Ruiz

Gestión Editorial

Subdirección de Publicaciones de la UACJ

Diseño gráfico y portada

Los artículos firmados son responsabilidad exclusiva de sus autores. Se autoriza la reproducción total o parcial bajo condición de citar la fuente. Permisos para otros usos: el propietario de los derechos no permite utilizar copias para distribución en general, promociones, la creación de nuevos trabajos o reventa. Para estos propósitos, dirigirse a Decumanus.

Comité Editorial Interno

Guadalupe Gaytán Aguirre

René Ezequiel Saucedo Muñoz

Silvia Verónica Ariza Ampudia

Comité Editorial Externo

Yasna del Carmen Contreras Gática,
Universidad de Chile, Chile

Salvador García Espinosa,
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México

Diego Alberto Rodríguez Lozano
Tecnológico de Monterrey, Nuevo León, México

Tito Alejandro Alegría Olazábal
El Colegio de la Frontera Norte, México., México

María Teresa Pérez Bourzac
Universidad de Guadalajara., México

Rosa Imelda Rojas Caldelas
Universidad Autónoma de Baja California., México

Alejandro José Peimbert Duarte
Universidad Autónoma de Baja California., México

Andrés Eduardo Satizabal Villegas
Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, Colombia

Clara Irazabal
Graduate School of Architecture, Planning and Preservation

Columbia University, New York., Estados Unidos

Silvia Meri Carvalho

Universidad Estatal de Ponta Grossa, Brasil

Francisco Lara Valencia

Arizona State University, México

Angela Giglia

Universidad Autónoma Metropolitana, México

Alicia Ziccardi Contigiani
Universidad Nacional Autónoma de México., México

Alicia M. Lindón Villoria
Universidad Autónoma Metropolitana., Iztapalapa, México

Los manuscritos propuestos para publicación en esta revista deberán ser inéditos y no haber sido sometidos a consideración a otras revistas simultáneamente. Al enviar los manuscritos y ser aceptados para su publicación, los autores aceptan que todos los derechos se transfieren a Decumanus, quien se reserva los de reproducción y distribución, ya sea en fotografía, micropelícula, reproducción electrónica o cualquier otro medio, y no podrán ser utilizados sin permiso por escrito de Decumanus. Se recomiendan las normas para autores.

ÍNDICE

Carta del editor	IV
El desarrollo de capacidades institucionales ante los retos de la coordinación metropolitana en México: el caso de Toluca Pedro Daniel Guzmán Gil / Teresa Becerril Sánchez	1
Vivienda de los ferrocarrileros en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural Andrés Armando Sánchez Hernández	23
El incipiente reconocimiento de la ciudad histórica ante la llegada de la ciudad industrial: del siglo XIX e inicios del XX Luz Cecilia Rodríguez Sánchez	42
Evaluación de una ecocomunidad aplicado al diagnóstico urbano en el estado de Hidalgo México Jael Villegas Roa	63
Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio Eleonora Leicht Arocena / Amancay Matos Santestevan / Leonardo Gómez Sena	84

Carta del editor

Como cada año, editar un nuevo número de la revista *Decumanus* resulta ser todo un viaje. Como lo plantea Kavafis en uno de sus poemas más reconocidos, “Ítaca”, el destino no es tan importante como el viaje en sí mismo. Esto me permite decir que es gracias a nuestros lectores y la colaboración de los autores que hoy aparecen aquí, que podemos mostrar ya un nivel de consolidación del proceso editorial de esta empresa y, a la vez, la lucha que mantenemos por la visibilización de un proyecto que quiere convertirse en un referente regional e internacional sobre los temas relacionados con los estudios urbanos.

Este número está constituido por cinco artículos. Cuatro de ellos provenientes de diferentes lugares de la República mexicana y uno proveniente del sur, de la república de Uruguay. Como editor, siempre me ha parecido interesante y resulta incluso todo un aprendizaje, poder hacer paralelismos y contrastaciones acerca de las diversas colaboraciones que recibimos y de los abordajes teóricos y metodológicos que se vislumbran a lo largo de nuestro continente.

El artículo inicial denominado: “El desarrollo de las capacidades institucionales ante los retos de la coordinación metropolitana: el caso de Toluca”, escrito por Pedro Daniel Guzmán y Teresa Becerril expone las formas de coordinación integral y sus grados de efectividad en la configuración de las metrópolis contemporáneas latinoamericanas, teniendo como ejemplo a la ciudad de Toluca. Los autores destacan los componentes de la gestión metropolitana, su estructura y las formas de operación que poseen, identificando alcances y limitaciones que promueven prácticas gubernamentales adecuadas.

El segundo artículo intitulado “Vivienda de los ferrocarrileros en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural” escrito por Andrés Armando Sánchez Hernández, hace un acercamiento a las formas de habitar de una de las ramas más importantes del patrimonio cultural industrial. El autor hace una revisión de corte historiográfico que permite entender la forma en la que se configuró la vivienda relacionada con este tipo de actividad, haciendo énfasis en el análisis de tipologías archi-

tectónicas que puede encontrar en la ciudad de Puebla, México.

También desde una perspectiva historiográfica, pero desde un análisis teórico y conceptual más urbanístico que arquitectónico, el tercer artículo, escrito por Luz Cecilia Rodríguez y denominado “El incipiente reconocimiento de la ciudad histórica ante la llegada de la ciudad industrial: del siglo XIX e inicios del XX” expresa la importancia de comprender de una forma más amplia el pasado, específicamente la concepción de la ciudad y sus transformaciones generadas por el influjo de la modernidad.

En el cuarto artículo llamado “Evaluación de una ecocomunidad aplicado al diagnóstico urbano en el estado de Hidalgo, México”, Jael Villegas analiza el concepto de ecocomunidad desde una perspectiva socioeconómica y cultural, contrastándolo con las condiciones legales de escala municipal y estatal. Presenta en su análisis el caso particular de la ecocomunidad Maney, ubicada en el estado de Hidalgo.

Finalmente, cierra este número un artículo intitulado “Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio”, escrito por Eleonora Leicht, Amancay Matos y Leonardo Gómez, adscritos a la Universidad de la República de Uruguay. Los autores presentan una reflexión sobre las centralidades urbanas desde una perspectiva multidisciplinaria, entendiéndolas como instrumentos clave del ordenamiento territorial en el municipio de Montevideo.

A todos los autores que participan en este número gracias por compartir con nosotros su trabajo y, sobre todo,

por pensar en Decumanus para la difusión del mismo.

Para concluir, quiero comentarles el esfuerzo que estamos haciendo para cambiar la periodicidad de nuestra publicación de anual a semestral. El Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez pondrá todo su esfuerzo para lograr este gran objetivo. Como siempre, deben saber los lectores que esta revista no sería posible sin el apoyo incondicional de Mayola Renova y su equipo editorial; así como la ayuda constante y comprometida de Fernando Olea y Berenice Gómez. A ellos, gracias siempre.

Dr. Edwin Aguirre Ramírez
Octubre de 2019

El desarrollo de capacidades institucionales ante los retos de la coordinación metropolitana en México: el caso de Toluca

The development of institutional capacities in the face of metropolitan coordination challenges in Mexico: the case of Toluca

Pedro Daniel Guzmán Gil¹

<http://orcid.org/0000-0001-8115-367>

Teresa Becerril Sánchez²

<http://orcid.org/0000-0002-9776-3367>

Primera versión recibida en: 03 abril, 2019

Última versión recibida en: 02 octubre, 2019

Resumen

En la actualidad, los diferentes ámbitos de gobierno en conjunto con la sociedad han planteado diversas estrategias para realizar procesos de coordinación en las metrópolis; principalmente, se observa el reforzamiento

del marco jurídico, dirigido a facilitar la asociación intergubernamental; la incorporación de organismos que promueven acciones de intermunicipalidad y el diseño de instrumentos que complementan la planeación y financiamiento de proyectos al interior de estos espacios. Aún con estos atributos, se distingue que las áreas metropolitanas enfrentan un estado de crisis, sobre todo, porque las estrategias implementadas no han propiciado que se superen los altos niveles de segregación, la carencia de sustentabilidad, los riesgos de baja productividad y el incremento de problemáticas urbanas. Si se pretende alcanzar altos estándares de bienestar, se deben dirigir, e incluso reorientar, las estrategias de coordinación implementadas, lo cual se ha demostrado que podrá incidir en mejorar la calidad de vida de la población.

En la configuración de procesos de coordinación integrales y con mayor grado de efectividad en las metrópolis, se reconoce que se debe bus-

¹ Doctor en Urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de México, docente de la licenciatura en Administración y Promoción de la Obra Urbana de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la uaemex, correo electrónico: dani12385@yahoo.com.mx

² Doctora en Urbanismo, profesor-investigador de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México, correo electrónico: tebecerril_3@yahoo.com.mx.

car que exista cierto grado de complementariedad y armonía entre los aspectos que regulan y delimitan los comportamientos de los procesos de coordinación (el marco jurídico), los agentes que se encargan de ejecutar proyectos y promover relaciones estables y estructuradas entre los actores involucrados en las relaciones intergubernamentales (marco organizacional), y en las directrices y recursos planteados para realizar intervenciones para estos espacios (sistema de planeación y financiamiento).

De esta forma, el objetivo del presente trabajo es analizar los componentes de gestión metropolitana que existen en México, destacando sus características principales, estructuras y la forma en que operan, con el propósito de identificar sus alcances y limitaciones, los cuales podrán aportar atributos para el desarrollo de propuestas que promuevan adecuadas prácticas gubernamentales con la estructura existente. El referente de análisis es la Zona Metropolitana de Toluca, considerada una de las metrópolis más representativas del país en la incorporación de estrategias de coordinación metropolitana.

Entre los aspectos que destacan y que son parte del análisis se encuentran: la incorporación de organismos específicos para promoción de procesos de coordinación; la configuración de un sistema de planeación para la metrópoli; el reconocimiento de la posibilidad de realizar acciones de intermunicipalidad en el marco jurídico; y la participación de la metrópoli en el desarrollo de proyectos con recursos del Fondo Metropolitano. La perspectiva que se presenta en el análisis,

parte de reconocer cómo la evolución y el estatus del fenómeno metropolitano sirve para direccionar las estrategias de gestión y las posibilidades de desarrollar acciones de interés público para estos entornos.

Como parte de los hallazgos que derivan del análisis, se observa que existe una desvinculación entre los componentes de gestión metropolitana analizados; desde lo jurídico se distingue que no se deja claro el umbral de actuación de los procesos de coordinación, lo cual es evidente en la casi inexistente declaración de facultades y atribuciones para llevar a cabo la coordinación metropolitana; por otra parte, se observa un marco organizacional débil, que denota poca injerencia en la toma de decisiones para este ámbito; en tanto que en los instrumentos de financiamiento y planeación, se percibe una insuficiente articulación de estrategias dirigidas a resolver los problemas centrales de la metrópoli.

Palabras clave:

Coordinación metropolitana, desarrollo urbano, gestión, metropolización

Abstract

At present, the government has raised diverse strategies to realize coordination processes in the metropolis; principally, there is observed the reinforcement of the juridical frame, directed to facilitate the intergovernmental association; the incorporation of organisms who promote actions of intermunicipality; and the design of instruments that complement the fi-

nancing and planeation of projects to the interior of these spaces. Still with these attributes, one distinguishes that the metropolitan areas face the crisis state, especially, because in them there are perceived high levels of segregation, lack of sustainability, risks of low productivity and the increase of problematic urban. If one tries to reach high places standards of well-being, they must go, and even reorient, the implemented coordination strategies, which will be able to improve the quality of life of the population.

In the configuration of integral processes of coordination and with major effectiveness grade in the metropolis, one admits that it is necessary to look that there exists certain grade of complementarity and harmony between the aspects that regulate and delimit the behaviors of the processes of coordination, the agents who are in charge of executing projects and promoting relations stable and structured between the actors involved in the intergovernmental relations, and in the guidelines and resources raised to realize interventions for these spaces.

The present work takes as a target to analyze the components of metropolitan management that exist in Mexico, emphasizing its main characteristics, structures and the form in operate, it with the intention of identifying its scopes and limitations, which will be able to contribute attributes for the development of proposals that promote better governmental practices with the existing structure. The analysis modality is the Metropolitan area of Toluca, considered to be one of the metropolis more representative of the

country in the incorporation of strategies of metropolitan coordination.

Between the aspects emphasized and that are a part of the analysis they are: the incorporation of specific organisms for process promotion of coordination; the configuration of a system of planning for the metropolis; the recognition of the possibility of realizing actions of intermunicipality in the juridical frame; and the participation of the metropolis in the project development with resources of the Metropolitan Fund. The perspective that appears in the analysis, sets off of recognizing like the evolution and the status of the metropolitan phenomenon, serves for address the strategies of management and the possibilities of developing actions of public interest for these environments.

The finds show that a dismantling exists between the analyzed components of metropolitan management; from the juridical thing there is not made clear the threshold of performance of the management, which is clear in the nonexistent declaration of faculties and attributions to carry out the metropolitan coordination; on the other hand, a frame institutional weak, that denotes few interference in the decision making of metropolitan; while in the financing instruments and planning there is perceived an insufficient joint of strategies directed to solve the central problems of the metropolis.

Keywords

Metropolitan coordination, urban development, management, metropolitan.

Introducción

En México, las metrópolis han adquirido un papel protagónico en el planteamiento de nuevas políticas públicas, su relevancia radica en que, por una parte, poco más del 60 por ciento de la población nacional se concentra en estos sitios, lo que define al país como predominantemente metropolitano; y por otra, porque se observa que en estas áreas se ha generado un ambiente crítico que incentiva las condiciones de pobreza, desigualdad, segregación, crecimiento descontrolado, baja productividad, insustentabilidad y el incremento de problemáticas urbanas para la población que vive y hace uso de estos lugares (Conapo, SEDATU e Inegi, 2017). Tal situación ha demandado acciones desde el ámbito gubernamental y no gubernamental en la implementación de estrategias de gestión que promuevan mejores condiciones de vida.

Entre las estrategias de gestión metropolitana que se han desarrollado con mayor efectividad en el país, se encuentran la incorporación de legislación específica para promover acciones de coordinación y asociación intergubernamental para este ámbito; la configuración de organismos que desarrollan y promueven acciones y proyectos de carácter metropolitano; la formulación de planes y programas para diagnosticar y promover directrices a esta escala; y la conformación de instrumentos económicos para financiar proyectos al interior de estas áreas.

Casos como el de Guadalajara, Tijuana, Mérida, Ciudad de México o Puebla-Tlaxcala son un referente en

el desarrollo de estrategias para promover mejores escenarios de coordinación y facilitar la asociación de diversos ámbitos de gobierno y actores involucrados; las propuestas que se han desarrollado van desde la definición de leyes de coordinación metropolitana, la incorporación de consejos metropolitanos, la formulación de observatorios ciudadanos o institutos metropolitanos de planeación, hasta el proponer fideicomisos públicos para atender las necesidades de estas metrópolis.

Sin duda, la coordinación metropolitana se ha convertido en un factor estratégico que contribuye a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a partir de esta, no solo es posible asignar recursos de todo tipo (recursos administrativos), o promover una toma de decisiones con mayor grado de integración y colaboración, sino que se obtiene la legitimidad política que se requiere para articular diversos intereses.

El presente trabajo se realiza un análisis de los componentes de la gestión metropolitana que existen en México, identificando sus características principales, estructuras y la forma en la operan, ello con el propósito de reconocer sus alcances y limitaciones. El referente de análisis que se retoma es el sistema de gestión de la Zona Metropolitana de Toluca (zmt), la cual ha incorporado un esquema de coordinación metropolitana con avances destacados en lo jurídico, organizacional e instrumental, que resultan sobresalientes e innovadores en el marco de gestión metropolitana del país.

Para realizar el análisis de la gestión metropolitana en la ZMT, se identifican las condiciones de vinculación e integración que presentan los diferentes componentes de gestión (marco jurídico, marco organización e instrumentos de planeación y financiamiento), para mostrar sus fortalezas, rendimientos y limitaciones, a fin de identificar sus oportunidades de adecuación institucional. Para realizar el análisis, se revisa el contenido de aparatos normativos y regulatorios, la consulta de organigramas y estructuras gubernamentales y los planteamientos de su sistema de planeación, tanto del ámbito estatal como del municipal, que se han reconocido como los niveles de gobierno que tienen mayor incidencia en la toma de decisiones ante los procesos de coordinación metropolitana.

El documento se estructura en tres apartados. El primero señala la relevancia que tiene el análisis de la gestión para el contexto de las zonas metropolitanas mexicanas, identificando la aglomeración de personas que existe en este tipo de espacios, y reconociendo las problemáticas que afectan a los conjuntos urbano-metropolitanos. El segundo, reconoce las características y particularidades que presenta el sistema de coordinación metropolitana de Toluca. Y, por último, se establecen las conclusiones que derivan del trabajo.

La relevancia de un sistema de coordinación para los espacios metropolitanos mexicanos

Con la creciente aglomeración de población en espacios urbanos y con la

diversidad de actividades sociales y económicas que se desarrollan al interior de estos, las urbes han adquirido características complejas que simbolizan un reto para sus procesos de gestión y administración; en la actualidad, cada vez es más común observar sistemas urbanos que se caracterizan por una estructura en red, en el que la ciudad no se define por tamaños de población o fronteras administrativas, sino más bien, por ser un nodo, por la fuerza e intensidad de sus relaciones con otras ciudades; la dimensión de sus flujos de información, vehículos, bienes, servicios o personas; la importancia de las instituciones, organizaciones y empresas que la tienen como sede; o bien, por la magnitud de sus conexiones interurbanas (Iracheta, 2013, p. 438; Rojas, 2005, p. 37).

La dinámica de los espacios urbanos reconoce que existen centros urbanos que se expanden y que se fusionan con otros de menor tamaño, ocupando con ello, diversas demarcaciones; la interdependencia entre centros urbanos y sus zonas periféricas es una realidad que ha dado lugar a la conformación de metrópolis.

Las metrópolis se reconocen como ciudades que por su gran tamaño y su expresión funcional, se convierten en espacios que sobrepasan los límites político-administrativos de las demarcaciones o entidades que la contienen (Cuervo, 2002, p. 334). Se caracterizan, por configurar un núcleo urbano central, que conserva una gran inercia funcional e intensidad de usos industriales, comerciales y de servicios; además de que son receptoras de viajes provenientes de territorios periféricos, múltiples demarcaciones

y centros poblados menores que dependen funcionalmente del nodo central (Rincón, 2012).³

México es considerado un país metropolitano, reconoce 74 zonas metropolitanas integradas por 417 municipios, que representaban cerca del 63 por ciento de la población nacional con más de 75 millones de habitantes (Conapo, SEDATU e Inegi, 2017, p. 18), lo cual da cuenta de una vocación metropolitana relevante, manifestada a través del reconocimiento de más de la mitad de su población viviendo en estos espacios, y con una tendencia a incrementar estas cifras. En estos lugares se ha identificado que se genera un estado de crisis, sobre todo porque se percibe que se han intensificado las condiciones de pobreza, desigualdad, segregación, crecimiento descontrolado, baja productividad, condiciones de insustentabilidad y el incremento de las problemáticas urbanas (Arias, 2017).⁴

Uno de los factores principales por los cuales se presentan estas dificultades es porque en el país no se cuenta con una agencia gubernamental que se dedique a la gestión y planeación metrópolis, y que cuente con las

capacidades técnico-administrativas que den solución a los problemas que en ellas acontecen (Garrocho, 2013).

La integración de un sistema de gestión que se dedique a la planeación y administración de espacios metropolitanos es un factor estratégico, desde donde se podrían controlar y asignar recursos, se permitirían tomar decisiones que tienen que ver con la convivencia ciudadana, además de que es el medio a través del cual se ejercerían las tareas del gobierno y se permitirían mantener ciertos niveles de legitimidad política (Bañón y Carrillo, 1997; en Cadena, 2004, p. 96).

Si se revisa el ámbito de la gestión metropolitana en México, se observa que la implementación de estrategias para abordar esta dimensión no se ha desarrollado completamente. Esto es evidente en el reducido porcentaje de legislación que existe para facilitar la coordinación, la ausencia de organismos e instituciones que tienen injerencia en la toma de decisiones de las metrópolis y en los escasos instrumentos que se han diseñado para promover el financiamiento y planeación de proyectos a esta escala.

Como consecuencia de las limitaciones planteadas, se observa que la coordinación metropolitana carece un sistema o régimen de sanciones; no se cuenta con recursos propios para atender las prioridades metropolitanas; existe una dependencia hacia los ámbitos de gobierno estatal y municipal para realizar proyectos y acciones esta escala; la coordinación metropolitana obedece más a una negociación política de a nivel de responsables de dependencias de gobierno que a una visión de largo plazo; y se plantean

³ Las metrópolis se distinguen por concentrar actividades económicas y sociales especializadas, grandes centros de investigación, y la localización del aparato gubernamental y los grupos de poder (Garza, 2007).

⁴ Los problemas urbanos más recurrentes en las metrópolis son: la inadecuada disposición de residuos sólidos; ineficiencia de los sistemas de transporte público; limitada cobertura de seguridad pública; expansión descontrolada de suelo urbano; ausencia de equipamiento e infraestructura; y problemas ambientales (Graizbord, 1988; Garza, 1998; Jordán y Simioni, 2003; Garza, Filion y Sands, 2003; Moreno, 2006; Treviño, 2011; De Nicolo, 2012; Arias, 2017).

estructuras administrativas poco actualizadas que no manifiestan funciones delimitadas.

El esquema en el cual se ha estructurado el sistema de coordinación metropolitana en el país, es a partir de lo que se denomina intermunicipalidad, la cual hace referencia a una coordinación voluntaria que tiene como principio básico, la asociación entre municipios o ámbitos de gobierno (federal, estatal y municipal) para realizar una o varias tareas con base en un acuerdo formal (Cadaval, 2004; en Carrera, 2005; Vélez, 2015).

Para complementar las acciones de la coordinación intermunicipal al interior de algunas zonas metropolitanas, se han implementado estrategias que proponen hacer más eficientes los procesos de coordinación, por ejemplo, se promueve la configuración de organismos que ofrecen servicios públicos y procesos de asociación metropolitana; y se incentiva la conformación de instrumentos que impulsan la planeación y el financiamiento de proyectos en estos espacios.

Aun con los elementos sellados, todavía se considera que no existen los atributos suficientes para establecer un esquema de gestión que tenga un alto grado de integración y que reconozca las necesidades gubernamentales de las metrópolis. Esto se presenta de esta manera, debido a que los procesos de coordinación se manejan de forma voluntaria y discrecional por parte de los actores involucrados en estos procesos, quedando como estrategias a las que los gobiernos solo acceden como un elemento secundario, sea por no considerarlos tan relevantes en las pretensiones de sus ad-

ministraciones o por desconocimiento de los procesos.

Sin embargo, existen casos como el de la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) que registran algunos avances que se consideran relevantes para revisar propuestas operativas en este ámbito, parte de lo que se observa es que ha tratado, por medio de algunos organismos e instrumentos, implementar y complementar una perspectiva que aborde en su conjunto a la metrópoli, y si bien, todavía no muestran los resultados que se esperan de un entorno de gestión integral y con un enfoque complementario, se aprecia que es una propuesta que tiene avances significativos en su planteamiento con relación a otros espacios metropolitanos en el país.

La Zona Metropolitana de Toluca y sus procesos de coordinación

En el contexto nacional, la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) es considerada la quinta concentración urbana más grande del país, tiene un aproximado de 2 373 000 habitantes para 2015, y está integrada por 22 municipios (Inegi, 2015; Conapo, SEDATU e Inegi, 2017).⁵ Incorporada al Sistema Urbano Nacional (SUN) en el rango de zona metropolitana (antes gran-

⁵ Los municipios que integran a la zmt son: Almoloya de Juárez, Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicalzingo, Ocoyoacac, Oztolotepec, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Rayón, Temoaya, Tenango del Valle, Texcalyacac, Tianguistenco, Toluca, Xalatlaco, Xonacatlán y Zinacantepec.

des ciudades),⁶ se distingue por conservar una diversidad de actividades económicas, industriales, de servicios y administrativas; además, se considera un centro de desarrollo para población local, estatal e interestatal (Gaspar, 2009; Conapo y Sedesol, 2012; González, 2006).

Entre las problemáticas urbanas desarrolladas a consecuencia de su proceso de metropolización, se encuentran las relacionadas con el ordenamiento urbano, principalmente con dificultades asociadas a la distribución de los usos de suelo y las actividades económicas; complicaciones de accesibilidad y movilidad, con inconvenientes en la estructura vial y los sistemas de transporte, al no permitir una adecuada conectividad y presentar un porcentaje bajo en la calidad del servicio; y conflictos en la cobertura de equipamientos, infraestructura y servicios básicos, ya que existen zonas de la ciudad que no tienen acceso a estos bienes de la ciudad.

Para atender las complicaciones derivadas de su proceso de metropolización, la ZMT a través de los gobiernos estatal y municipales, ha desarrollado diversos componentes de coordinación metropolitana que les permiten incorporar estrategias para intentar promover una mejor la calidad de vida para la población; aunque se observa que estas estrategias no han alcanzado los estándares deseados hasta el momento, se distingue que son parte de una forma diferenciada de asumir la gestión de las metrópolis, ya que se trata de promover

una perspectiva integral y cooperativa para realizar procesos de coordinación tratando de obtener un mayor grado de efectividad.

Marco jurídico

Desde el planteamiento del Gobierno del Estado de México se reconocen diversos instrumentos jurídicos donde se menciona la necesidad de promover procedimientos coordinación metropolitana, tal es el caso de la Constitución Política del Estado de México (CPEM), la Ley Orgánica de Administración Pública del Estado de México (LOAPEM), el Código Administrativo del Estado de México y la Ley de Ingresos del Estado de México; en donde se menciona que el tema de la coordinación metropolitana se aborda promoviendo la asociación entre instancias gubernamentales en materia de prestación de servicios y en la planeación, programación y ejecución de acciones, apoyándose en la conformación de comisiones que respeten la legislación estatal; y facilitando la obtención de recursos económicos por diversas partidas presupuestales.

Esto se trata de avances relevantes de la gestión metropolitana, ya que se está incluyendo la coordinación de diferentes entidades gubernamentales y la realización de acciones concretas para este ámbito, la legislación estatal deja ver que todavía no existe una obligatoriedad en este proceso, se observa que solo se acota a la promoción, o en el mejor de los casos, al apoyo de algunas acciones que se dirijan a facilitar la asociación entre municipios, sin que exista una directriz trazada para implementar estrate-

⁶ Se considera en el rango de Zona Metropolitana porque supera la cantidad de 250 mil habitantes (Conapo y Sedesol, 2012).

gias y proyectos.⁷ Además, aunque se establece la posibilidad de contar con recursos económicos y técnicos para apoyar a los ayuntamientos, no se explica cómo habrán de complementarse con el proceso de coordinación metropolitana, es decir, no se establece cuáles son los destinos o criterios de aplicación sobre los cuales podrán ser utilizados, dejando un criterio poco claro cómo serán aprovechados.

Por su parte, en el ámbito municipal, la mayoría de los bandos municipales de los 22 municipios que integran la metrópoli, establecen que para exista un mejor ejercicio de las funciones municipales, se debe contemplar una visión metropolitana. Esta perspectiva se asume distinguiendo la posibilidad de que las demarcaciones realicen procesos de coordinación entre municipios, y entre los diferentes ámbitos de gobierno; participando con organismos que promuevan la gestión metropolitana; diferenciando materias específicas para la generación de convenios, programas, planes y acciones gubernamentales; colaborando en la formulación de sistemas de financiamiento; y promoviendo la participación ciudadana en acciones gubernamentales de índole metropolitana.

Un aspecto a destacar entre la mayor parte de los municipios (14 de los 22 municipios),⁸ es la posibilidad de

auxiliarse de comisiones, consejos, comités, direcciones, unidades de apoyo y organizaciones sociales representativas, para el desempeño de funciones en materia metropolitana.

Algunos municipios (8 de los 22 municipios)⁹ prestan atención a apoyar mecanismos de coordinación y colaboración con autoridades federales, estatales y municipales para la atención de la problemática común de la ZMT. Asimismo, participan en los órganos de coordinación metropolitana promoviendo la suscripción de convenios en materia de desarrollo urbano y rural, ordenamiento territorial, protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico, transporte alternativo, movilidad y accesibilidad universal, agua potable y drenaje, recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, ciencia y tecnología, seguridad pública, ciclovías, ciclocarriles, comercio, y regulación sanitaria (6 de los 22 municipios).¹⁰

De esta manera, se observa que desde el ámbito municipal existe poca claridad para entender lo que requiere un sistema de gestión metropolitana, aunque existen varias acciones que inducen a crear organismos, promover la coordinación intergubernamental, facilitar la planeación metropolitana, incentivar la suscripción de convenios, y participar en los órganos de coordinación con la colaboración social, el número de municipios que

7 Unos ejemplos de leyes de coordinación metropolitana lo tienen los casos de Guadalajara y Tijuana, en donde a través de la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco y de la Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California, establecen los lineamientos y las bases generales para coordinación y planeación de las zonas metropolitanas.

8 Los municipios son: Calimaya, Metepec, Mexicaltzingo, Ocotlán, Rayón, San Antonio la Isla, San

Mateo Atenco, Temoaya, Toluca, Xonacatlán, Zinacantepec, Almoloya del Río, Capulhuac y Tamango del Valle.

9 Municipios como: Metepec, Mexicaltzingo, Ocotlán, Ocotlán, Toluca, Zinacantepec, Capulhuac, Tenango del Valle y Xalatlaco.

10 Los municipios son: Ocoyoacac, Ocotlán, Rayón Toluca, Zinacantepec y Tenango del Valle.

considera estos atributos de manera integral es reducido.

Si bien, se distingue que el fenómeno metropolitano y sus respectivos procesos de coordinación están reconocidos en algunos ordenamientos jurídicos (sobre todo del nivel estatal), aún no existe claridad para establecer las atribuciones de carácter metropolitano; se afirma que solo se establece la posibilidad de asociación desde una perspectiva voluntarista, y se reconocen algunas facultades que podrían regularse en el ámbito del desarrollo urbano y la planeación, sin que se logren establecer directrices claras para vincularse con otros componentes de gestión, sobre todo con los organismos creados para esta práctica.

Marco organizacional

En el ámbito estatal existe la Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México (SDUMEM), la cual tiene por objetivo, dirigir todas aquellas actividades encaminadas a la planeación, coordinación e instrumentación del desarrollo urbano y vivienda, así como el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos en la entidad (GEM, SDUMEM, 2015). Las facultades y atribuciones en materia metropolitana de la SDUMEM, se vinculan no solo a cuestiones de coordinación y asociación, sino también a otras áreas del desarrollo urbano, como los asentamientos humanos y la vivienda.

Si bien, podría pensarse que el complementar estas facultades al esquema de gestión metropolitana por parte la SDUMEM, tienen el potencial para ser un atributo que incremen-

te el desarrollo metropolitano de la entidad; se corren algunos riesgos al combinar varias materias a atender por una sola Secretaría; es decir, el tema de la coordinación metropolitana podría pasar a segundo término y no desarrollarse de la mejor manera al no considerarse como prioritario; esta aseveración cobra sentido si se distingue que, en su mayoría, las actividades que potencialmente realiza la Secretaría en materia de coordinación metropolitana, asumen una perspectiva consultiva, en decremento de su capacidad ejecutiva; de esta forma, al no contar con una obligatoriedad para ser considerada, pueden ser o no respetadas para el desarrollo de diversas actividades y acciones por parte de esta dependencia.

Por otra parte, en el ámbito municipal son pocos los ayuntamientos que contemplan dentro de su estructura gubernamental alguna dependencia o área encargada de asuntos metropolitanos, tan solo 6 de los 22 que conforman la metrópoli, incorporan esta perspectiva, aunque vinculándola, en la mayoría de los casos, a otras actividades gubernamentales que realizan.¹¹

Entre las atribuciones que se destacan por parte de estos organismos se encuentran: *a)* promover, coordinar y evaluar los compromisos metropolitanos previstos en los planes municipales de desarrollo (municipio de Metepec); *b)* fijar las bases para planear, ordenar, regular, controlar, vigilar y fomentar el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano (municipios de

¹¹ Los municipios que tiene una dependencia asociada a los procesos de coordinación metropolitana son: Tianguistenco, Metepec, Ocoyoacac, Rayón, San Mateo Atenco y Zinacantepec.

Ocoyoacac y Tianguistenco); c) vigilar los aprovechamientos de los usos del suelo y el inventario de bienes inmuebles del catastro (municipio de Rayón); d) planear, coordinar e instrumentar el desarrollo urbano y vivienda (municipio de San Mateo Atenco); y e) proponer estrategias para la coordinación e integración intermunicipal en los asuntos metropolitanos (municipio de Zinacantepec).

Algo a destacar con los organismos creados a nivel municipal para atender cuestiones metropolitanas, es que, tan solo uno de los de los seis municipios identificados, conserva una dependencia que se dedica a la coordinación metropolitana de manera directa (Zinacantepec), los otros cinco combinan esta actividad con otras acciones en diversas materias; esta condición, y la ausencia de organismos por parte los demás municipios que integran la metrópoli (16 municipios), genera que realmente no exista una forma de ejecutar y llevar a cabo la gestión metropolitana, además de que tampoco se perciba una comprensión de las necesidades que demanda el fenómeno metropolitano.

Asimismo, se distingue que el problema que históricamente han reconocido los municipios en cuanto a la continuidad de proyectos y políticas gubernamentales, cuando se presenta un cambio de administración en los ayuntamientos. Para la práctica de la coordinación metropolitana, en cuanto a la generación de organismos se refiere, ha resultado problemática, ya que se observa que tan solo en las dos últimas administraciones (de 2012 a 2015 y de 2015 a 2018), municipios que contemplaban estos organismos, aho-

ra ya no los tienen (municipio de Toluca), y que algunos que sí continuaron implementando estas dependencias, ahora asumen otras atribuciones que con anterioridad no cumplían.

Con base en lo anterior, se percibe una desarticulación considerable entre los organismos estatales y municipales, por una parte, desde el planteamiento de las directrices que cada uno percibe como estrategias de desarrollo metropolitano y procedimientos de coordinación, manifestado en la forma en que cada uno asume sus posibilidades de coordinación; y por otra, en la interacción que cada uno de los municipios tiene la posibilidad de establecer con alguna dependencia del gobierno estatal, ya que al no contar con organismos que promuevan la coordinación metropolitana, la toma de decisiones en la materia se torna difusa al ser realizada por áreas de trabajo que no tienen el perfil para ejecutarlas.

Una figura que ha surgido en el marco organizacional como un esfuerzo conjunto entre los gobiernos municipales y el estatal, es la del Consejo Ejecutivo de Coordinación Metropolitana, el cual plantea, coordinar y ejecutar las acciones que resuelvan los problemas comunes que presentan los municipios de la zona metropolitana (Iracheta, 2009). En el Consejo participa el gobernador del estado y los titulares de las dependencias del poder ejecutivo estatal, en conjunto con los representantes de los municipios participantes (generalmente sus presidentes), los cuales forman grupos de trabajo en diversas materias,

apoyando su actividad con un cuerpo consultivo (Sedemet, 2014).¹²

Las materias o atribuciones que son considerados son el medio ambiente, desarrollo urbano, agua, drenaje, salud, desarrollo económico, seguridad pública y procuración de justicia, protección civil, abasto, transporte y viabilidad, recolección y depósito final de residuos y desechos sólidos, turismo, cultura, educación, identidad mexicana (Iracheta, 2009; Sedemet, 2014).

El Consejo Ejecutivo de Coordinación Metropolitana del Valle de Toluca busca la relación intergubernamental de los diferentes órdenes de gobierno de la metrópoli; sin embargo, estos tienen la libertad de participar o no en los procesos de coordinación metropolitana, asumiendo un criterio voluntarista; asimismo, se reconoce, que al igual que en el caso de la SDUMEM, las acciones y proyectos que se pretenden realizar a través de esta figura, todavía no obtienen una expresión ejecutiva en el entorno de gestión de la metrópoli, por tanto, quedan como sugerencias, o bien evaluaciones, que solo manifiestan alcances consultivos.

Se reconoce que las estructuras y organismos creados para llevar a cabo la gestión metropolitana de la ZMT, tanto por el gobierno estatal como los gobiernos municipales, todavía no cuentan con los suficientes insumos para promover una coordinación metropolitana integral; son pocos los municipios que contemplan una dependencia u organismo que se vincule

al tema metropolitano, identificando una función poco clara, sin dejar de reconocer que se asocia a otras áreas, como el desarrollo económico, el desarrollo urbano, la obra pública y los servicios públicos, lo cual no permite especificar el marco de actuación de la escala metropolitana. Desde el ámbito estatal, se promueve la participación de los municipios y el Estado para algunas materias de índole metropolitano, pero se aprecia que persiste una perspectiva voluntarista de participación, y que no se establecen acciones concretas para el proceso de gestión metropolitana.

Instrumentos de gestión

La forma de financiamiento que tienen las metrópolis para llevar a cabo proyectos y acciones públicas es por medio del Fondo Metropolitano Federal. La ZMT ha participado en la asignación de recursos por parte de esta fuente de financiamiento a partir de 2010. Si bien, se observa que desde el comienzo de la obtención de recursos, la ZMT ha incrementado su asignación de los mismos, pasando de 111 millones de pesos al inicio, hasta 130 millones en el 2017, se observa que existe un desajuste en la utilización de esta fuente de financiamiento ya no ha sido su mayor ingreso; en años como 2015 o 2016 había alcanzado hasta 418 millones de pesos, tal situación puede deberse a que los recursos del fondo metropolitano han disminuido para el 2017 para todas las metrópolis.

Los recursos del fondo se destinan a seis tipos de acciones o proyectos que se estipulan en los lineamientos de operación del mismo: a) elaboración

¹² Los cuerpos consultivos están formados por comisiones municipales, esta tiene el objetivo de ser el mecanismo de coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno estatal y municipal; para la atención de los asuntos temáticos (gem, 2014).

de planes y programas; b) elaboración de proyectos ejecutivos; c) inversión en infraestructura y equipamiento; d) desarrollo de acciones prioritarias; e) adquisición de reservas territoriales y derechos de vía; y f) realización de evaluaciones y auditorías (SHCP, 2017).

De los seis tipos de acciones en los que se aplica el recurso, la que tiene mayor número de proyectos realizados desde la incorporación de la ZMT en el Fondo, es la referente a la inversión en infraestructura y el equipamiento, logrando concentrar el 67 por ciento del total de los proyectos realizados con este ingreso; principalmente se han destinado a obras y proyectos relacionados con el mejoramiento de la infraestructura vial e hidráulica.

De la misma forma, se distingue que el Fondo se ha dirigido a realizar proyectos ejecutivos y el desarrollo de acciones prioritarias con el 13 y 10 por ciento, respectivamente; apoyando la ejecución de acciones relacionadas con la infraestructura hidráulica. Con referencia al rubro en el cual se ha invertido el mayor porcentaje de recursos, destacan los proyectos de infraestructura y equipamiento, así como la adquisición de reservas territoriales y derechos de vía, destinándole un 75 y 8 por ciento, respectivamente. El rubro en el cual se le destinó menor porcentaje de recursos es en el de realización de evaluaciones y auditorías, con tan solo el 4 por ciento.¹³

13 De acuerdo con la cobertura de los proyectos realizados, se observa que la mayoría de éstos se destinaron a beneficiar a más de un municipio de la ZMT, logrando consolidar un 45 por ciento del total de los proyectos que asumen una perspectiva en donde se ven beneficiados dos o más municipios por proyecto. Asimismo, se distingue que de los 22 municipios que conforman la zona metropo-

Uno de los principales problemas que se percibe con el manejo de los recursos del Fondo, es que se observa que los proyectos realizados en la metrópoli no corresponden a propósitos de carácter metropolitano, sino más bien a proyectos de carácter municipal, o bien estatal, que no corresponden a las necesidades de todo el conglomerado urbano, por consecuencia se afirma que los recursos asignados no son empleados correctamente, ya sea porque no responden a necesidades de índole metropolitana, o porque se desvinculan de las problemáticas que comparten las demarcaciones de la ciudad.

Asimismo, es importante indicar que la distribución de los recursos se designa de manera desequilibrada, en su mayoría, los municipios centrales de la metrópoli (como Toluca y Metepec) perciben un mayor porcentaje de los mismos, logrando desarrollar proyectos que solo benefician a su población, sin que exista un impacto para otras demarcaciones; como consecuencia se distingue un rezago importante al mantener estándares de calidad de vida con un grado más homogéneo, lo que polariza a la población e incrementa condiciones de segregación.

Por otra parte, con relación a los instrumentos de planeación de la ZMT, existe un sistema de planeación regional establecido desde el gobierno estatal, el Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca, el cual

litana, solo 13 participan en la obtención de financiamiento por parte del fondo; los municipios que mayor porcentaje de proyectos han realizado con recursos del fondo son Toluca y Metepec con el 17 y 12 por ciento respectivamente.

busca tener una tarea de previsión para generar certidumbre en las necesidades futuras de la población metropolitana de Toluca.

Dentro de su estructura, además de contar con un diagnóstico de la problemática urbana de la entidad, se observan una serie de políticas, estrategias y programas que se pretenden desarrollar en el largo plazo, y se proponen algunos instrumentos de regulación, fomento, organización, financiamiento y de generación de información para poner en práctica el plan. Las materias sobre las que se plantean los proyectos estratégicos son: la infraestructura hidráulica y sanitaria, las vialidades regionales, el transporte y proyectos estratégicos, que tienen que ver con la planeación y la imagen urbana.

Lo que se observa a partir de este instrumento, es que si bien existe un atributo que contempla el desarrollo metropolitano de una forma específica, la conformación de un programa o alguna estrategia de actuación para el plan no se ha concretado, dejando en manos de otros instrumentos dirigidos a promover estrategias en otras materias, tratar de integrar la perspectiva de coordinación metropolitana.

La actualización de este instrumento de planeación, es uno de los retos a considerar por el gobierno estatal, ya que el plan realizado en 2005 ya no corresponde a la realidad de la problemática urbana de la metrópoli, planteando estrategias y directrices que ya fueron superadas, basta observar los planteamientos que realiza acerca de la distribución vial, la cobertura de servicios, o la propuesta de distribución y usos del suelo, que

simplemente ya no corresponden a la realidad de la metrópoli.

Por otra parte, si se revisan los planes de desarrollo urbano municipales, se observa que en prácticamente en todos se hace referencia a alguna práctica relacionada con el desarrollo metropolitano y sus procesos de coordinación. Principalmente, reconocen el participar en la asociación intergubernamental en materia de ordenamiento territorial, la celebración de convenios de carácter intermunicipal y de concesión para la prestación de servicios públicos; y crear comisiones regionales para tratar asuntos a esta escala.

Si bien se establecen algunos criterios que podrían impulsar la coordinación metropolitana, el problema de los planes municipales es que dejan poco claro la forma en la cual se pueden realizar las acciones de gestión; a ello se añade que la participación de los municipios se establece de manera voluntaria, sin que existan directrices de cómo hacerlo. Como consecuencia de esta práctica, se identifica que los municipios no proponen como parte de su agenda de trabajo el realizar procesos de coordinación, o se preocupan por presentar una visión metropolitana en la formulación de sus proyectos, por lo tanto, se afirma que la visión de un proyecto integral para la coordinación metropolitana básicamente no existe.

De acuerdo a lo anterior, se observa que prevalece una desarticulación en el sistema de planeación, tanto las prioridades del gobierno del Estado, como las de los municipios son diferentes en materia de coordinación metropolitana, es decir, no se expresa con claridad la forma en que se-

rán logradas las metas y los objetivos planteados, así como las directrices que se deberán asumir para concretar diferentes acciones, por lo tanto, no existen pautas bien definidas del desarrollo metropolitano.¹⁴

En síntesis, la gestión y los procesos de coordinación de la ZMT se lleva a cabo bajo un marco regulatorio en donde se permiten ciertos arreglos de carácter metropolitano, pero no se alcanza a concretar un sistema articulado y jerarquizado sobre el cual se distinga el umbral de actuación de la coordinación metropolitana; la posibilidad de asociación entre las entidades gubernamentales es una realidad bajo un esquema voluntarista de asociación y coordinación, en donde los actores invocados no tienen la responsabilidad de promover acciones conjuntas y con un enfoque hacia el benéfico común. El aparato organizacional que representa mayor injerencia en las decisiones de carácter metropolitano se presenta a través del gobierno del Estado, que aunque limitado en su entendimiento de un proyecto de gestión a esta escala, promueve la consolidación de un consejo metropolitano en donde participan los dos ámbitos de gobierno (estatal y municipal); para el caso de los instrumentos que permiten la gestión, se

percibe un aumento de los recursos del fondo metropolitano, pero desvinculado a las demandas del desarrollo de la ZMT; y con la incorporación del sistema de planeación, tanto Plan Regional de Desarrollo Urbano de Toluca como los planes municipales, identifican problemáticas específicas que afectan todo el entorno, pero no proponen una clara figura de gestión para los asuntos urbanos de la metrópoli.

Se reconoce que los componentes de gestión propuestos por la ZMT conservan una tendencia dirigida a generar un método de cooperación para resolver problemas, pero que carecen de una conciencia donde se asuma una responsabilidad común para mejorar la calidad de vida de los pobladores. Los procesos de innovación y cambio que sugiere el modelo de coordinación metropolitana, tienen el potencial de ser encaminados hacia lograr una cultura metropolitana conciente de las necesidades de todo el conglomerado urbano; el caso particular de la ZMT tiene que avanzar hacia generar esquemas con un mayor grado de complementariedad entre sus componentes, en donde se observe que tanto la legislación, los organismos y los diferentes instrumentos están desarrollados para promover y facilitar los procesos de coordinación; uno de los principales elementos a considerar es promover una cohesión con mayor grado de integración alrededor de los componentes analizados que, hasta ahora, funcionan de manera aislada.

¹⁴ Una propuesta que se está realizando para lograr alinear directrices y objetivos para el desarrollo metropolitano en la ZMT, es la de conformar una agenda de trabajo metropolitana con un enfoque sustentable, en donde a través de mesas de trabajo conformadas por servidores públicos municipales y estatales, se pretende establecer proyectos conjuntos en materias como: los espacios públicos, reservas territoriales, usos de suelo, accesibilidad y movilidad, gestión de residuos y asentamientos humanos.

Conclusiones

Una de las principales reflexiones que se establecen a partir de este trabajo, es que en México la situación de atender el desarrollo metropolitano ha adquirido un nivel relevante en la agenda de política pública del país; el buscar estrategias que realicen propuestas innovadoras en el ámbito la gestión de estos espacios, es una de las tareas principales en la cual se deben enfocar los gobiernos a cualquier nivel.

Desde el punto de vista del marco normativo, las metrópolis están reconocidas como una problemática, más no como una unidad político-administrativa que requiere un tratamiento especial, aunque se cuenta con aparatos jurídicos que comienzan a considerar una perspectiva más integral de lo que puede considerarse como un sistema de coordinación metropolitana, se reconoce la voluntariedad de las entidades gubernamentales para asociarse o coordinarse (intermunicipalidad), sin que exista algún incentivo u obligatoriedad que les permita llevar a cabo dicha asociación.

La incorporación de nuevos marcos regulatorios en donde se especifique el alcance que debe tener la coordinación metropolitana y la forma en la cual se opere con criterios obligatorios, puede ser un punto de partida para mejorar el ámbito de gestión para estos espacios.

Por su parte, las organizaciones creadas para atender las necesidades de este tipo de ciudades, hasta el momento, solo sirven para promover, proponer y coordinar algunos asuntos, quedando solo como organismos consultivos, y no ejecutivos como se-

ría deseable. Ello limita la posibilidad de crear proyectos integrales y específicos para estos espacios. Además, es dispensable que, a través de los organismos metropolitanos, no solo se incluya a los actores gubernamentales para toma de decisiones, sino que se explore la forma en la cual agentes tanto de la iniciativa privada como del sector social, se incluyan en los procesos de acción gubernamental y que adquieran la corresponsabilidad necesaria para generar nuevos escenarios de desarrollo.

Con relación a los instrumentos de gestión, se aprecia que estos no están vinculados a las necesidades de las metrópolis, ya que como se observa en el caso de la ZMT, los problemas urbanos de escala metropolitana no son abordados por los planes de desarrollo, además de que los recursos del Fondo Metropolitano se utilizan para cubrir las necesidades de otros ámbitos de gobierno (estatal y municipal).

Se puede decir que en México no se cuenta todavía con los elementos suficientes que promuevan una coordinación y asociación entre los distintos componentes de las metrópolis, y lo es porque el tema metropolitano no es reconocido en sus dimensiones jurídicas, administrativas, geográficas y políticas, y tampoco se proponen herramientas e instrumentos específicos para su tratamiento. La realidad urbana-metropolitana en el país, requiere nuevos enfoques que le ayuden a gestionar de mejor forma los recursos con los que cuentan; la acción pública que se necesita tiene que ser reflejo y el esfuerzo conjunto de todos los que hacen y son parte de estos espacios, ello demanda tener un cierto nivel de

conocimiento y entendimiento del fenómeno, pero también una responsabilidad para que las estrategias que se implementen funcionen.

Cada vez es más urgente asumir estrategias de gestión en el ámbito metropolitano en México; por una parte, existe una tendencia creciente hacia la aglomeración de personas en estos lugares, y por otra, una gran concentración de problemas urbanos que no permiten potencializar los beneficios –sobre todo económicos y de bienestar social- que ofrecen estas ciudades.

El caso de la ZMT evidencia que existen limitaciones que no permiten establecer grados óptimos de funcionamiento, aunque se intenta contemplar organizaciones, instrumentos de gestión y marcos regulatorios que apoyen los procesos de coordinación todavía existen retos relevantes a considerar.

Como parte de las acciones que se tiene la posibilidad de desarrollar e implementar en la ZMT, se visualiza la incorporación de una ley específica que regule las acciones de coordinación intergubernamental; también, se propone que los organismos funcionen de manera independiente con un enfoque interinstitucional, promoviendo acciones de carácter ejecutivo.

Un elemento central para desarrollar propuestas de gestión en el ámbito metropolitano es diferenciar las características territoriales y político-administrativas que asumen estas ciudades; en este sentido, es importante reconocer la dimensión funcional de la ciudad, que se enmarca en las actividades económicas y sociales que realiza la población; y por otra parte, las estrategias de coordinación

que deben existir entre las demarcaciones que componen a la metrópoli.

La reflexión realizada en este trabajo, deja ver que en México se tiene una concepción limitada del fenómeno, ya que son pocas las formas de organización y los instrumentos que se han desarrollado para abordar desde diferentes ámbitos el tema metropolitano y su coordinación, esto no se debe ver como una limitante en cuanto al desarrollo de capacidades se refiere, sino más bien como una oportunidad en donde existen distintas maneras de generar directrices sólidas para mejorar los procesos de coordinación en las metrópolis.

Es relevante asumir nuevos esquemas para gestionar a las ciudades metropolitanas, los componentes presentados en este trabajo, enmarcados en el caso de la ZMT, tienen el potencial de ser un referente para empezar a concebir una propuesta que presente los elementos para reconocer una forma integral y diferente de gestionar a las metrópolis.

Bibliografía

- Arias, R. (2017). Estudio introductorio. Gobernanza metropolitana y federalismo en México. En C. Arias, R. (coord.), *Gobernanza metropolitana y federalismo en México* (pp. 9-32). Zapopan Jalisco: El Colegio de Jalisco, A. C.
- Cabrera, V., y López, L. (2015). Proceso de metropolización: ZMPT. Consecuencias perversas, municipios agrícolas. En C. Ramos, Ornelas y Hernández (coord.), *Las zonas metropolitanas, reflexiones teóricas y estudios en el centro del país* (pp. 129-158). Tlaxcala México: Universidad Autónoma de Tlaxcala.

- Cabrero, E. (2014). Prólogo. En C. Iracheta, A., e Iracheta, J., *Evaluación de los fondos metropolitanos y regional del gobierno federal mexicano* (pp. 7-10). México: Centro de Investigación y Docencia Económicas A. C. CIDE, El Colegio Mexiquense A.C., Centro CLEAR para América Latina, SHCP, BID y Centro Eure.
- Cabrero, E., y Díaz, A. (2013). Introducción. En C. Cabrero, E. (editor), *Retos de la Competitividad Urbana* (pp. 15-36). México D. F.: Centro de Investigación y Docencia Económicas A. C. CIDE.
- Cadena, C. (2005). *Administración y procesos políticos en México*. Zinacantepec México: El Colegio Mexiquense A. C. y Editorial Porrúa.
- Cárdenas, E. (2009), *La acción pública en Materia de Transporte urbano y suburbano en el estado de México* (tesis de doctorado). México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Carrión, F. (2013). El desafío político del gobierno de la ciudad metropolitana en América Latina. En C. Iracheta, A., *Reflexiones sobre política urbana* (pp. 17-46). Zinacantepec México: El Colegio Mexiquense A. C.
- Cuervo, L. (2002). Globalización y dinámica metropolitana: el caso de Bogotá en los años 1990. En C. Orellana (coord.), *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado una mirada a Europa y América Latina* (pp. 315-345). Barcelona España: Institut d'Estudis Territorials.
- Garrocho, C. (2013). *Dinámica de las ciudades de México en el siglo XXI cinco vectores clave para el desarrollo sostenible*. México: El Colegio Mexiquense A.C. y Consejo Nacional de Población: Fondo de población de las Naciones Unidas.
- Garza, G. (1998). *La gestión municipal en el área metropolitana de Monterrey 1989-1994*. México: Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México y Miguel Ángel Porrúa.
- Garza, G., Filion, P., y Sans, G. (2003). *Políticas urbanas en grandes metrópolis: Detroit, Monterrey y Toronto*. México, D. F.: El Colegio de México A. C., Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbanos.
- Gaspar, N. (2009). *Perfil socioeconómico-territorial de los nodos comerciales ubicados en los municipios de Toluca, Metepec y Lerma 1990-2008* (tesis de Maestría). México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- González, H. (2006). *Modelo de medición de efectos en el suelo generados por una estación de tren de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (Tesis doctoral)*. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Graizbord, B. (1988). Planes metropolitanos para el valle Cuautitlán-Texcoco. En *Seminario una década de planeación urbano-regional en México*. México, D. F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Guzmán, P. (2015). *Desarrollo urbano y gestión en la zona metropolitana de Toluca (tesis de maestría)*. México: El Colegio Mexiquense, A. C.
- Iracheta, A. (2008). El fenómeno Metropolitano en México. En C. García e Iracheta (compiladores), *Replanteando la Metrópoli: soluciones institucionales al fenómeno metropolitano. Memorias del X seminario-taller internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad y del congreso nacional para la reforma metropolitana* (pp.

- 29- 108). México: Red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad, El Colegio Mexiquense, A. C., Agencia para la planeación del desarrollo urbano de Nuevo León.
- Iracheta, A. (2009). *Políticas públicas para gobernar las Metrópolis Mexicanas*. Zinacantepec México: El Colegio Mexiquense A.C., Miguel Ángel Porrúa.
- Iracheta, A. (2013). Crisis Territorial en México: la hora de la reforma urbana. En C. Noyola, J., De Mattos, C., y Orellana, A. (editores), *Urbanización en tiempos de crisis impactos, desafíos y propuestas* (pp. 437-470). Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos y Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Iracheta, A., e Iracheta, J. (2014). *Evaluación de los fondos metropolitano y regional del gobierno federal mexicano*, México. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas A. C. CIDE, El Colegio Mexiquense A. C., Centro CLEAR para América Latina, SHCP, BID y Centro Eure.
- Jordán, R., y Simioni D. (2003). *Guía de gestión urbana, CEPAL serie manuales núm. 27*. Santiago de Chile: División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos, Cooperazione, Italia.
- Marín, Y. (2007). *Revalorización del uso habitacional en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Toluca, casos específicos zonas residenciales de baja ocupación* (tesis de maestría). México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Pérez, D. (2009). El reto de legislar y administrar las zonas metropolitanas y ejemplos internacionales. En C. Eibenschütz y González (coord.), *El legislativo ante la gestión metropolitana* (pp. 49-67). México: Miguel Ángel Porrúa, H. Cámara de Diputados LX legislatura y Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.
- Pérez, D. (2013). *Las zonas metropolitanas de México estructuración urbana, gobierno y gobernanza*, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Programa de las Naciones Unidas para el de Desarrollo (PNUD) (2009). *Las instituciones como determinantes del desarrollo humano*. Jalisco México: Informe sobre desarrollo humano, PNUD.
- Salinas, S. (2010). *Impacto del Fondo Metropolitano*. México: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal.
- Unikel, L., Ruiz, C., y Garza G. (1976). *El desarrollo urbano de México: diagnostico e implicaciones futuras*. México: El Colegio de México.
- Vélez, A. (2015), *Gestión pública y gobernanza en el desarrollo metropolitano. El caso del Estado de México 2002-2013*, México. México: Instituto de Administración Pública del Estado de México, A. C. IAPEM.
- Venancio, A. (2016), *Planeación y gestión del desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Un análisis desde la gobernanza, 2005-2012*. Toluca México: Instituto de Administración Pública del Estado de México, A. C.
- Villar, A., y Méndez, J. (2012). Elementos de la imagen en las recientes formas de urbanización y la constitución de nuevas identidades sociales: el caso de tres municipios de la Zona Metropolitana de Toluca, México. En c. Gutiérrez, J. (coordinador), *Planeación, Participación y gestión en los Procesos urbanos actuales* (pp. 372-399). Toluca México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Yanes, G. (2010). *Modelo de planeación integral en la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala*. México: El Colegio de Tlaxcala A. C.

Referencias electrónicas

Banco Mundial (2014). Indicadores de Desarrollo Mundial: Desarrollo Urbano. Recuperado de: <http://datos.bancomundial.org/tema/desarrollo-urbano>.

Banco Mundial (2017). Indicadores de Desarrollo Mundial: desarrollo urbano. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview#1>

Cadena, C. (2004). *Administración pública y democracia: el proceso histórico y los obstáculos al cambio*. *Revista Ciencia Ergo Sum*, (vol. 11, núm. 1, marzo-junio) 95-104. Recuperado de: <http://www.re-dalyc.org/articulo.oa?id=10411112>.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (CDHCU) (2016), Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (CDHCU) (2014). Ley General de Asentamientos Humanos. Recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/html/wo5437.html>

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión (CDHCU) (2016), Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOT-DU_281116.pdf

Carrera, A. (2005). La intermunicipalización en México: una estrategia para el desarrollo de relaciones intergubernamentales más equilibradas, X congreso internacional del CLAD, Santiago de Chile.

Recuperado de: <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/la%20intermunicipalizaci%C3%B3n%20en%20m%C3%A9xico.pdf>

Consejo Nacional de Población (Conapo) (2015). Datos abiertos del índice de marginación. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Datos_Abiertos_del_Indice_de_Marginacion

Consejo Nacional de Población (Conapo), Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) e Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2017). Delimitación de zonas metropolitanas de México 2015. Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

De Nicolo, Y. (2012). *La gestión urbana-hacia ciudades sostenibles*. *Revista Arbitrada Formación Gerencial*, (núm. 2) 248-267. Recuperado de: <http://produccioncientificaluz.org/index.php/rafg/article/view/657/659>

Garza, G. (2007). *La urbanización metropolitana en México normatividad y características socioeconómicas*. *Revista Papeles de Población*, (vol. 13, núm. 52) 77-108. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v13n52/v13n52a4.pdf>.

Gobierno del Estado de México (GEM) (1981). Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México. Recuperado de: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/ley-vig017.pdf>

Gobierno del Estado de México (GEM) (2014). Funciones. Secretaría de Desarrollo Metropolitano. Recuperado de: <http://portal2.edomex.gob.mx/sedemet/index.htm>

- Gobierno del Estado de México (GEM) (2016). Constitución Política del Estado libre y soberano de México, Recuperado de: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig001.pdf>
- Gobierno del Estado de México (GEM) (2017). Ley de ingresos del Estado de México para el ejercicio fiscal 2018. Recuperado de: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2017/dic154.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2015). Encuesta intercensal 2015, Recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>
- Moreno, S. (2006). La Gestión, coordinación y gobernabilidad de las metrópolis. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Recuperado de: <https://es.scribd.com/document/326411319/Gestion-coordinacion-y-gobernabilidad-de-las-metropolis-Salvador-Moreno>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) HÁBITAT (2011). Estado de la Ciudades de México 2011. Sedesol, Recuperado de: <http://bibliotecadigital.imipens.org/uploads/Estado%20de%20las%20Ciudades%20de-Mexico%202010-2011%20-%20SEDESOL.pdf>.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2018). Objetivos del desarrollo sostenible. PNUD, recuperado de: <http://www.mx.undp.org/content/mexico/es/home/sustainable-development-goals.html>.
- Ramírez, E. (2012). Instituciones y gobernanza metropolitana: una primera aproximación al caso de México. *Revista Estudios Demográficos y Urbanos*, (vol. 27, núm. 2), 491-520. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31226408006>.
- Ríos, E. (2018). Toluca la novena ciudad más contaminada del país. *El Sol de Toluca*. Recuperado de: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/toluca-la-novena-ciudad-mas-contaminada-del-pais-urge-incrementar-areas-verdes-o-jardines-etnobotanicos-2708780.html>.
- Rincón, C. (2012). La metrópolis en la historia: apuntes para la comprensión del hábitat metropolitano contemporáneo. *Revista Arquetipo*, (núm. 2), 55-70. Recuperado de: <http://biblioteca.ucp.edu.co/OJS/index.php/arquetipo/article/view/467/435>
- Rojas, E. (2005). Las regiones metropolitanas de América latina problemas de gobierno y desarrollo. En C. Rojas, E., Cuadrado-Roura, J., y Fernández, J. (editores), *Gobernar las metrópolis*, Banco Interamericano de Desarrollo, Recuperado de: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=800392>
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), Consejo Nacional de Población (Conapo) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) (2012). Delimitación de zonas metropolitanas de México 2010, Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/Sistemas/multiarchivos/doc/702825003884/DZM20101.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y Consejo Nacional de Población (Conapo) (2012). Catálogo Sistema Urbano Nacional 2012. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Partes_I_a_V_-_Catalogo_Sistema_Urbano_Nacional_2012
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) (2018). Lineamientos de

operación del Fondo Metropolitano. Recuperado de: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5511862&fecha=31/01/2018

Treviño, Jesús (2011). Gobernanza en la administración pública, revisión teórica y propuesta conceptual. *Revista Contaduría y Administración*, (no. 2333, enero-abril 2011), 127-153. Recuperado de: <http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/view/229/228> (consulta: 02/01/2019).

Zapata, H. (2012). Fondo Metropolitano: operación y perspectivas, Recuperado de: <http://132.248.9.34/hevila/Revista-haciendamunicipal/2012/no116/3.pdf>.

Vivienda de los ferrocarrileros en México. Apuntes para comprender su tipología en lo urbano y lo rural

Andrés Armando Sánchez Hernández¹

Primera versión recibida en: 24 abril, 2019
Última versión recibida en: 24 septiembre, 2019

Resumen

En este texto se hace un acercamiento a un tema poco estudiado: el de la vivienda de los trabajadores del ferrocarril en México, pues tradicionalmente se ha tratado la vivienda de los trabajadores de las industrias textiles, asociada a conjuntos y zonas de producción, y por lo tanto, al patrimonio de la cultura industrial.

En ese sentido se tratan varias particularidades con respecto a otros ti-

pos de vivienda, incluso, porque los vagones eran utilizados para habitar-se. Asimismo, la vivienda diseñada con fundamentos espaciales y materiales en las zonas aledañas respondían a los procesos de diseño y de las vanguardias de finales del siglo XIX y siglo XX, propios de la influencia de la industria, en general, de la modernidad.

El punto de partida de la interpretación radica en el análisis tipológico, lo que permite reconocer las características, materiales, sistemas constructivos, y en general, las condiciones de la vivienda en los lugares establecidos. Este tipo de vivienda era empleada por los trabajadores en los vagones, y eran viviendas rodantes que unían a los ferrocarriles y les permitían viajar por diversos rumbos del país.

Se concluye que hubo diversos formatos, muchos de los que ahora son parte del patrimonio de la cultura industrial ferrocarrilera y que pueden apreciarse como parte del sitio o conjunto asociado a las estaciones, talle-

¹ Docente-investigador de la Facultad de Arquitectura de la BUAP; participa en la Licenciatura en Urbanismo y Diseño Ambiental y en la Maestría en Arquitectura, con especialidad en Conservación del Patrimonio Edificado, en la BUAP. Perfil de docentes SEP-PRODEP desde 2005, Miembro del Padrón de investigadores VIEP-BUAP; 2018-2022. Responsable del cuerpo académico Estudios Territoriales y Urbanos (CA-117) desde 2015.

res, etcétera, y la vivienda puede verse como parte de un paisaje cultural.

Palabras clave: vivienda, trabajadores, ferrocarriles, vanguardias.

Summary

In this text an approach is made to a little treated topic: the housing of railroad workers in Mexico, since traditionally they have treated the housing of the workers of the textile industries, which were associated to sets and production areas, and therefore, to the heritage of industrial culture.

In that sense it is a question of several peculiarities with respect to other types of housing, even because the cars could be used to inhabit. Likewise, the house designed with space and material foundations in the surrounding areas responded to the design processes and the avant-garde of the late nineteenth and twentieth centuries, typical of the influence of industry, in general, of modernity.

The starting point of the interpretation lies in the typological analysis, which allows us to recognize the characteristics, materials, construction systems, and, generally, the conditions of the dwelling in the established places. Based on the fact that this type of housing was used by workers in the wagons, and they were mobile homes that linked the railroads and allowed them to travel in many directions through the country.

It is concluded that there were various formats, many of which are now part of the railroad industrial culture heritage and can be seen as part of the site or set associated with stations,

and workshops, besides, housing can be seen as part of a landscape cultural.

Keywords: housing, workers, railways, vanguards.

Introducción

El objetivo de este documento es el mostrar el contexto ideológico, tecnológico y social con que se definió la presencia de la vivienda de los trabajadores de los ferrocarriles. La primera razón: forma parte de los múltiples valores del hoy, patrimonio histórico-cultural de la industria y, en específico, lo podemos reconocer conformado, igualmente, dentro del amplio panorama de lo tangible e intangible. Otra razón: permite alojar las actividades contemporáneas para el mismo uso u otros dependiendo de las dimensiones y condiciones físicas del o los inmuebles, concomitantes como bienes culturales, así como parte de los conjuntos dedicados a estaciones, talleres, etcétera. Por otra parte, se puede vincular a un tema análogo apreciable en torno al análisis y debate sobre la vivienda del siglo decimonónico, su evolución y debacle dentro de la arquitectura de la modernidad, propia del siglo xx, tema que ha sido de interés desde hace muchos años, particularmente, desde que apareció en la mente y acciones de los utopistas decimonónicos, y luego, entrado el siglo xx, en los famosos congresos de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, por sus siglas en francés) en Europa. En la actualidad, esta producción se analiza para conservarlo y quizás restaurarlo por su valor testimonial y, en general, dentro del amplio campo del patrimonio

cultural, pero es imprescindible conocer sus condiciones y particularidades asociadas a niveles o puestos de trabajo de los trabajadores del ferrocarril, como a otras condiciones y contextos, tecnológicos, sociales, etcétera.

Otros trabajos, del mismo modo, exponen las condiciones de este tipo de vivienda, por ejemplo, Gisbert en su trabajo “Las viviendas inherentes a las estaciones de ferrocarril de vía estrecha en Valencia en la época de su construcción” (2015: 223) permite conocer un caso análogo de estudio y sustentar algunas reflexiones para su valoración y comparación. El siguiente párrafo expone una sección de su análisis tipológico en el contexto de España, pero que en muchos aspectos coinciden con el diseño de estaciones y vivienda en México:

La estación no estaba formalizada en base a [sic] una población determinada sino independiente de ella, a partir de unos estudios estadísticos de tráfico. Ello supone una estandarización de modelos, que pueden repetirse en diversas poblaciones de la misma categoría de una línea, en ambos o distintos momentos. Generalmente en las estaciones de cabeza o terminales se elaboraba el proyecto aparte [...]. Por consiguiente la vivienda inherente a la estación es el resultado de incorporar las necesidades funcionales de habitabilidad con los mínimos recursos distribuyéndoles en el interior de la edificación, respetando la configuración de la fachada [...] (p. 224).

Sin embargo, en muchos casos las estaciones tuvieron proyectos únicos para algunas ciudades o poblaciones, así mismo la vivienda tuvo diseños exprofeso en determinados lugares, teniendo según el rubro de tipo de habitante y ubicación en la empresa determinadas particularidades o privilegios de diseño y calidad en los materiales, sistemas constructivos y, en general en el aspecto tipológico.

El tema de la vivienda de los trabajadores es insoslayable al ámbito del patrimonio industrial. Recordemos en la *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial* (2003) del TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) donde se expuso lo siguiente:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (p. 1).

Con base en ese texto se analizan las condiciones de la tipología de este tipo de vivienda al considerar su relación con lo histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. La tipología, en ese marco valorativo, se identifica en los elementos que con-

forman las viviendas de los ferrocarrileros, con elementos, en algunos casos análogos a la vivienda de otras formas de industria, pero con variaciones específicas según el nivel del rango laboral. Pero, si es única la vivienda de estos trabajadores en los vagones, que permitían recorrer distancias con sus familias, moviéndose anclados a los vagones del ferrocarril (véase imágenes 5 y 6).

En otro documento de carácter internacional, *Principios de Dublín* (2011) del ICOMOS-ТІССІН, se reflejó esta idea sobre el patrimonio industrial en el Preámbulo:

El patrimonio industrial es extremadamente vulnerable y, a menudo se encuentra en riesgo; frecuentemente se pierde por falta de conciencia, documentación, reconocimiento y protección, pero también por tendencias económicas fluctuantes, percepciones negativas, cuestiones ambientales o a causa de su magnitud y complejidad. Sin embargo, al extender el ciclo de vida de las estructuras existentes y de su energía contenida, la conservación del patrimonio industrial construido, puede contribuir a la consecución de los objetivos del desarrollo sustentable en los planos local, nacional e internacional. Afecta los aspectos sociales del desarrollo, así como los físicos y ambientales y debe ser reconocida como tal (p. 1).

Por otra parte, y recientemente en la *Carta de Sevilla* (2018), aunque referida para Europa, algunos puntos son aplicables a otros países, se expone una serie de análisis y propuestas de

valoración e incluso conservación, donde destaca las metodologías y herramientas para su estudio:

El objeto de estudio debe ser caracterizado en su multidimensionalidad histórica, morfológica, material, fenomenológica, social y simbólica mediante un enfoque decididamente transversal y multiescalar evitando el predominio de un enfoque disciplinar (p. 25).

Se puede comprender que la *dimensión histórica* de este tipo de viviendas en México, solo es un testimonio de una serie de actividades y manifestaciones de una cultura sui géneris. Por otra parte, la morfología se refiere a las condiciones y emplazamientos en que se ubicó la vivienda obrera, que fue diversa. Los materiales utilizados responden a periodos de la misma industria y la arquitectura, como se describe adelante. Fenomenológica, porque se configuraron interpretaciones de un tipo de vivienda con singularidades particulares como la vivienda en vagones, única en su tipo; relacionada con prácticas *sociales y simbólicas*.

Se plantean algunos elementos con que fue definiéndose la tipología de la vivienda de los ferrocarrileros en los lugares rurales y urbanos, en tanto, que en muchos de los casos fueron en lugares despoblados donde se fundaron algunas estaciones y los trabajadores tuvieron necesidades de alojarse en algún lado, por lo que les dieron viviendas. Espacios con factores que pueden verse desde la interpretación de la arquitectura como son los siguientes: el factor de uso, el expresivo,

y el constructivo-estructural, además de su ejemplificación, en casos muy significativos, ante la diversidad de condiciones de las viviendas relacionadas a este tipo de trabajadores. Ello, nos lleva a identificar sus cualidades que les dieron origen, haciéndose un aspecto inseparable de sus condiciones como patrimonio: su autenticidad.² Elementos que, además, pueden identificarse actualmente como parte del patrimonio cultural en sitios como elementos de reconocimiento, y condición metodológica de estudio y conservación. Por todo ello, este documento se divide en párrafos de lo general a lo particular y condiciones histórico-tecnológicas, que les dieron origen y evolucionaron.

Además, en este trabajo solo se realiza una ejemplificación, ante la diversidad de viviendas relacionadas a este tipo de trabajadores. En específico, en la modalidad de vivienda móvil, que caracterizó a toda una generación de formas de resolver la necesidad de habitación, y algunos casos de viviendas para los trabajadores establecidos en lugares de trabajo en diversas latitudes de México.

El diseño de las viviendas fueron diferentes, durante el siglo XIX respondían a la influencia de la Revolución Industrial, y con base en ello, hoy se les puede valorar como parte del patrimonio, incluso se les puede proteger con la Ley Federal de Monumentos y Zonas, Arqueológicos, Artísticos

² Esta es una cualidad inseparable del patrimonio derivada de auténtico. Puede definir según el Diccionario de la Lengua Española (DLE): “auténtico, ca. (del lat. *authentĭcus*, y este del gr. *αὐθεντικός* *authentikós*), 1. adj. Acreditado de cierto y verdadero por los caracteres o requisitos que en ello concurren”.

e Históricos, con que se fundamenta la acción legal y de defensa del INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia). Por otra parte, los que corresponden al periodo del siglo XX, en los primeros años se les puede proteger con la Ley como monumento artístico, también se les puede defender con la idea y bajo los preceptos de valoración del patrimonio del siglo XX.

En ese marco uno de los fundamentos recientes donde se reflejan los aspectos y formas-criterios de conservación es el *Documento de Madrid* (2011), organizado por el ICOMOS-España y que expone las condiciones con que se puede valorar:

El deber de conservar el patrimonio del siglo XX tiene la misma importancia que la obligación de conservar el de otras épocas.

El patrimonio arquitectónico del siglo XX está en peligro debido a la falta de apreciación y cuidado. Una parte del mismo es ya irrecuperable, y otra, aún mayor, corre el mismo riesgo. Se trata de un patrimonio vivo que es esencial entender, definir, interpretar y gestionar adecuadamente para las generaciones futuras (p. 1).

En ese marco se aprecia la pertenencia a múltiples aspectos de la cultura y la sociedad este tipo de arquitectura y sus asociaciones históricas lo que permite comprender que está inmerso dentro de un contexto amplio, amén de su pertenencia a la cultura industrial ferrocarrilera cuya sede central se encuentra en el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos en la Ciudad de Puebla, Puebla.

En este artículo se desglosa mediante un estudio de sus antecedentes dentro del cual está el asunto del tema de la vivienda en la preocupación internacional, los ferrocarriles en México. Identifican una de sus particularidades en las viviendas fijas y rodantes de los trabajadores del *camino de fierro*, y se identifica alguna de su tipología, la vivienda de los ferrocarrileros en la ciudad de Puebla, una de sus modalidades y las conclusiones.

Antecedentes

Casi como un sueño, o algo inalcanzable, comenzaron algunas ideas para dotar de vivienda a los obreros; había sido desde la antigüedad, quizá no tengamos noticias o fechas y los lugares asociados al trabajo, muchas veces con condiciones ínfimas. Pero sí, en una vez que la Revolución Industrial se apoderaba de las ciudades antiguas, como de los lugares inhóspitos y rurales como en las grandes ciudades ya consolidadas, y con ello, primero en los *slums* o barrios casi *ghettos* con falta de servicios, y luego, cuando los utopistas comenzaron a idear su necesidad en las cercanías de los centros de trabajo. Por lo que valorar esas formas de vivienda en la actualidad forma parte de entender una serie de aspectos evolutivos, históricos, patrimoniales y sin duda, con un sentido social. Se trata de entender la tipología para poder conservarla, como parte del patrimonio cultural de la industria.

La vivienda obrera vio sus primeros espacios en la mente de los filántropos, humanistas y derivaciones de personajes de gran pensamiento progresis-

ta y social que fueron moldeando los entornos en los conjuntos industriales, principalmente en los textiles. Por ello, en los primeros años –quizá idealistas–, hasta conformarse en verdaderas y acertadas realidades, una vez que fue de la aceptación de muchos empresarios y su presencia en diversos conjuntos industriales y latitudes, pudo verse. Además, se presentaron nuevos desafíos no solo tecnológicos y arquitectónicos, en general, una fascinante amplitud de niveles de la vida, el trabajo; derivándose, en lo que hoy, son múltiples estudios disciplinares.

En ese contexto, la aparición de las reflexiones sobre la vivienda de los obreros comenzó cuando los llamados utopistas decimonónicos (Robert Owen, Charles Fourier, Proudhon, Saint-Simon) quienes reflexionaron sobre las condiciones de los casi *ghettos*, o lugares improvisados en las cercanías de las primeras fábricas, con malolientes escenarios y las primeras humaredas y nubes de los chacuacos o chimeneas de las fábricas, que motivaron a pensar que la industria debería tomar un sentido más humanitario.

Por otro lado, en un ámbito también protagonista de la Revolución Industrial, y que cruzó diversas latitudes del mundo, dejando siempre sus típicas emanaciones de vapor de agua de gran blancura, y que formó parte del paisaje durante muchos años: el ferrocarril. Observado a su cruce por diversas miradas de los lugareños y pasajeros a través de sus ventanas –como rotafolios– que cambiaban panorama en cada segundo de su recorrido en la ciudad y lo rural, hasta que en México suspendió sus actividades dejando solamente en las vías el recuerdo.

En ese contexto, diversas formas de industria, como la textil, el ferrocarril, y otras más, requirieron de vivienda para alojar a sus empleados; muchos de los que viajaban grandes distancias o, simplemente para tenerlos cerca y poder cumplir en sus horarios. Obreros/trabajadores que estaban diversificados dentro de los múltiples oficios y actividades desarrolladas dentro de producciones como los textiles; extracción de materiales, como la minería; y transportes, como los ferrocarriles.

Mucho del cual está relacionado con las herramientas, espacios, lugares, etcétera, y que forman parte de las zonas de producción o las colonias obreras. Por lo que su vinculación con los diversos elementos de lo natural y cultural, vistos como sitios mixtos, que la Unesco (siglas en inglés para la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y la Cultura) definió hace apenas algunos años.

Por lo tanto, el llamado *patrimonio industrial*, como todos aquellos vestigios tangibles e intangibles de determinada sociedad y forma de producción, transformación de la materia, transporte, o generación de energía, en general, con la presencia de diversas formas de trabajo –algunas de ellas, definiendo a sus participantes como obreros–, se compone de un conjunto de valores, hoy vistos como histórico-culturales y que pueden analizarse desde la perspectiva del sitio o conjunto urbano o rural.

A lo cual, en este trabajo se da un primer acercamiento a reconocerlos en México, y por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo principal plantear algunos elementos que fueron definiendo la tipología empleada en la vi-

vienda de los ferrocarriles, ya que la vivienda obrera y de los trabajadores había estado como elemento de grandes reflexiones, análisis y atención disciplinar.

a) El tema de la vivienda en la preocupación internacional

Los primeros estudios sobre vivienda obrera, como tema de interés de disciplinas puntuales, fue en los arquitectónicos y urbanísticos. En específico, desde los primeros, hasta los últimos congresos de los CIAM (1929-1959), gran protagonista de esa hoy historia con el gran planteamiento del *Existenzminimum* o *Extensium minimum* (mínima extensión), respondiendo a los incipientes nuevos retos de los espacios en los lugares urbanizados. Pues, los lugares reducidos, principalmente en las grandes urbes, mostraban la necesidad de una adaptabilidad extrema, para ahorrar muchos aspectos, entre ellos, los materiales, lo económico en su edificación, como en su mantención. Nuevos territorios marcados por la ya, cada día, creciente explotación demográfica, y la necesidad de alojamiento de la población llegada del campo a la ciudad en la búsqueda de la tierra prometida, que buscaba empleo en las fábricas, principalmente.

Por ello, el sueño de mejores condiciones de la vivienda, tuvo gran resonancia en los arquitectos, muchos de ellos, de élites sociales y de lo que se convertía en un movimiento con gran eco durante el siglo xx en diversas latitudes del mundo: la modernidad.

En México, la presencia de la vivienda para los obreros, es más tardía, en comparación con la europea. La pri-

mera industria textil (movida con la fuerza hidráulica) inaugurada en 1834, con La Constancia Mexicana (LCM) donde pudieron tener viviendas integradas a los conjuntos industriales, hasta finales del siglo XIX y principios del XX –aunque ya había otras fábricas, quizá casi como obrajes, como la “Educación para niños”, igualmente en la ciudad de Puebla, y otra, “La aurora yucateca” en Valladolid, Mérida. Pero la vivienda obrera se vio presente en sitios textiles como en Río Blanco, Veracruz: el conjunto más grande todo México, hacia principios del siglo XX. También, en la segunda en dimensiones: la de Metepec, Atlixco, Puebla, y en la tercera en dimensiones: la más grande de la ciudad de Puebla, el Mayorazgo. Aunque en estos sitios, hubo algunos “jacalones” realizados en el siglo XIX, pero en el siglo XX se realizaron otras viviendas, muy modernas y como la vanguardia en tipo de edificaciones.

Las viviendas dadas a los obreros en sitios textiles se veían con modelos ordenados, planificados, y dentro de un esquema que fue marcando élites laborales, pasando desde los obreros operarios, hasta las viviendas para empleados de confianza, con muchas más comodidades, con respecto a los antes mencionados. Pero, la vivienda estuvo en diversas formas de industria y actividades laborales, entre ellas, en los ferrocarriles.

En la generación actual, la vivienda obrera ha sido estudiada en específico sobre la vivienda de los sitios textiles, como testimonian algunos eventos como el Coloquio Villas Ouvriers, utopie or realité, efectuado en Familistère de Guise, Francia, en 1996. En México, algunos primeros rescates, igualmen-

te testifican esa nueva valoración del patrimonio reutilizándolo con fines humanitarios y sociales, como el caso del conjunto de viviendas en San Manuel en Tlaxcala, emplazadas dentro de un conjunto de origen textil. Igualmente, sucede con los estudios y propuesta para el rescate de viviendas de obreros textiles, para el conjunto industrial de la Compañía Industrial de Atlixco, S. A. (CIASA), conocida también como Fábrica de Metepec.³ En este conjunto, el éxito no ha sido rotundo, porque la destrucción continúa, ante el poco arraigo mostrado por los habitantes y, por lo tanto, el éxito no ha sido el esperado en la conservación del mencionado lugar, ya que continúa la fase de deterioro y alteración ante la necesidad de nuevos espacios, el deterioro de los materiales, y la falta de una intervención adecuada de mantenimiento o preservación. Seguramente, sucediendo lo mismo en el ámbito de la vivienda de los trabajadores del ferrocarril, y otros destinos laborales más. Ya que muchas de ellas, se encuentran desprotegidas legalmente, tanto para el desconocimiento de sus propietarios, como de la sociedad en general.

b) Los ferrocarriles en México

La presencia de los ferrocarriles en México, al igual que en los diversos lugares del mundo, además de dejar un singular el silbido de sus locomotoras en los primeros años; se pudieron

³ Véase tesis de Licenciatura en Arquitectura “Recuperación del Caserío Obrero-histórica de Metepec, Atlixco, Pue”, ganadora del premio “Manuel Toussaint” 2.º lugar como la mejor tesis de licenciatura en 1988, otorgada por el INAH.

apreciar diversas consecuencias, tanto dentro de las ciudades existentes, como en los lugares que recorrió.

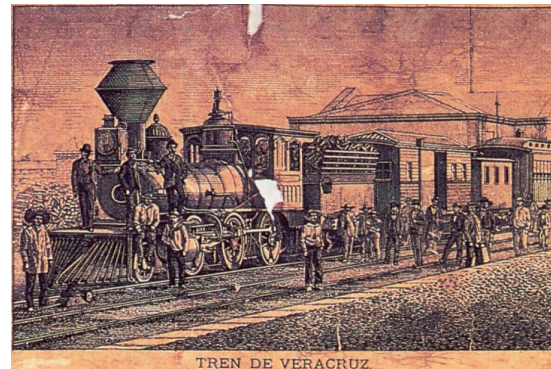
El *chamin le fer* cuya forma de energía dada por el uso del agua (el vapor) permitió abrir brecha no sólo surcando por los paisajes europeos sino también en los mexicanos; desde bosques frondosos, desiertos, montañas, poblados, ciudades, etcétera. Teniendo repercusiones en la forma de intercambiar productos, viajar, y en general, dentro de la cultura. En específico, dentro de sus diversos aspectos económicos, sociales, y otras derivaciones más, durante varios periodos. Jorge Ramón Gómez Pérez (curador del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos) considera: “La historia de los ferrocarriles mexicanos se puede dividir en tres grandes etapas bien definidas: la etapa de los antiguos ferrocarriles “históricos” (1837-1908), la etapa del predominio de los ferrocarriles nacionales de México (1908-1996), la etapa del sistema ferrocarrilero reprivatizado (1996- a la fecha)” (Gómez, 2004: 5). Muchas de esas infraestructuras se realizaron desde el siglo XIX (imágenes 1, 2).

Imagen 1. Acción de la creación de los Ferrocarriles México.



Fuente: CEDIF-MNFM- Conaculta

Imagen 2. Ferrocarril a su paso por la Estación Nacionales de *El Mexicano de la Ciudad de Puebla*.



Fuente: Sección Plano realizado por Luis. C. Careaga, 1883. Archivo General de Puebla (AGP)

Periodizaciones que, además se puede ver reflejada dentro de la tipología empleada en sus edificaciones que fueron siendo respuesta a los movimientos empleados dentro de la arquitectura. Asimismo, dentro de la forma de construir las locomotoras y equipamiento de las estaciones como de los talleres. En específico, se pueden apreciar dentro de la conforma-

ción de la vivienda; como lo expone el siguiente autor:

En los talleres se realiza el trabajo de mantenimiento y reparación de máquinas y carros; en los patios se “arman” los trenes, o en otras palabras tiene lugar la clasificación y re-clasificación de carros y formación de los trenes de carga; las terminales son el corazón de sistema ferroviario, ahí se encuentran los patios, los andenes, las oficinas, el despacho de boletos, bodegas, comedores y otros servicios; trenes donde se efectúa el manejo y operación del equipo de transporte, y vía, encargados de la construcción y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (Ebergényi, 1986).

Imagen 3. Inauguración de la Estación del Ferrocarril de Puebla.



Fuente: Acuarela de Casimiro Castro. Portada *Sinfonía del Vapor*, MNFM-Conaculta.

Imagen 4. Plano de comunicaciones (carreteras y del ferrocarril) en Estación del Ferrocarril de Puebla. México en el siglo XIX.



Fuente: www.igeogr.unam.mx/2012

Viviendas fijas y rodantes de los trabajadores del “camino de fierro”

Pero, una solución que rompió con todos los esquemas para resolver los espacios habitables fue la utilización de vagones para alojar al personal de los ferrocarriles en los llamados Carro campamento, que tenían la ventaja de poder movilizarse por las propias vías de fierro y adecuarse a las condiciones de los lugares elegidos por cuestiones laborales. Por lo que no era nada extraño observar “tendederos”, “lavaderos”, “jardincillos en macetas” en las afueras de ellos (véase imágenes 5 y 6).

Imagen 5. Carro campamento.



Fuente: Revista Ferronal, Fuente: Idem. México, abril, 1956, p. 33, CEDIF-MNFM-Conaculta.

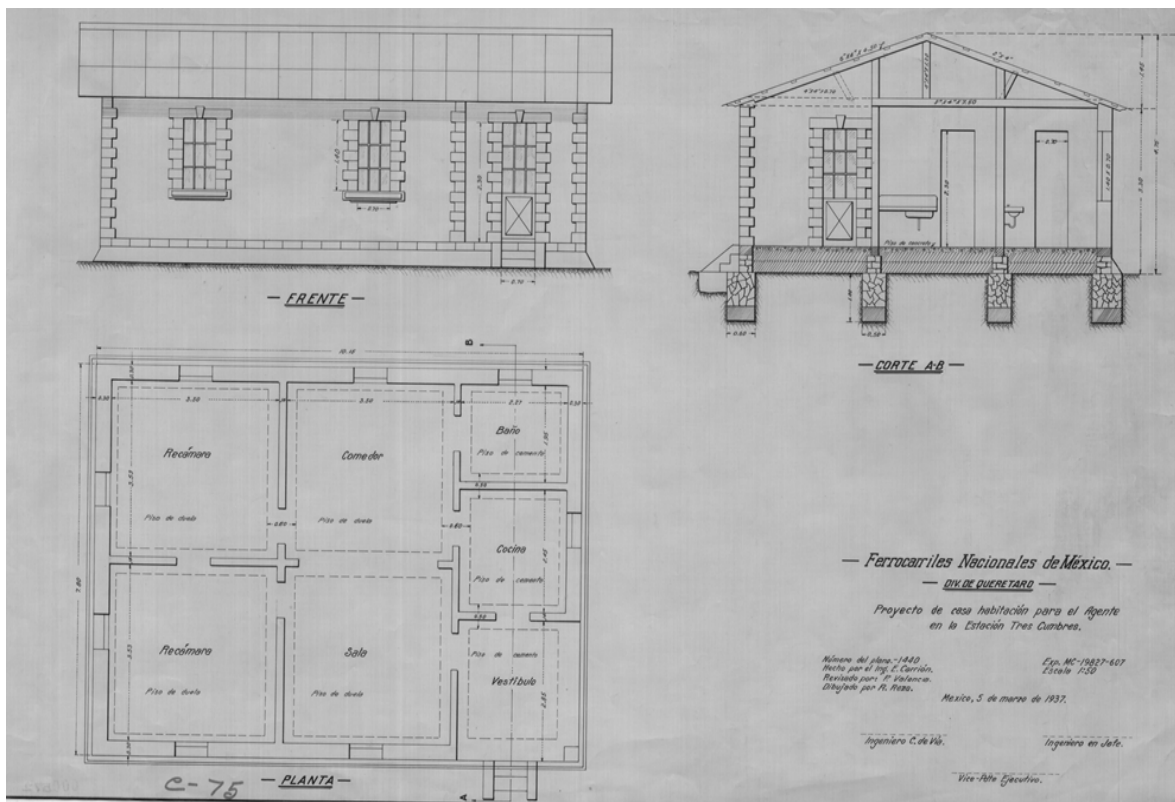
Imagen 6. Carro campamento ídem. Ferrocarriles Nacionales de Archivo



Por otro lado, la vivienda fija se ubicó en distintos rumbos del país específicamente en los talleres, como las realizadas en la misma época, pero de tipología diferente. Por ejemplo, la casa habitación para el Agente en la Estación Tres Cumbres, fechado en 1937, tiene condiciones muy similares en la forma y materiales de construir a los efectos ya mencionados de la Revolución Industrial, usando el típico dentado en ventanas, puertas y esquinas de los muros. Aunque esta vivienda era muy cómoda y amplia, resolvía

sus espacios, diferenciando sus actividades unas de otras; así, podemos ver la cocina, comedor, estancia, baños (aseos) y un vestíbulo que daba acceso. Todos esos espacios ya muestran una forma de *confort* y estatus laboral del trabajador. Sin embargo, hacia esos años de 1937, el contexto de la forma de construir en México daba un cambio radical y finalizaba una etapa en la forma de construir, –muy a la usanza decimonónica–, en templos, edificios públicos. Por lo que podemos ver múltiples edificaciones en la ciudad fechadas ya en pleno siglo xx, pero de características del siglo pasado, por múltiples razones: por haberse suspendido su construcción durante la Revolución mexicana, principalmente. Y el otro factor, ante la llegada de un gobierno facilitador de muchos apoyos a la creación de vivienda, nueva industria, y la estabilización e impulso de los Sindicatos de trabajadores, quienes lograron dar nuevas prestaciones y espacios de equipamiento a los obreros: este periodo fue el cardenismo (1934-1940), en manos del presidente Lázaro Cárdenas.

Imagen 7. Plano de Proyecto de casa habitación para el Agente en la Estación Tres Cumbres. Fechado en 1937.

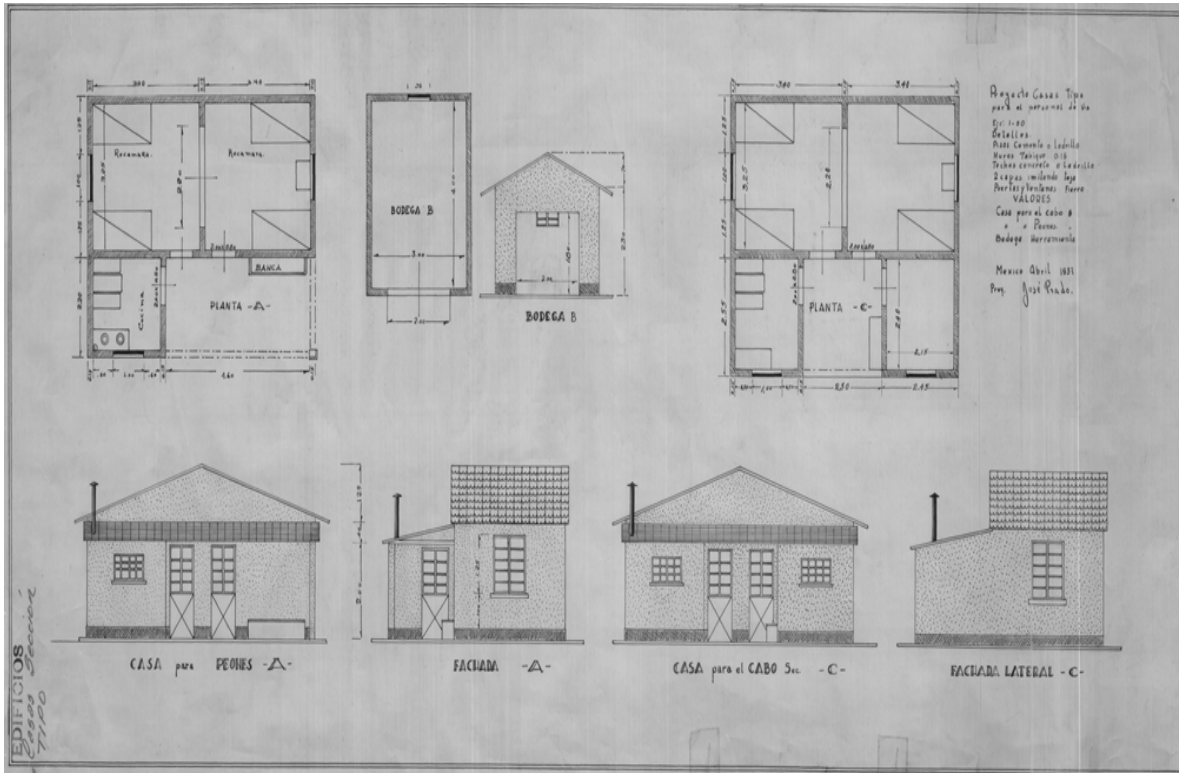


Fuente: Archivo CEDIF-MNFM-Conaculta.

Otro proyecto fechado en ese mismo año de 1937, –como el anterior– fue el Proyecto de casas tipo para el personal de vía (véase imagen 7), que muestran otros valores, a diferencia del anterior. En específico muestra dos tipos de viviendas: Unifamiliares y dúplex. Las primeras, muestran sólo tres espacios, una cocina-comedor, y dos recámaras. La otra muestra una vivienda en condiciones análogas a la anterior, pero con una bodega anexa. Vestibulada por un espacio de acceso, e igualmente en el anterior. Los materiales los podemos ver mediante el uso ya de un cambio radical, mediante el uso de pisos de cemento o ladrillo, muros de tabique de 15 cm, techos de

concreto o ladrillo, 2 capas imitando teja (según datos del mismo plano). Lo expresivo-formal, estaba constituido por una serie de elementos, ya dentro del esquema de lo moderno. Podemos apreciar el uso de ventanas horizontales, que fueron viéndose como más comunmente dentro del siglo xx. Además, podemos ver que las condiciones de los acabados son con base en aplanados de cemento-arena antagónicos, al uso de materiales vistos muy usado en la arquitectura decimonónica industrial (ver imagen 8).

Imagen 8. Plano de Proyecto de casas tipo para el personal de vía. Fechado en 1937.



Fuente: ídem

Tipología

Recapitulando, sobre el tema en cuestión podemos comprender que la vivienda de los trabajadores del ferrocarril no fue la misma en todos los casos, las hubo siguiendo los modelos empleados durante el siglo XIX, hasta las vanguardias durante el siglo XX. Lo ejemplificado permitió comprenderlo, además reconocer los materiales, emplazamientos y elementos que definieron lo formal.

Los factores que resumen las condiciones de la tipología, no son nuevos, y aunque han tomado diversos nombres, son muy similares. Ya que desde épocas pasadas, en especial, desde la era romana, se comenzó a plantear

una forma de acercamiento para reconocer los factores o cualidades de la arquitectura. Marcus Lucius Vitruvius pensaba en la *firmitas* (firmeza), *venustas* (belleza) y *utilitas* (utilidad). En tiempos actuales, en específico en las escuelas o facultades de Arquitectura, ya desde hace algunos años, posiblemente desde los años ochenta – básicamente partiendo de los apuntes de clase fundamentados en algunos trabajos del arquitecto Rodolfo Gómez Arias de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)–, con ello, como apuntes fundamentales para comprender su tipología se ubicaban en el análisis de igualmente tres factores: *uso*, *expresivo* y *constructivo-estructural*. Aunque múltiples valores se desprendían de ellos. Dentro del pri-

mer factor, se analizaba el espacio y su funcionalidad; lo expresivo, pensando en sus valores estéticos, comunicativos; y lo constructivo-estructural, que equivalía a considerar la forma en que se resolvieran todos esos procesos que conforman el soporte y médula principal de resistencia y uso de materiales y sistemas constructivos.

Fernando Tudela (s. f.) aproximadamente en los años ochenta, consideró sobre la tipología: “La primera alusión moderna a la tipología arquitectónica, la hallamos en el siglo pasado en la obra del teórico francés Quatremère de Quincy, quien manifestaba que la palabra ‘tipo’ no representa tanto la imagen de una cosa que deberá copiarse o imitarse perfectamente como la idea de un elemento que debe de servir de regla o modelo” (p. 4).

El otro gran periodo marcado dentro del siglo xx fue el llamado como la Modernidad, palabra relativa a lo llamado moderno si la entendemos, según el DLE como: “Del lat. *Modernus*, de hace poco reciente. 1 adj. Perteneciente o relativo al tiempo de quien habla o a una época reciente”. Si bien, esta definición demasiado amplia, y poco clara, que hace alusión –a lo que puede considerarse reciente–, pero en la arquitectura y urbanismo esta palabra toma un sentido especial, ya que se ubica dentro de la historiografía para denotar a la producción que usa como singular elementos en su conformación nuevos sistemas constructivos, por lo tanto, con nuevas tipologías, entre ellas la simpleza en las formas, en general carente de ornamentación y gran importancia a la función. A lo que Sullivan, con su famosa frase enfatizó: “La función sigue a la forma”. A esta carac-

terización se puede incluir la conformación de otros dos grandes periodos: “la primera y segunda modernidad”.

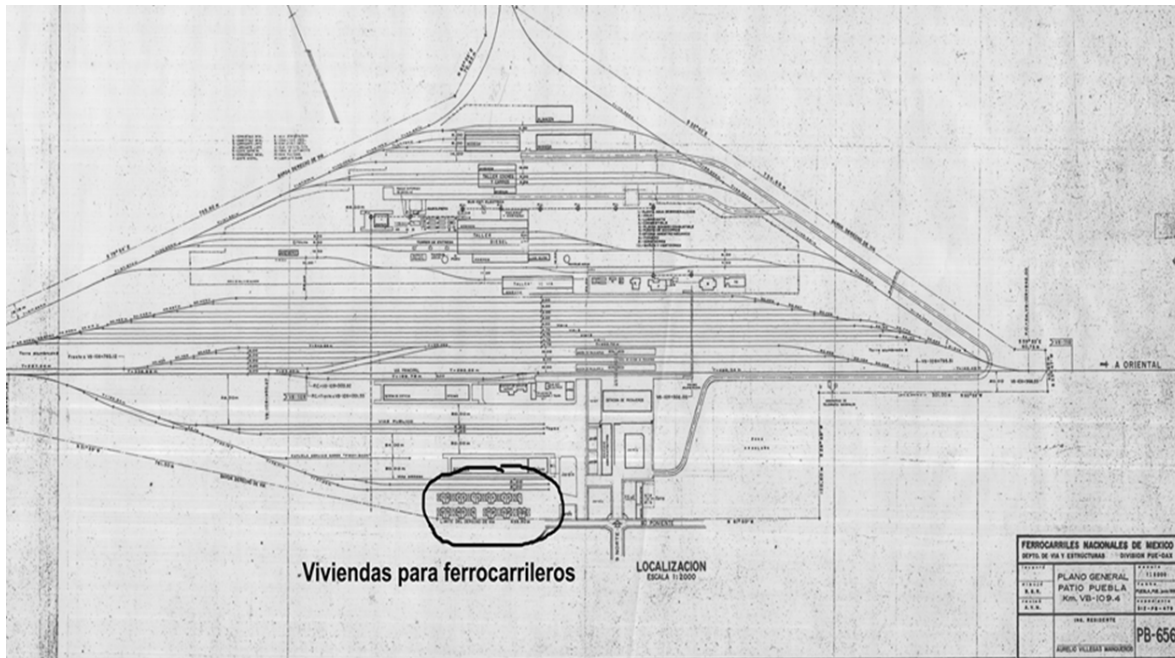
Sin embargo, la modernización en los ferrocarriles no solo era arquitectónica, sino, como lo considera Alfredo Nieves del Museo Nacional de los Ferrocarriles de México (MNFM): los Ferrocarriles Nacionales de México en distintas épocas, tuvieron cambios, y se considera dentro ellos a la modernización como: a) La fusión de compañías ferrocarrileras para conformar Ferrocarriles Nacionales de México; b) el cambio de equipo y maquinaria, producto de innovaciones tecnológicas; c) el cambio de sistemas de trabajo, d) la modificación en el ámbito contractual, y e) el concesionamiento de servicios y bienes a la iniciativa privada.

Desde las primeras viviendas de los trabajadores del ferrocarril en México, la presencia del uso de materiales y sistemas constructivos influenciados por la Revolución Industrial se pudo ver un aspecto muy común en su arquitectura, y en ellos el uso del ladrillo, o quizá la piedra, pero siempre acompañados de cubiertas de metal, estructuras de madera y también de origen metalífero. Esto inclusive hasta entrado el siglo xx y aún con la presencia en diversas latitudes de la modernidad, que había sido una de las fases más prolíficas en el urbanismo y la arquitectura veintera.

Vivienda de los ferrocarrileros en la ciudad de Puebla

Por otra parte, en la periferia de la ciudad fundada en 1531, Puebla, en el estado del mismo nombre, y capital, al igual que otras muchas en el mundo,

Imagen 9. Plano de Estación Nueva, Patio General-Patio de la Ciudad de Puebla.



Fuente: Plano de Ferrocarriles Nacionales de México, 1984. Archivo CEDIF-MNFM-Conaculta.

no tuvieron otra gran influencia y ampliaciones urbanas hasta la llegada de las secuelas de la Revolución Industrial que creó asentamientos en las periferias de la ciudad para alojar a las fábricas o conjuntos textiles, o para ubicar estaciones del ferrocarril y vialidades para su recorrido (los caminos de fierro); así, la ciudad, vio el nacimiento de conjuntos que se fueron ampliando y fusionando con la ciudad, hasta ser parte de ella, desterrando, en algunos casos la existencia de lugares rurales entre la ciudad y el campo.

En ese sentido, otro de los componentes en esos conjuntos destinados a la industria y, en este caso de los ferrocarriles del transporte, se vio la vivienda, en algunos casos como la ya planteada en este documento, hasta la que se instaló en la segunda mitad del siglo xx correspondiente a la llamada segunda modernidad como el

caso del conjunto habitacional anexo a la *Estación Nueva del Ferrocarril* al norte de la ciudad de Puebla (véase imágenes 9, 10, 11).

Imagen 10. Vista actual de las viviendas de los Ferrocarrileros de la Estación Nueva de Puebla



Fuente: Foto ASH/2012

Imagen 11. Vista actual del conjunto.



Foto: ASH/2012

Además de otro tipo de vivienda destinada a los ferrocarrileros, que puede incluirse en las condiciones de “interés social” como el caso del conjunto habitacional, es el de Los Ídolos. Ubicada en la parte oriente de la ciudad que dio alojamiento a diversos tipos de empleados, entre ellos, aún burócratas del ferrocarril, mediante un diseño de espacios mínimos (véase imagen 12) y que responden a una tipología simple que empleó un diseño desde la idea de los “espacios mínimos”, resueltos en los años ochenta, exponiendo fachadas por igual, con dimensiones mínimas, ventilación e iluminación mínima en los vanos y aún las puertas estandarizadas de condiciones de bajo costo. Esto permite encontrar la existencia de destinos sociales, según el rango al que pertenecen los trabajadores.

Imagen 12. Los Ídolos, estado actual.



Fuente: Foto ASH/2012

Los factores determinados para la dotación de viviendas variaban, estaban definidos mediante las condiciones laborales dentro de la empresa, por lo tanto, dependía también del estatus de cada trabajador. Inclusive, obedecía a la época o condiciones de pertenencia en determinada empresa de los propios ferrocarriles. En ese contexto se otorgaron:

- 1) Viviendas para trabajadores de vía,
- 2) para trabajadores de los talleres, generalmente en los patios de las estaciones,
- 3) para empleados de oficina,
- 4) viviendas para directivos.

Modalidades de vivienda

Las generalidades tipológicas dependieron de estas condiciones, permitiéndoles ubicarse en determinados lugares urbanos o rurales, y fueron los siguientes:

- 1) Unidad de habitantes del patio de ferrocarriles en los lugares cercanos a estaciones o talleres,
- 2) colonias nuevas creadas exprofe-so, con diseños y tipos de predios

- con ciertas comodidades urbanas– y,
- 3) las de interés social, que fueron dadas a los trabajadores una vez que la empresa se separó del IMSS (Instituto Mexicano del Seguro Social) y pasó a formar parte del Infonavit (Instituto de Fomento Nacional de Vivienda de los Trabajadores).

Conclusiones

La generalidad comparativa de este estudio permitió acercarnos a conocer algunos aspectos poco conocidos en el tema de la vivienda de los trabajadores ferrocarrileros. Seguramente existen otros modelos más en México, y en otros países. Pero, como un primer acercamiento para comprender su tipología, permitió abrir un nuevo panorama relacionado con estudios desde la disciplina de la arquitectura, la historia y la propia cultura ferrocarrilera, perteneciente al patrimonio industrial.

La vivienda de este tipo de trabajadores tuvo diversas tipologías que fueron resolviendo sus necesidades. Muchas de ellas se realizaron siguiendo los materiales y sistemas constructivos empleados en los conjuntos, hoy sitios culturales industriales. Vistos en las estaciones, talleres, y equipamiento relacionado al conjunto, donde se emplearon sistemas constructivos, como el uso de piedra brasa natural, como elemento estético, con marcos y dinteles de puertas y ventanas con piedra dentada todos ellos, muy característicos en el siglo XIX. Asimismo, se pudieron emplear cubiertas de estructura de madera con cubiertas de lámina, por lo general de zinc.

Algunas otras fueron empleando elementos y materiales propios de la “modernidad”, ya entrado el siglo XX. A la vez de usar materiales como muros de ladrillo rojo, y un material que marcaría el rumbo de las construcciones durante todo un siglo y aún el presente: el concreto armado. Con lo que podemos comprender que, la vivienda de los trabajadores tuvo además de diversidad ante los “privilegios” de estatus laboral, mejores condiciones en algunas y espacios reducidos en otras. Además, la vivienda de los ferrocarrileros fue evolucionando y mostrándose en varios rumbos. Con los logros de los sindicatos y los cambios sociales y laborales, después de la Revolución mexicana, muchos de los aspectos del país se replantearon y dieron un cambio radical. Por ello, algunos de los trabajadores, muchos de ellos, quizá jubilados, pudieron tener una vivienda con los nuevos programas de vivienda de interés social. Por lo que la conservación del patrimonio de la cultura ferrocarrilera, debe de considerarse dentro sus políticas de rescate y defensa a los citados lugares, como parte de los sitios, o conjuntos, muchos de ellos, como sitios mixtos en conjugación con lo natural, o los paisajes típicamente ferrocarrileros.

Muy difícil la labor de la conservación en un país donde existe poco arraigo a este tipo de evidencias. Se trata de valorar y difundir que también es parte del patrimonio y que sin duda, las condiciones de sus restos deben de contemplarse, pero también reutilizarse para generaciones presentes y futuras. La esperanza en una sociedad posmoderna permite comprender que exista una valoración por los grupos

que admiran el pasado. Pero, la mayor labor está en los que no lo aprecian.

Muchos son los ejemplos de tipos de vivienda para los ferrocarrileros que han sido adaptadas a las condiciones de los materiales usados en estaciones y talleres entre los que se pueden identificar los siguientes aspectos como una constante.

1. La tipología, puede mostrarse muy diversa, mostrándose con condiciones de uso de materiales diversos.
2. Se puede identificar las condiciones de los efectos de la Revolución, en una primera etapa.
3. Se puede identificar en una segunda etapa, que se pudo ver hasta entrado el siglo xx, para ver dentro de ella, las condiciones de uso de materiales y una estética propia del siglo xix.
4. Se fueron realizando tipologías de la vivienda también con base en la modernidad que caracterizó a la primera y segunda modernidad.
5. Hasta encontrar condiciones típicas dentro del “interés social”, una vez el sindicato tomo varias acciones para mejorar las condiciones de sus trabajadores.

Referencias

Bibliografía

- CILAC (1996). *Villages ouvriers, utopie or realité*, Memorias. CILAC, Francia.
- Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (2013). “Carta de Nizgnhy Tagil”. Recuperado de <http://www.ticcih.org/documents>
- Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (2018). “Carta

de Sevilla”. Recuperado de <http://www.icomos.org/chartes>

Comité Internacional para la Conservación y Defensa del Patrimonio Industrial (2019). La Carta de Sevilla del Patrimonio Industrial. Un documento imprescindible de estudio y debate para la activación patrimonial. Recuperado de <http://ticcih.es/la-carta-de-sevilla-del-patrimonio-industrial-un-documento-imprescindible-de-estudio-y-debate-para-la-activacion-patrimonial/>.

Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (2011). “Carta de Dublin”. Recuperado de <http://www.icomos.org/chartes>

Ebergenyi Magaloní, Ingrid (1986). *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarrilero en México, 1917-1936*. México. Ciudad de México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Gisbert Vivó, Matías (2015). “Las viviendas inherentes a las estaciones de ferrocarril de vía estrecha en Valencia en la época de su construcción”. En Álvarez Areces, Miguel. *Vivienda obrera en la ciudad industrial del siglo xx*. Gijón, Asturias, España: TICCIH/CICEES (pp. 223-228).

Gómez Pérez, J. Ramón (2004). “Exploración arqueológica en tres estaciones antiguas ferroviarias de la Ciudad de Puebla”. *Diverciudades*, 12, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Filosofía y Letras, Centro de Estudios de la Ciudad.

Tudela, Fernando (s. f.). *Tipología Arquitectónica* (Colección Diseño). Puebla, Puebla: FABUAP.

Archivos

Archivo General de Puebla (AGP).
Planoteca del Centro de Documentación
e Investigación Ferroviaria, Museo Na-
cional de los Ferrocarriles Mexicanos
del Consejo Nacional para la Cultura y
las Artes (CEDIF-MNFM-Conaculta). Fon-
dos vía y estructura.

El incipiente reconocimiento de la ciudad histórica ante la llegada de la ciudad industrial: del siglo XIX e inicios del XX

*The incipient recognition of the historic city before the arrival
of the industrial city: from the 19th century
and the beginning of the 20th century*

Luz Cecilia Rodríguez Sánchez¹
<http://orcid.org/0000-0002-1546-9050>

Primera versión recibida en: 05 mayo, 2019
Última versión recibida en: 27 septiembre, 2019

Resumen

El objetivo de este artículo reside en explicar de qué manera se dio el reconocimiento de la ciudad histórica a finales del siglo XIX y principios del XX, a través de un estudio historiográfico, a fin de comprender que dicho reconocimiento obedece a circunstancias muy específicas, más allá de una va-

loración estética, pues detrás de ella está un discurso referente a la controvertida llegada de la modernidad y el ideal del progreso que permeó el siglo XIX, lo que se verá reflejado en la forma en cómo se concibe la ciudad, y en la generación de diversos proyectos de intervención urbana, que serán los detonantes para que cierto grupo de intelectuales advierta las amenazas generadas por la transformación urbana que acompaña al discurso de la modernidad. Asimismo, se hace referencia al caso específico de la intervención de Hausmann, a la ciudad de París, como un detonante que, si bien fue severamente criticado por los conservadores, se convierte en un parteaguas en el proceso de reconocimiento de la ciudad histórica. En esencia, este trabajo busca presentar un escenario más horizontal respecto al génesis de la valoración de las ciudades históricas, para vislumbrar de una forma más integral cómo se gestó dicho proceso y, sobre todo, entender que las acciones y los juicios emitidos

¹ Arquitecta y maestra en Conservación del Patrimonio Cultural por la Universidad Autónoma Metropolitana, doctora en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora; Miembro del Sistema Nacional de Investigadores (sni) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt); Profesora-investigadora de tiempo completo en la Facultad de Arquitectura "5 de Mayo" de la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca: Líneas de investigación: espacio público, regeneración urbana, centros históricos e historia urbana.

por diversos personajes de la época fueran fruto de un periodo histórico específico, razón por la cual deben ser juzgados a partir de una comprensión más amplia del pasado.

Palabras clave: ciudad antigua, conservación urbana, historia urbana

Abstract

The aim of this article is to explain how the historic city was recognized at the end of the 19th century and the beginning of the 20th, through a historiographic study, in order to understand that this recognition obeys very specific circumstances, beyond an aesthetic assessment, behind it is a discourse referring to the controversial arrival of modernity and the ideal of progress that permeated the 19th century, which will be reflected in the way in which the city is conceived, and in the generation of various projects of urban intervention, which will be the triggers for a certain group of intellectuals to notice the threats generated by the urban transformation that accompanies the discourse of modernity. Likewise, reference is made to the specific case of Haussmann's intervention, the city of Paris, as a detonator that, although severely criticized by conservatives, becomes a watershed in the process of recognition of the historic city. In essence, this work seeks to present a more horizontal scenario with respect to the genesis of the valuation of historic cities, to glimpse in a more integral way how this process was conceived and, above all, to understand that the actions and judgments emitted by diverse characters of the time were fruit

of a specific historical period, reason for which they must be judged from a broader understanding of the past.

Keywords

Ancient city, urban conservation, urban history

Introducción

Desde finales del siglo xx el concepto de centro histórico comenzó a ser un término empleado más allá del ámbito de la conservación, hasta convertirse en una expresión utilizada cotidianamente por la sociedad; no obstante, pocas veces se reflexiona acerca del origen que tiene el reconocimiento de la ciudad histórica, como parte no solo del proceso urbano, cuyo origen reside en la fundación de un asentamiento humano, al que se suman varias transformaciones, tanto físicas como funcionales y perceptuales. Asimismo, dicho reconocimiento obedece a una serie de factores que involucran otras variables, como es el cambio de pensamiento y la confrontación de ideologías, las cuales provocaron enfrentamientos entre los promotores de la modernidad y los conservadores.

Con base en lo anteriormente expuesto, este texto se divide en cuatro partes. En la primera se aborda de forma general, a modo de preámbulo, el proceso previo que dio origen al reconocimiento del patrimonio urbano; en segundo término, se ahonda en la confrontación ideológica que se genera en torno a la modernidad y al progreso que acarrea consigo la Revolución Industrial, la cual se con-

vierte en detonante para la transformación de las ciudades y, por ende, representa una amenaza para las ciudades históricas. En un tercer apartado se hace una revisión de los diferentes discursos que comenzaron a surgir durante el siglo XIX y principios del XX respecto al reconocimiento de la ciudad histórica a fin de identificar cómo fue madurando y enriqueciéndose dicho discurso, que se convertirá en la base de la conservación urbana. Posteriormente se alude del caso específico de la intervención urbana de Haussmann, guiada por los ideales de la modernidad.

Por último, se concluye con una serie de reflexiones a fin de subrayar la importancia de contar con una lectura más de carácter horizontal, en cuanto al hecho de comprender que el proceso de reconocimiento de la ciudad histórica es producto de un momento histórico, cuyas condiciones y formas de pensar sentaron las bases para su consolidación.

En ese sentido, el estudiar y analizar el modo en que se fue presentando este proceso de reconocimiento de la ciudad histórica obedece a la necesidad de entender de una manera más integral cuáles fueron sus orígenes, pues más allá de las cartas y documentos internacionales emitidos en el siglo XX, tales como la carta de Atenas y la carta de Venecia, junto con otras más, existe una historia previa que da origen al reconocimiento de la ciudad histórica. Así pues, para comprender cómo fue dicho proceso, es necesario ahondar en el pensamiento de la época que provocó un singular enfrentamiento entre los conservadores y los modernistas, para poder establecer

relaciones entre diferentes procesos que, de manera directa o indirecta, impactaron en la valorización de la ciudad antigua y en el establecimiento de las primeras pautas dirigidas a su conservación.

La metodología empleada está basada en una revisión documental de fuentes primarias y secundarias dividida en tres etapas –búsqueda, sistematización y análisis–. Cabe señalar que no fue un proceso lineal, sino que, al trabajar de manera interdisciplinaria, el mismo proceso de análisis condujo a nuevas búsquedas para ir dando coherencia al texto a lo largo de su desarrollo. Asimismo, es pertinente mencionar la importancia que tuvo la revisión de fuentes primarias, pues muchas de las obras, aunque han sido traducidas al castellano, en ocasiones se identificaron pérdidas del sentido original en la traducción. La selección de las obras consultadas se planteó desde un inicio con carácter interdisciplinario, en el sentido de comprender un espectro más amplio que el ofrecido por el urbanismo y la conservación urbana, a fin de indagar sobre el pensamiento de la época a través de la revisión de diversos pensadores y obras literarias.

La identificación de la ciudad histórica: breviario historiográfico

Si bien las transformaciones que sufren las ciudades en el siglo XIX se atribuyen a los efectos de la Revolución Industrial, la conceptualización de transformar la ciudad en un espacio racional y geométrico, es resultado de

la mentalidad del Renacimiento y posteriormente de la Ilustración, periodo en el cual se produce una revalorización de la cultura clásica en contraposición al oscurantismo medieval (Pérez Blázquez, 2010). Asimismo, con el surgimiento del humanismo, el cual buscaba desvincular al hombre de la dependencia divina, a partir de concebir al ser humano como un ser libre, se produce un rompimiento con la ideología de la Edad Media, caracterizada por el teocentrismo. Dicho rompimiento con el pasado inmediato tiene como resultado la resurrección de la antigüedad, que despertó un notable interés por el periodo clásico, tanto en lo arqueológico como en lo literario. Surge el florecimiento de la llamada burguesía, y se produce la decadencia del feudalismo (M. González, 1994).

Este interés y admiración por la cultura clásica fue resultado de una necesidad ideológica, en tanto que la burguesía, como lo señala Karl Marx, se ve obligada a recurrir a los ideales de la República Romana para ocultar “el contenido burguesamente limitado de sus luchas y mantener su pasión a la altura de la gran tragedia histórica” (Marx, 2003, p. 11), ciertamente, este acto puede considerarse como una negación del pasado inmediato, lo que se traduce en pretender recobrar un pasado anterior, con el fin de determinar qué es digno de admirar o valorar y, por tanto, de considerarlo monumento, como lo fueron en su caso las ruinas romanas. Esto equivale a una resignificación de los vestigios del pasado como elementos dignos de ser valorados y resguardados.

Así pues, el Renacimiento constituye un periodo relevante en la historia de

la conservación, al mismo tiempo, se manifiesta el reconocimiento del monumento de una manera más evidente, puesto que se establece una diferenciación entre los monumentos artísticos y los históricos, que se mantendrá hasta el siglo XIX (Rielg, 1987, p. 36).

La revolución de pensamiento no se mantuvo ajena a la visión en cómo era concebida la ciudad, René Descartes (1596-1650) pensador de la época, preocupado por el naufragio del llamado pasado filosófico, manifiesta en el *Discurso del Método*, su crítica al desorden que permeaba a las ciudades antiguas, “Esas viejas ciudades que no fueron al principio sino aldeas, y que, con el transcurso del tiempo han llegado a ser grandes urbes, están, por lo común, muy mal trazadas y acompasadas, si las comparamos con estas otras plazas regulares que un ingeniero diseña, según su fantasía, en una llanura [...]” (Descartes, 2010, p. 41). Este fragmento muestra la esencia de un pensamiento y de una manera de ver la realidad bajo una concepción que rechaza aquello que parece irracional, o morfológicamente irregular, lo cual se convertirá en un referente un tanto utópico para la época respecto al deber ser de la ciudad. Durante el siglo XVII y XVIII dichos planteamientos serán retomados para el trazo de las ciudades, cuya finalidad era reflejar el orden y racionalidad (Layuno, 2013).

Ahora bien, la postura crítica hacia la irregularidad de las ciudades puede ser identificada como un hecho previo a la Revolución Industrial, aunque no se materializa bajo una reforma urbana como tal, sí se convierte en un ideal del deber ser de esta, que alcanzará una etapa de maduración en el pe-

riodo barroco, en el que se busca una mayor regularidad en la traza urbana, con grandes espacios abiertos, que favorezcan los campos visuales, por lo que la ciudad medieval constituida a través de una traza tortuosa impedía que las fachadas y los monumentos fuesen admirados.

Cabe señalar que durante el siglo xvii, la Guerra Civil europea inició un amplio movimiento de restauración después de la destrucción, pues el reconocimiento del monumento y la valorización de los edificios antiguos fue resultado del emergente coleccionismo de antigüedades que estaba surgiendo en el mundo occidental, especialmente en aquellos países involucrados en la lucha y el expansionismo territorial (Zeayter y Mansour, 2018).

El urbanismo barroco, por lo tanto puede ser leído como una continuidad del Renacimiento italiano, al decantar los principios de este y al servirse de la línea recta para uniformizar la traza, demoler edificaciones que consideraba carentes de valor estético o que implicaban un estorbo para dar lugar a las amplias avenidas cuyo remate fuese una construcción emblemática o un monumento (Fernández Christlieb, 1998). Esta visión crítica de la ciudad, representa un anhelo por racionalizar el espacio, no se traduce en un deseo voraz por eliminar la ciudad antigua, pues estos ideales de orden y simetría se verán concretados más tarde en las primeras ampliaciones de las ciudades o en la edificación de nuevas áreas urbanas y colonias, resultado de los procesos de industrialización que surgen durante los siglos xix y xx (Layuno, 2013).

En esta etapa previa a la llamada conservación moderna del patrimonio, aunque no hay un evidente reconocimiento del patrimonio urbano, entendido este como conjunto, es cuando comienza a darse una identificación del monumento en singular, primero bajo el reconocimiento de los edificios antiguos producto de un sentimiento romántico, que encuentra en las ruinas un encanto particular, al grado de llegar a recrear un aspecto de abandono, como fue el caso de Kassel en Alemania, en donde se edificó un nuevo castillo en ruinas, al mismo tiempo que se buscaba mantener en uso los viejos castillos mediante la instauración de programas de reparación, bajo la consigna de conservar aquello que fuera antiguo, como sucedió en Escocia a finales del siglo xviii (Glendinning, 2013).

El caso de Escocia resulta relevante debido a que el reconocimiento por lo antiguo, que se produjo en esta nación, dio origen a un paisaje salpicado de múltiples castillos ruinosos, lo que a su vez generó el concepto de “paisaje histórico escocés”, mismo que se vería reflejado en obras literarias como lo fueron los poemas de James Macpherson, creador del mito de Ossian que alude a dichos paisajes. Asimismo, esta nostalgia por lo antiguo también tiene una raíz en el incipiente nacionalismo que comienza a permeear el territorio europeo (Glendinning, 2013).

Así pues, dicha sensibilidad hacia lo antiguo que emerge durante el siglo xviii puede ser vista como un acto más de carácter sentimental o *amateur*. Sin embargo, a finales de siglo las revoluciones ideológicas, sociales y económicas serán el motor para conformar

un verdadero movimiento conservador de los monumentos históricos.

Es importante hacer notar que la Revolución Industrial va a ser un punto clave dentro de la historia de este naciente movimiento, ya que trajo consigo una serie de cambios acelerados que trastocaron a la sociedad de muy diversas formas; las ciudades, por lo tanto, fueron las primeras en manifestar los síntomas de los cambios sociales y económicos que dieron lugar a la transformación de las formas de producción que se tradujeron en el aumento de la producción industrial y en el crecimiento y multiplicación de los intercambios mercantiles, lo que desató la problemática urbana. Dicho fenómeno es denominado por Henry Lefebvre como implosión-explosión: “Concentración urbana, éxodo rural, extensión del tejido urbano, subordinación completa de lo agrario a lo urbano” (Lefebvre, 1988, p. 473). Este proceso de urbanización que se da durante la primera Revolución Industrial, misma que provoca la reorganización del espacio (Castells, 2004, p. 21), a consecuencia de una descomposición de las estructuras sociales (emigración de la población rural a zonas urbanas) que darán lugar a una modificación del paisaje urbano alterando sus estructuras, y agregando nuevos elementos que convivirán o sustituirán a los preexistentes.

Confrontación ideológica entre el progreso y la conservación

Con la llegada de la Revolución Industrial, las ciudades comienzan a sufrir diversas alteraciones, que se evidencian en su funcionamiento y su morfología. Es importante destacar que este

fenómeno se experimenta en muy diversos niveles, puesto que la sociedad occidental atraviesa por un proceso de transformación y adaptación provocado por la industrialización, y aunque dicho fenómeno tiene un origen económico y tecnológico, también va a estar acompañado y respaldado por un discurso ideológico que debe ser tomado en cuenta para comprender de manera integral de dónde surge esta necesidad de conservar y reconocer el valor de la ciudad histórica.

En el siglo XIX parte del discurso intelectual giró en torno al significado de ser moderno y de la búsqueda del llamado progreso, lo que repercutirá en diferentes ámbitos, puesto que los avances tecnológicos se verán reflejados a diversas escalas. De ahí que lo llamado moderno comience a ser un anhelo que busca desplazar al pasado y a lo tradicional, fenómeno que tendrá eco en el ámbito de lo urbano.

En este sentido, David Harvey, conceptualiza al pensamiento de la modernidad como aquel que no tiene respeto por el pasado, es por ello que la conservación representa un opuesto a la misma, en cuanto a que la modernidad avanza en sentido contrario a la tradición, mientras que por otra parte la propia modernidad se ve impulsada por un ideal de transformación, de crecimiento y de progreso, de ahí la referencia que hace Harvey y Marshall Berman a Karl Marx, sobre el significado del ser moderno, pertenecer a un universo en el que todo lo sólido se disuelve en el aire; esta metáfora responde a la condición moderna definida por lo efímero y el constante cambio caótico (Harvey, 1998, pp. 24-25). De ahí que la condición de

la modernidad abogue por la ruptura respecto a todas aquellas condiciones históricas precedentes, por lo que dicho proceso se puede abordar como una fragmentación que se antepone a la consolidación de una continuidad.

Es pertinente hacer notar que bajo esta corriente de pensamiento surgirá una contradicción ideológica, respecto a si la modernidad es concebida como progreso, innovación y vanguardia, que para lograr materializarse se hace valer de la ruptura con lo establecido, lo que provocará la conceptualización de la llamada destrucción creadora, cuyo origen retórico es en esencia un oxímoron, puesto que se construye a partir de una dualidad incoherente, si se parte de un principio tradicional en donde construir es crear y destruir es eliminar. No obstante, la llamada destrucción creadora se sustenta en que a partir del momento en que la modernidad es llevada a la práctica, y se materializa a través de diversos proyectos tangibles, para poder ser, tiene que destruir o desaparecer aquello que le precedió, “¿cómo se crearía un mundo nuevo sin destruir gran parte de lo ya existente?” (Harvey, 1998, p. 31). Dicha analogía surge de “la suposición de que a través de la destrucción de la estructura urbana preexistente se consigue la regeneración generalizada del ambiente urbano” (Sánchez de Juan, 2000). Ahora bien bajo esta misma noción, al comparar el proceso de renovación urbana generado por los efectos de la Revolución Industrial, se puede establecer al mismo tiempo un vínculo con la teoría económica de Joseph Alois Schumpeter

(1883-1950),² quien sostenía que la esencia del capitalismo era la innovación permanente, al considerar que el motor de la economía reside en la constante mutación industrial, generada a partir de la continua destrucción de lo antiguo para dar lugar a nuevos elementos, de ahí su frase que define a este como “el vendaval perenne de la destrucción creadora” (Schumpeter, 1996, p. 121).

Será entonces bajo esta noción de destrucción creadora que se puede dar una lectura a los cambios urbanos que sufrieron las ciudades históricas, en donde la imposición del arribo de la ciudad moderna pretenderá imponerse sobre las estructuras de la ciudad histórica, pues bajo la ideología de la época, este deseo de sustitución de las antiguas estructuras urbanas por nuevos modelos, va más a allá de un fenómeno de carácter estético, debido a que la preocupación por intervenir la ciudad a fin de hacer de ella un espacio más sano, funcional y atractivo va a responder a la suma de intereses de carácter económico, político y social.

Sin embargo, el pensamiento de cada época dista de ser homogéneo, y menos aún cuando la sociedad envuelta en este proceso de cambio perpetuo genere opiniones diversificadas, de ahí que el principio de la destrucción creadora sea solo uno de los puntos de anclaje para comprender dicho desarrollo de renovación

² La noción de destrucción creadora, si bien se atribuye a la teoría económica de Schumpeter, esta estuvo influenciada por las obras de Goethe (Fausto) y de Nietzsche (Así habló Zaratustra), y por la obra de Werner Sombart, quien explica que el origen del capitalismo moderno obedece a la destrucción de los antiguos modelos económicos (de la Corte Carmona, 2015).

urbana, que en primera instancia implicaba un atentado contra aquello que fuera preexistente. La imagen histórica concebida respecto a este periodo, se caracteriza por la *sed* de progreso que permeaba a la sociedad, entendida esta como una disputa entre antiguos y modernos, “el momento en el que los europeos occidentales se tomaron la libertad de creer que habían superado a la antigüedad, que el Renacimiento había terminado por completo y que había nacido la religión del Progreso” (Gellner, 1997, p. 116), no significa que haya sido un pensamiento generalizado dentro de la sociedad y menos aún respecto a los pensadores de la época.

Ciertamente, hubo quienes se vieron segados por la modernidad prometedor, pero de forma sincrónica también coexistió una visión romántica que rechazaba la postura progresista de los llamados modernos con relación a su pensamiento determinista y acético referente al pasado. Entre quienes condenaban aquello que significara abolir al pasado, hubo tanto románticos radicales que repelían lo que fuese moderno, como moderados que abogaban por el reconocimiento de una continuidad al identificar “las semillas del presente en el pasado, la realización del pasado en el presente” (Gellner, 1997, p. 117) y sobre todo son los que le darán un valor y una orientación diferente a la historia, puesto que sin este pensamiento difícilmente se podría entender el sentido de la conservación.

Los contrapesos ante este escenario van a ser justo los motores del movimiento conservador moderno, como respuesta hacia aquellos que preten-

dían extinguir el pasado, dado que a este se le confiere y se le reconoce un significado y un sentido de ser para la sociedad a la cual pertenece. El siglo XIX, permeado por las corrientes nacionalistas va a promover la confrontación entre viejas y nuevas identidades, lo que conlleva a recurrir a diversas “doctrinas, sistemas de símbolos y representaciones, entre ellas las patrimoniales” (Prats, 2000, p. 122), que darán lugar a la llamada edad de oro del patrimonio nacional en Europa.

El reconocimiento de la ciudad histórica ante el amenazante arribo de la modernidad urbana

Ante los continuos cambios que trajeron las diversas innovaciones tecnológicas, algunas ciudades comenzaron a ver trastocada su fisonomía, al mismo tiempo que aquellos que abogaban por la modernidad vieron en las ciudades un vasto campo de trabajo para poner en práctica los ideales de progreso.

La llegada de nuevos materiales y sistemas de construcción (acero, concreto y vidrio) serán elementos determinantes en la transformación de la escena urbana, pues surgen nuevos edificios que dominarán en altura a sus antecesores, lo cual produce de forma paralela una mayor densificación del tejido urbano. A ello se suma la llegada del tranvía y del metro en la segunda mitad del siglo XIX y, posteriormente en las primeras décadas del siglo XX, la proliferación de los automóviles, elementos que serán precursores de la expansión urbana, cuyos

efectos también se verán en la imagen de la ciudad (Choay, 2009).

Durante la primera mitad del siglo XIX se dan ciertas manifestaciones en el quehacer de la historia urbana, las cuales muestran el interés por el estudio de la forma, mediante críticas románticas a la ciudad, lo que para mediados de siglo se traducirá en el surgimiento de diversas corrientes dirigidas a la conservación de monumentos que estaban siendo amenazados (Capel, 2002, p. 45). Si bien se reconoce el valor de edificaciones particulares, habrá quienes comiencen a apreciar, no solo la singularidad del monumento, sino la conformación del conjunto en el cual se encuentran insertas dichas edificaciones, producto justo de esta sensación de amenaza evidente que representaba la industrialización, que no solo se estaba expresando como un fenómeno de expansión urbana, sino también de transformación y adecuación de la ciudad pretérita.

Aunque el movimiento de conservación de monumentos tiene su origen en los individuales, poco a poco fue expandiéndose al nivel urbano hasta llegar a comprender ciudades antiguas enteras. Entre los primeros ejemplos se encuentra la ciudad alemana de Nuremberg, que en el siglo XVIII había sido considerada por los viajeros como un lugar viejo, atrasado y repulsivo. No obstante, a finales del siglo XVIII Wilhelm Heinrich Wackenroder (1773-1798) junto con Ludwig Tieck (1773-1853) publicaron un manifiesto de carácter romántico y nacionalista que enaltecía a la ciudad; en poco tiempo dicho texto se convirtió en una de las obras fundacionales del roman-

ticismo alemán, que se tradujo en un llamado por conservar la ciudad, misma que en algún momento fue la residencia de Durero. En dicho manifiesto se hacía alusión al estado de conservación que lograba mantener la apariencia antigua de la ciudad, gracias a que no se había construido ningún edificio nuevo (Glendinning, 2013).

El texto de Wackenroder sin duda fue de gran trascendencia, pues durante el siglo XIX y principios del XX emergió el culto hacia las ciudades antiguas, lo cual se verá respaldado por la obra de Goethe (1749-1832), *Hermann y Dorothea*, que idealiza las ciudades pequeñas versus su contraparte, las incipientes ciudades industriales. Bajo este mismo enfoque se encuentra la obra de Welby Pugin (1812-1852), *Contrastes*, publicada en 1836, en la que enaltece la arquitectura medieval frente a la decadente arquitectura moderna, a través de una comparación entre la excelencia de las edificaciones católicas con la supuesta degeneración moderna (Pugin, 1898).

Para finales del siglo XIX la conservación aislada de monumentos se vio superada por la valoración de los conjuntos urbanos, esto se tradujo en una apreciación sin precedentes hacia la ciudad antigua, lo que llevó a establecer la moda de anteponer el prefijo de viejo al nombre de las ciudades, *Alt-Nürnberg* (viejo Nuremberg), *Vieux-Paris* (viejo París), es así como se delata el reconocimiento de la escala urbana y paisajística.

Esta ferviente admiración hacia los cascos antiguos responde a los cambios que empiezan a sufrir las ciudades. Asimismo, el enaltecimiento de las ciudades medievales, si bien es

resultado de un reforzamiento del nacionalismo, también se vio acompañado por el crecimiento del turismo.

La consolidación del reconocimiento al valor urbano se traduce en la creación de un nuevo término, *Altstadt*, que en alemán significa “casco antiguo”, reflejo de la importancia que toma la ciudad fundacional respecto a su contraparte modernizadora. El empoderamiento que adquiere el movimiento de conservación se traduce en la apreciación de la arquitectura de acompañamiento, a decir de Glendinning, los efectos fueron evidentes, pues “de ahora en adelante, los edificios ‘de fondo’ ocuparon el primer plano de atención” (Glendinning, 2013), esto en sí constituye el principio de la conservación urbana, al dejar de ver el monumento aislado, sino el conjunto de una manera más integral.

Las manifestaciones que tendrán estas corrientes por la conservación de la ciudad histórica se presentarán en diferentes matices y latitudes, como una reacción ante aquellos que consideraban las estructuras urbanas heredadas como elementos obsoletos (Díaz Berrio, 2007, p. 23), y por tanto, sustituibles por nuevas estructuras modernas. Estas expresiones comenzarán a tener lugar en Europa, encabezadas por diversos personajes con diferentes procedencias y opiniones, en Gran Bretaña John Ruskin y William Morris; en Francia, Viollet le Duc; en Italia, Camillo Sitte y más tarde Gustavo Giovanonni; en Alemania, Patrick Geddes y Joseph Stübben, entre otros.

Este nutrido encuentro de opiniones dio lugar a múltiples discusiones en torno a cuál debía ser el futuro de las ciudades históricas, si bien estas

en principio se mantuvieron bajo un escenario teórico, fueron ideas que a su vez dieron lugar a diversas obras que hoy en día son parte fundamental de la historia, no solo de la conservación sino del urbanismo como disciplina, serán también las voces que en las primeras décadas del siglo xx, construirán el andamiaje de la conservación urbana mediante la elaboración de principios, teorías, prácticas, experiencias, herramientas técnicas y normativas dirigidos a preservar el patrimonio urbano (Bandarin y van Oers, 2012).

Para entender cómo se fue gestando este discurso respecto a la identificación y valoración del patrimonio urbano, a continuación, se presenta una revisión general de las diferentes posturas a fin de comprender por qué se reconoció el valor de la ciudad histórica.

La conservación de monumentos y, por ende, de ciudades, no es una historia que deba ser leída al margen de la que corresponde a la modernidad que permeó el siglo xix, sino que es una historia paralela que se va moldeando de acuerdo con las circunstancias y a los acontecimientos de su época. Los sucesos ocurridos en torno a la conservación deben leerse como un espejo de los efectos de la modernidad y como una reacción a la corriente dominante: lo viejo frente a lo nuevo, lo estático frente a lo dinámico, lo mixto frente a lo segregado, etcétera. Sin embargo, en ocasiones esta postura de oposición entre los arquitectos modernos y los líderes de la conservación estaban de acuerdo en la necesidad de una segregación absoluta y la legibilidad de lo nuevo y lo viejo, mientras que en otros momentos el

mismo movimiento de conservación reprodujo directamente los valores modernos más tajantes, como la moda adoptada de aislar los monumentos, demoliendo todo aquello que los rodeaba, o el agudo “valor de novedad” de las restauraciones radicales lideradas por Viollet Le-Duc (Glendinning, 2013). Asimismo, la vasta campaña de restauración de monumentos desempeñó un papel vital en la agudización del nuevo sentido histórico del futuro nacional basado en el patrimonio.

A lo largo del siglo XIX, una vez reconocido el valor patrimonial de ciertos edificios, surgieron diversas opiniones respecto a cómo debían ser tratados, que llevó a la confrontación de dos defensores de los monumentos, por un lado, Viollet Le-Duc con su teoría restauradora y por otro, Ruskin, con su postura conservadora.

Eugène-Emmanuel Viollet Le-Duc (1814-1879) publicó, en 1866, su *Diccionario razonado de arquitectura*, en el que argumentó que la “palabra y el significado son modernos, restaurar un edificio, no es mantenerlo, arreglarlo o rehacerlo; es restablecerlo en un estado completo que puede no haber existido nunca” (Le-Duc, 1995, p. 15). Por lo tanto, para Viollet Le-Duc, la restauración de un edificio equivalía a la reconstitución de un estado completo e ideal, al grado de tener una apariencia que jamás tuvo. Bajo este enfoque fue que Le-Duc intervino no solo monumentos individuales, entre otros Notre Dame en París, sino también complejos urbanos, como fue la polémica restauración y la reconstrucción de la ciudad francesa de Carcassonne (Bandarin y van Oers, 2012). Dentro de su visión, él comprendía al

monumento como una unidad, lo que lo llevó a entenderlo como un objeto aislado, esto lo mantenía ajeno a su relación con el entorno y a su valor como elemento urbano (Capitel, 1988).

Con base en lo mencionado anteriormente, la llegada de la industrialización a las ciudades representó una amenaza directa a sus construcciones, despertando la atención de algunos pensadores y arquitectos de la época. Uno de los primeros en levantar la voz al respecto, fue John Ruskin (1819-1900) quien consideraba que la magnificencia de una ciudad no radicaba en la belleza de las grandes construcciones, sino en la unidad que conforman como conjunto, el que también estaba integrado de edificaciones menores (Capitel, 1988). Este pequeño guiño representa uno de los primeros pasos para reconocer el valor del conjunto y, por ende, del patrimonio urbano, al concebir “el tejido como el ser de la ciudad y como un objeto patrimonial intangible que tiene que ser protegido incondicionalmente” (Choay, 2007, p. 145), lo que se traduce en la identificación del conjunto como monumento colectivo, silenciosamente análogo al antiguo monumento conmemorativo (Glendinning, 2013).

Bajo este tenor, Ruskin y William Morris (1834-1896) reaccionaron ante la modernidad amenazante que comenzaba a atentar contra los edificios históricos y, en consecuencia, a la destrucción y alteración del patrimonio ambiental que representaban las ciudades históricas de Gran Bretaña (Tomaselli, 2013). Tanto Ruskin como Morris definirán su postura en torno al reconocimiento del valor de los edificios y sitios históricos; sin embargo, se

oponían a los trabajos de restauración que modificaran la esencia de estos, de ahí la expresión de Ruskin “Que no se hable de restauración. Es una Mentira de principio a fin” (Ruskin, 1996, p. 173), dado que él se resistía a la recreación del pasado, pues toda intervención se traduciría en una alteración a la esencia original, al considerar la restauración como sinónimo de destrucción (di Montauto, 2003, p. 440).

A partir de este principio, Ruskin criticó a los restauradores por la destrucción de la autenticidad histórica de los edificios y abogó por la protección, la conservación y el mantenimiento que no alterara la esencia de los monumentos. Mientras que William Morris, como líder de la *Sociedad para la Protección de Edificios Antiguos* (SPAB, por sus siglas en inglés) sostenía de manera metafórica que para evitar la caries se debía procurar el cuidado diario.

Entre los referentes fundamentales de este periodo se encuentra Camillo Sitte (1843-1903), quien en su obra *Construcción de ciudades según principios artísticos*, publicada en 1889, resalta la inigualable relevancia de las ciudades antiguas, que deben ser analizadas y estudiadas para poder elaborar propuestas racionales acordes a la ciudad moderna, procurando salvar de la destrucción a las ciudades antiguas (Sitte, 1926, p. 3), por lo que debe encontrarse un balance entre la técnica y la estética. La defensa que plantea Sitte respecto a la ciudad antigua, si bien obedece a un reconocimiento de su valor artístico, también tiene un carácter funcional, en virtud de que las ciudades preindustriales constituyen modelos de referencia

para las ciudades modernas. Entre las principales aportaciones de Sitte, se encuentra el presentar una noción más amplia del paisaje, al ir más allá del mero objeto arquitectónico e involucrar a los diferentes elementos que conforman el conjunto, como son los espacios abiertos y las plazas.

A decir de Glendinning, no debe olvidarse que la intención de Sitte era el generar principios para la construcción de nuevas ciudades, dado que él consideraba que el urbanismo moderno era demasiado geométrico, formulista, materialista y burocrático (Frees-tone, 2007). Es importante resaltar que el trabajo de Sitte influenció a varios pensadores de la época, tales como Alois Riegl en Austria, Josef Stübben en Alemania y Charles Buls en Bélgica, quien abogó por la planificación sensible y respetuosa.

En el caso específico de Josef Stübben (1845-1936), en su obra *Construcción de ciudades*, publicada en 1890, hace énfasis respecto a las ciudades antiguas, pues si bien muestra una clara preocupación por su adaptación a las necesidades de la modernidad, ve en las trazas medievales un carácter pintoresco, justo resultado de sus irregularidades, por lo que se opone a la geometrización de las trazas, pues ello llevaría a perder “inigualables escenas callejeras, cuya pérdida debe ser evitada por la modernidad” (Stübben, 1907, p. 189).

Asimismo, Stübben identifica y establece una clara diferenciación entre centro y periferia, al mencionar que uno de los componentes principales de la metrópoli es el “El centro de la ciudad o casco antiguo, cuyo centro suele ser llamado el corazón de la

ciudad” (Stübgen, 1907, p. 57), tal diferenciación delata, por un lado, el reconocimiento de las características históricas y monumentales de una parte de la urbe y, al mismo tiempo, el crecimiento de la misma que llevó a la conformación de nuevas zonas con propiedades y comportamientos totalmente diferentes. De ahí que Stübgen al tener presente que las ciudades antiguas debían adaptarse a ciertas necesidades de la época, partiera de que las adaptaciones tendrían que realizarse siempre respetando la individualidad del lugar.

También dentro del marco alemán, se encuentra Patrick Geddes (1854-1932), quien manejó una visión cercana a la de Sitte, de acuerdo con la apreciación visual y estética de las ciudades, en la que concebía a la urbe como un organismo en evolución, donde los componentes físicos y sociales interactuaban bajo un sistema de continua transformación y tradición, equiparable con un organismo vivo, lo cual puso en evidencia su formación como biólogo, al retomar una visión naturalista adaptada al ámbito urbano, puesto que él concebía la ciudad como un ente en constante adaptación, en el que cada generación era capaz de aportar un cambio físico al espacio a través de la creación y transformación de nuevas estructuras y funciones. Este pensamiento se verá reflejado en su obra *Ciudades en evolución* (1915), en donde reconoce a la ciudad histórica como elemento fundamental para comprender el funcionamiento de las urbes, así como el valor de las huellas, los recuerdos y las asociaciones colectivas de determinados espacios, y poder emprender los procesos de

transformación urbana, a partir del reconocimiento y respeto a los mismos.

Geddes formuló una visión integral de la urbe, de ahí que identificó la importancia de la ciudad antigua como parte fundamental para su desarrollo. Bajo este enfoque acuñó el término de conservación quirúrgica como la base de la conservación urbana a fin de reducir al mínimo la destrucción de los edificios y espacios históricos con la intención de adaptarlos a las necesidades de la modernidad (Zeayter y Mansour, 2018).

Entre otros visionarios de la ciudad histórica, se encuentran Werner Hegemann (1881-1936) quién en 1922 publicó junto con Elbert Peets (1886-1968) *El Vitrubio americano*, en el que retoma el llamado método analítico de Camillo Sitte, para demostrar la importancia que tienen en las ciudades los elementos de continuidad como parte de un proceso armonioso de desarrollo. Hegemann concebía la ciudad como un gran collage que estaba en permanente transformación, cuya identidad y significado dependía de la interacción de todas sus partes (Bandarin y van Oers, 2012).

Durante las primeras décadas del siglo xx, la discusión referente al diálogo que debía mantener la ciudad antigua respecto a la ciudad moderna comenzará a ser cada vez más recurrente y sistematizado; uno de los ejemplos más relevantes es la obra de Gustave Giovannoni (1843-1947), al reconocer el valor del tejido urbano como parte esencial del testimonio histórico y cultural, que debía ser protegido. Cabe señalar que Giovannoni se formó como ingeniero y se especializó en la escuela higienista y también como historiador

del arte, lo que le brindó la sensibilidad y habilidad para entender a la ciudad dentro del ámbito técnico (Bobbio, 2004). La formación de Giovannoni es fundamental para comprender su postura respecto a la conservación de las ciudades, en virtud de que en esa época, en Italia era excepcional tener una formación que combinara las ciencias con las humanidades, dada la rígida división disciplinar que existía entre técnicos e intelectuales. De ahí que su visión le permitiera traspasar las fronteras entre la arquitectura, el arte y la historia junto con la ingeniería civil, así como con la tecnología de la construcción y el higienismo (Zucconi, 2014).

Como resultado de esta formación, Giovannoni buscó intervenir la ciudad de una manera integral, pues al estar convencido de la necesidad de realizar demoliciones y así proveer de una mayor funcionalidad e higiene a las ciudades, argumentó que la estrategia para alcanzar dicho objetivo debía guiarse hacia la reducción del volumen bajo el principio del llamado adelgazamiento (Bobbio, 2004).

La teoría del adelgazamiento que propuso Giovannoni surge como una respuesta ante su oposición a las demoliciones indiscriminadas, puesto que él estaba consciente de que había que liberar ciertos espacios por cuestiones de salud pública y de circulación, de ahí que se dio a la tarea de elaborar ciertas directrices para intervenir la ciudad antigua, bajo un enfoque más sensible respecto a la valorización de los viejos edificios, puesto que para él la ciudad era concebida como el lugar ideal para combinar lo antiguo, a través de la conservación, con las nuevas

construcciones a fin de compaginar el arte y la técnica (Zucconi, 2014).

En 1925, Giovannoni publicó su obra *Cuestiones de Arquitectura*, en la cual dedica un capítulo a la llamada arquitectura ambiental, argumentando que el entorno de los monumentos constituye “un patrimonio vasto y diversificado que debe ser considerado como un ‘monumento colectivo’ por reconocer, preservar e interpretar” (Stabile, 2017, p. 135), lo que resulta ser una respuesta ante la incertidumbre que surge respecto a cómo debía ser manejada la relación entre la ciudad antigua y la ciudad moderna, esto lo llevó a valorar ya no solo el monumento como objeto singular, sino al conjunto como una entidad (Sánchez, 2017).

Si bien la historia urbana suele hacer referencia a los ejemplos de las ciudades europeas, es importante señalar que el incipiente reconocimiento de la ciudad histórica también tuvo eco en América. Ryberg-Webster y Kinahan (2014) mencionan que la preservación urbana en Estados Unidos se remonta al siglo XIX, cuando los llamados conservacionistas llevaron a cabo los primeros trabajos de salvaguarda de sitios asociados a la fundación de la nación, acompañada de trabajos de embellecimiento, así como mejorar las condiciones de vida en las nacientes ciudades industrializadas (Birch y Roby, 1984). Así mismo, las primeras acciones que podrían considerarse de conservación urbana ocurrieron en la década de los treinta, cuando se creó un distrito histórico en Charleston, Carolina del Sur, producto de la llamada zonificación propia de la planificación moderna de ciudades.

Sin duda, la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX fueron testigos de múltiples voces que aclamaban el reconocimiento de los cascos antiguos, ante las evidentes amenazas de la inaplazable modernización urbana. No debe olvidarse que estas voces no surgen de manera espontánea, sino que son una respuesta a las diversas obras que se emprendieron en aras de la idealizada modernización, lo cual implicó trastocar la llamada ciudad antigua.

Haussmann y la intervención de París como detonador de la conservación urbana

Hasta ahora se han revisado diversas posturas desarrolladas por diferentes urbanistas y pensadores en cuanto al reconocimiento de la ciudad antigua y su encuentro con la modernidad, las cuales deben ser leídas como una respuesta a los primeros estragos de la modernidad y el progreso, que comenzaron a materializarse a través de reformas urbanas sin precedentes, convirtiéndose en una amenaza directa para los conjuntos antiguos.

Las diversas intervenciones realizadas en las ciudades europeas durante dicho periodo, van más allá de un mero capricho modernizador, pues debe tomarse en cuenta que si bien el llamado urbanismo moderno comienza a consolidarse tanto en la escuela alemana e inglesa, como en la norteamericana, existe una realidad urbana caracterizada por la insalubridad de las ciudades, situación que se va a evidenciar aún más con las epidemias de cólera que se extendieron no solo en Europa, sino

también en Asia, África y América (González, Casanova y Pérez, 2011).

La insalubridad que permeaba a las ciudades se hizo más evidente en los núcleos de las urbes antiguas, puesto que estaban sobrepoblados, provocando que en ellos se presentaran altos índices de enfermedades, lo que obligó a las autoridades a intervenir dichos espacios, que generalmente estaban rodeados por murallas, mismas que fueron demolidas a fin de liberar espacios y adecuar las vialidades (Zucconi, 2014).

Entre los ejemplos más relevantes y polémicos se encuentra la intervención de París durante el siglo XIX, encabezada por Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), quien emprendió el proyecto de adecuación de la ciudad lo que provocó la alteración de barrios antiguos (Gaja, 1996; Choay, 2009), a fin de dotar a París de vías de comunicación más eficientes y mejorar las condiciones de salubridad (Sánchez, 2008, p. 27; Chueca Goitia, 1985, p. 161). Sin embargo, antes de emitir un juicio, se debe entender el momento histórico que se vivía, pues comenzaba a asomarse un urbanismo incipiente que tenía como ideal la urbe moderna, y a la vieja ciudad aún no se le reconocía su carácter de monumento. No obstante, el acto no pasó inadvertido, sino que provocó un primer enfrentamiento entre los que podrían llamarse los destructores modernizadores y los conservadores (Chateloin, 2008).

La imagen de París se vio trastocada y, por ende, el imaginario que sus habitantes tenían de su ciudad, sin duda, estos serán los primeros en percatarse de dicha transformación camaleónica, lo que a su vez, tendrá un reflejo en

la literatura, por ejemplo, Charles Baudelaire (1821-1867) en su obra *Las flores del mal*, dedica a Víctor Hugo (1802-1885) el poema “El Cisne”, en el que expresa la nostalgia por lo perdido, “El viejo París ya no existe más (la forma de la ciudad cambia más rápido ¡ay! Que el corazón de un mortal” (Baudelaire, 1868, p. 66). Estas palabras, inspiradas en las transformaciones que estaba sufriendo la ciudad, surgieron en respuesta a los textos de Víctor Hugo, que asemejaban una alegoría al futuro prometedor, publicados en la *Paris Guide* (1867) y en *Les Misérables* (1862); es fácil percibir que Víctor Hugo denota en su obra una nostalgia por el París que guardaba en su memoria –dado que vivía en el exilio– y al mismo tiempo delata una confianza hacia el futuro que vendría acompañado de una organización territorial y urbana coherente (Calatrava, 2016, p. 64).

Ahora bien, la transformación que experimentó París fue sin duda una intervención sin precedentes, el proyecto de modernización implicó la modificación del sistema viario preexistente y la demolición de inmuebles para dar lugar a los grandes bulevares; al respecto las autoridades parisinas estaban totalmente conscientes de los efectos que estas obras implicaban, puesto que buscaron la forma de conservar la memoria de aquellas que estaban por desaparecer. En 1851, la administración del Segundo Imperio convocó a la Comisión de Monumentos Históricos para elaborar el estudio fotográfico de las edificaciones que por su antigüedad requirieran trabajos de restauración, mediante la contratación de fotógrafos que documentaran el proceso del

antes y el después de la intervención. No obstante, se debe resaltar que los trabajos de documentación efectuados por dichos fotógrafos sufrieron cierta manipulación, a fin de justificar las demoliciones. Al respecto, Anna Lovecchio (2005) realizó un exhaustivo análisis de las fotografías realizadas por Charles Marville (1813-1879), uno de los encargados de dicha misión.

Lovecchio señala que las fotografías reflejan una intención, puesto que el punto de vista del fotógrafo, en cuanto a la posición de la cámara, tiene la intención de enfatizar calles sinuosas, estrechas y sórdidas, lo que se logra al ubicar la cámara a poca distancia del suelo, evitando posicionar al fotógrafo al centro de la vía, sino de lado, a fin de modificar y acortar la perspectiva (Lovecchio, 2005), lo que tendría como resultado una imagen deformada de la realidad, soporte válido para justificar los trabajos de demolición.

Las obras emprendidas por Haussmann en París tuvieron un efecto dominó en diversas ciudades europeas. En Alemania se practicó el aislamiento de monumentos, principalmente catedrales. En Italia se llevó a cabo la ampliación de Florencia en 1864, en la cual se buscó sistematizar la traza medieval con nuevas calles en ángulo recto, para así promover el aislamiento de monumentos; en Roma se perforaron nuevas avenidas (Glendinning, 2013).

Diversas propuestas de transformación urbana se produjeron en otras ciudades; en el caso de Viena y Barcelona, los cascos antiguos no se vieron afectados, como sucedió con el París haussmaniano. En lo que se refiere a Barcelona, François Choay menciona que el ensanche respetó la ciudad me-

dieval, en contra de los deseos de Ildefonso Cerdá (1815-1876), a diferencia de Otto Wagner (1841-1918), quien en su proyecto de *Plan Regulador para la Ciudad de Viena*, menciona que “Conviene aquí respetar la belleza y satisfacer las exigencias de salubridad y de circulación por medio de una conservación adecuada del patrimonio existente, procurando aportar las mejoras propias que satisfagan las exigencias modernas” (Choay, 2009), puesto que su propuesta buscaba generar un diálogo entre la ciudad antigua y la moderna, bajo el precepto de que las nuevas formas contemporáneas no debían contraponerse al legado del pasado (Layuno, 2014, p. 104).

Reflexiones finales

Todas estas visiones, algunas de ellas sincrónicas, aunadas a otras más, fueron conformando el andamiaje de una disciplina dirigida a la conservación del entorno urbano y a la diferenciación no solo estética de una parte de la ciudad, sino también poseedora de un funcionamiento particular que debía ser atendido de una manera diferente a su contraparte moderna. Es evidente que este proceso no surge de manera aislada, sino que es producto de una época y de una ideología que provocó enfrentamientos entre aquellos que idealizaron la llegada de la modernidad versus los intelectuales defensores y admiradores de las edificaciones y conjuntos históricos.

Difícilmente puede imaginarse este proceso sin la revolución ideológica que provocó arribo de la modernidad, que venía acompañada no solo de una manera diferente de concebir la ciu-

dad, sino que trajo nuevas formas de construir que en su momento fueron sobrevaloradas respecto a las edificaciones erigidas en épocas pasadas, generando una dualidad entre pasado y presente, entre progresistas y conservadores, que a pesar de los enfrentamientos discursivos, se alcanzó un consenso que se plasmó justo en el reconocimiento de la ciudad histórica, pues el mismo proceso de expansión urbana permitió que los ideales de progreso se materializaran en las zonas aledañas a los cascos antiguos.

Por lo tanto, será justo la postura que se tome hacia el pasado, respecto a su gestión, lo que dará lugar a la diversificación de los discursos, si bien la identificación y el reconocimiento de su valor es el primer paso, la siguiente acción deriva en su conservación como vestigio del pasado y de la memoria; esto, por supuesto, es lo que va a generar posturas encontradas respecto a cuál debe ser el destino de dichos espacios con base en las necesidades de su tiempo.

En ese sentido debe tomarse en consideración toda la serie de cambios que experimentó la sociedad en la época, en donde existía un anhelo por reflejar progreso, pero también había una necesidad por adaptar las ciudades a nuevas condiciones a fin de solucionar problemas de habitabilidad, como fueron todos aquellos relativos a la salubridad, lo que condujo a la modificación y demolición de diversas estructuras, cuyo efecto se vio reflejado en la alteración de los conjuntos históricos a los cuales aún no se les reconocía ningún valor o, en caso contrario, su condición de *viejos* los hizo ver como elementos sustituibles.

A través de este recorrido histórico es interesante destacar cómo la necesidad por salvaguardar el pasado, si bien comenzó a manifestarse mediante acciones aisladas, fueron encontrando eco en otras latitudes, condición determinante para respaldar el naciente movimiento de conservación urbana, puesto que los discursos a finales del siglo XIX y principios del XX se fueron multiplicando, con ello se sentaron las bases respecto a cómo debían ser tratados los conjuntos históricos ante la inminente avalancha de cambios que acompañaron la llegada del llamado progreso e industrialización de las ciudades.

Por consiguiente, será a partir del surgimiento de esta incipiente preocupación por reconocer el valor histórico de las ciudades, que comienza una segunda historia que reflejará la maduración respecto al tema, así como el notorio involucramiento de autoridades y organismos internacionales comprometidos por salvaguardar el patrimonio urbano, lo que se verá reflejado en una serie de documentos que han ido guiando hasta nuestros días la valoración y protección del patrimonio.

Asimismo, debe resaltarse la importancia de tener una lectura de la época para poder entender este proceso desde una perspectiva más amplia, pues los cambios que se dan en el ámbito social, económico, político y sobre todo ideológico, tienen un inminente efecto en el espacio urbano, pues como se mencionó, la segunda mitad del siglo XIX representó un parteaguas en la ideología occidental, cuando la gran ansiedad por ser modernos, se convirtió en una navaja de doble filo, dado que la moderni-

dad tuvo diversos efectos, provocando múltiples críticas por parte de los pensadores de la época, pues si bien hubo quienes se manifestaron por dar rienda suelta al progreso a costa de borrar las huellas del pasado, otros más concebían los vestigios como objetos irremplazables y de un valor único que debían ser protegidos, de ahí que el movimiento de conservación, como lo menciona Glendinning (2013), es inequívocamente un hijo de la modernidad, misma que debe ser leída desde sus diferentes aristas, no como un fenómeno homogéneo, en tanto que las manifestaciones de esta no fueron solo con un matiz progresista y demoleedor del pasado, sino que despertó y se conformó una nueva disciplina: la conservación urbana.

Referencias

- Bandarin, F., y van Oers, R. (2012). *The Historic Urban Landscape. Managing heritage in an urban century*. Oxford: Wiley y Blackwell.
- Baudelaire, C. (1868). *Las flores del mal* (2006.^a ed.). Argentina: Editorial del Cardo.
- Bobbio, R. (2004). *La questione della città antica*. Recuperado de <https://architettura.unige.it/per/doc/bobbior/020301.pdf>
- Calatrava, J. (2016). El París de Haussmann como territorio de la utopía: Victor Fournel (1865) y Victor Hugo (1867). *Quintana. Revista de Estudios del Departamento de Historia da Arte*, 15, 53-71.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Capitel, A. (1988). *Metamorfosis de monumentos y teorías de la restauración*. Madrid: Alianza.

- Castells, M. (2004). *La cuestión urbana* (14.^a ed.). México: Siglo XXI.
- Chateloin, F. (2008). El centro histórico. ¿Concepto o criterio en desarrollo? *Arquitectura y urbanismo*, XXXIX(2-3), 10-23.
- Choay, F. (2009). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad (S. Urrieta, Trad.). *Andamios*, 6(12).
- Chueca Goitia, F. (1985). *Breve historia del urbanismo* (10.^a ed.). Alianza.
- De la Corte Carmona, J. (2015). *Schumpeter y la destrucción de instituciones por los innovadores*. Universidad Pontificia Comillas, Madrid.
- Descartes, R. (2010). *Discurso del Método*. Madrid: Austral -Espasa.
- Di Montauto, B. (Ed.). (2003). *Arte collezione conservazione. Scritti in onore di Marco Chiarini*. Giunti Editore.
- Díaz Berrio, S. (2007). *Protección y rehabilitación del patrimonio cultural urbano*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Fernández Christlieb, F. (1998). La influencia francesa en el urbanismo de la ciudad de México: 1775-1910. En *México Francia: Memoria de una sensibilidad común siglos XIX-XX* (Vol. 1). México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos.
- Freestone, R. (2007). The Internationalization of the City Beautiful. *International Planning Studies*, 12(1), 21-34, <https://doi.org/10.1080/13563470701346527>
- Gaja, F. (1996). *Las teorías sobre la intervención urbanística en la ciudad preindustrial*. Universitat Politècnica de València.
- Gellner, E. (1997). *Antropología y política. Revoluciones en el bosque sagrado*. Barcelona: Gedisa.
- Glendinning, M. (2013). *The conservation movement: A history of architectural preservation: Antiquity to modernity*. Nueva York: Routledge.
- González, L., Casanova, M., y Pérez, J. (2011). Colera. Historia y actualidad. *Revista de Ciencias Médicas de Pinar del Río*, 15(4). Recuperado de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-31942011000400025
- González, M. (1994). Medieval y Renacimiento, ¿Ruptura o continuidad? (El marco historiográfico de una polémica). *The Spanish Journal for Medieval Philosophy*, 1, 9-26.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Layuno, Á. (2013). Las primeras “ciudades de la industria”: Trazados urbanos, efectos territoriales y dimensión patrimonial. La experiencia de Nuevo Baztán. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVII(451). Recuperado de http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-451.htm#_edn27
- Layuno, Á. (2014). Procesos y proyectos de configuración estética del espacio urbano. La Viena de Otto Wagner. *Arte y Ciudad-Revista de Investigación*, 5. Recuperado de <file:///Users/luzcrodriguezsanchez/Downloads/Dialnet-ProcesosYProyectosDeConfiguracionEsteticaDelEspaci-4838475.pdf>
- Le-Duc, V. (1995). Restauración (Diccionario Razonado de Arquitectura) (M. De la Piedra, Trad.). *Cuaderno de Notas*, 4, 15-36.
- Lefebvre, H. (1988). De la ciudad a la sociedad urbana. En M. Bassols, R. Donoso, y A. Méndez (Eds.), *Antología de la sociología urbana* (pp. 463-478). México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Lovecchio, A. (2005). *Parisian Visions: Haussmann, Marville and Meryon*. Recuperado de Tufts University: http://emerald.tufts.edu/programs/mma/fah189a/alovecchio/Parisian_Visions.pdf
- Marx, C. (2003). *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*. Madrid: Fundación Federico Engels.
- Pérez Blázquez, A. (2010). El cambio de mentalidad colectiva: Renacimiento, humanismo, reforma y contrareforma. *Proyecto Clío*, (36).
- Prats, L. (2000). El concepto de patrimonio cultural. *Cuadernos de antropología social*, 11, 115-136.
- Pugin, W. (1898). *Contrast: Or a Parallel Between the Noble Edifices of the Middle Age, and Corresponding Buildings of the Present Day; Shewing the Present Decay of Taste*. Recuperado de <https://ia800401.us.archive.org/33/items/contrastsorparal00pugi/contrastsorparal00pugi.pdf>
- Rielg, A. (1987). *El culto moderno a los monumentos*. Madrid: Visor distribuciones.
- Ruskin, J. (1996). *Las siete lámparas de la arquitectura*. Ediciones Coyoacán.
- Ryberg-Webste, S., y Kinahan, K. (2014). Historic Preservation and Urban Revitalization in the Twenty-first Century. *Journal of Planning Literature*, 29(2), 119-139. <https://doi.org/10.1177/0885412213510524>
- Sánchez, A. (2017). Las problemáticas actuales en los centros históricos. Gentrificación y viralización. *Esempi di Architettura*, 2.
- Sánchez de Juan, J.-A. (2000). La “Destrucción creadora”: El lenguaje de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa Mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles y Barcelona). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, (63). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm>
- Sánchez, G. (2008). *Planeación moderna de ciudades*. México: Trillas.
- Schumpeter, J. (1996). *Capitalismo, socialismo y democracia*. Barcelona: Ediciones Folio.
- Sitte, C. (1926). *Construcción de ciudades según principios artísticos* (E. Canosa, Trad.). Recuperado de <https://archive.org/details/QArm121>
- Stabile, F. (2017). Gustavo Giovannoni e la cultura dell’ambientismo. *Bolletino del Centro di Studi per la Storia dell’Architettura*, 1, 135-146.
- Stübben, J. (1907). *City Building* (2008.^a ed.). Recuperado de <https://urbanism.uchicago.edu/page/joseph-st%C3%B-Cbbens-city-building>
- Tomaselli, F. (Ed.). (2013). *Restauro Anno Zero. Il varo della prima Carta italiana del restauro nel 1882 a seguito delle proteste internazionali contro la falsificazione della Basilica di San Marco a Venezia*. ARACNE editrice.
- Zeayter, H., y Mansour, A. (2018). Heritage conservation ideologies analysis – Historic urban Landscape approach for a Mediterranean historic city case study. *Housing and Building National Research Center Journal*, 14, 345-356. <https://doi.org/10.1016/j.hbrcj.2017.06.001>
- Zucconi, G. (2014). Gustavo Giovannoni: A Theory and a Practice of Urban Conservation. *Change Over Time*, 76-91. <https://doi.org/10.1353/cot.2014.0009>

Evaluación de una ecocomunidad aplicado al diagnóstico urbano en el estado de Hidalgo México

Evaluation of an eco-community applied to urban diagnosis in the state of Hidalgo Mexico

Jael Villegas Roa¹

<http://orcid.org/0000-0003-0713-8718>

Primera versión recibida en: 16 mayo, 2019

Última versión recibida en: 09 octubre, 2019

Resumen

En el proyecto final de la maestría de Proyectos Urbanos Arquitectónicos motivó la investigación sobre el estudio de la problemática del uso de materiales de desperdicio en comunidades de bajos recursos; la búsqueda para detonar una nueva cultura en el desa-

rollo de la economía y promover las prácticas necesarias para la aplicación de eco sustentabilidad a los habitantes, regidores y comerciantes para el reúso de éstos, así como mejorar la calidad de vida y detonar el desarrollo socio económico con resultados positivos de una comunidad, llamada Maney, en el municipio de Huichapan, Hidalgo, México.

La falta de planeación urbana estratégica en el nacimiento y desarrollo de los espacios habitables, dificulta el crecimiento de las ecocomunidades en nuestro país, al no identificarlas para detonar en los habitantes de las mismas, la identidad y desarrollo socioeconómico y cultural con metas y objetivos claros para las siguientes generaciones.

El presente artículo tiene como objetivos analizar los conceptos de las ecocomunidades en los aspectos socio económicos y culturales en el entorno familiar y la aplicación en las legislaciones locales y estatales que permiten su poco desarrollo pero

¹ Arquitecta de formación con especialidad en vivienda, maestría en Proyectos urbano arquitectónicos. 1er lugar en concurso nacional de diseño de mezclas de concreto, 2016. Estancia internacional en la ciudad de Vancouver, Canadá 2018. Estímulo al docente 2016 y 2018. Docente investigador en la carrera de Ciencias Básicas, Ingeniería Industrial y Arquitectura. Imparto asignaturas de tiempo completo en la carrera de Arquitectura en diseño arquitectónico. Gestión y Legislación urbana, Talleres de investigación y fundamentos de investigación, Urbanismo. Trabajos de investigación en la línea de materiales ecosustentables.

constante. Otro objetivo es contextualizar a Maney como una ecocomunidad del siglo XXI, a través del diseño metodológico a partir de variables endógenas, exógenas y erógenas dentro de un escenario comunal rural. Además de la aportación en las descripciones de algunas teorías y análisis de autores e investigadores.

El manejo de la información dirigida a una nueva cultura hacia el medio ambiente se logra con fundamentos claros y sólidos en los parámetros legislativos locales. A través de incentivar el turismo, economía local, en grupos familiares (en este caso la asociación de cantereros) y empresarios, ha sido posible calificar de manera positiva el desarrollo de una ecocomunidad en Maney.

Se observó que las ecocomunidades parten de espacios intersticios a espacios útiles, transformándolos en lugares de recreación y/o de trabajo, detonando mayores ingresos económicos de forma privada a lo comunal. Por consiguiente, se tendría la oportunidad de considerarlas en los Planes de Desarrollo Urbano municipales y estatales.

Palabras Claves

Ecocomunidad, rural, economía, legislaciones, comunidad, sustentable.

Abstract

In the final project of the Master's Degree in Urban Architectural Projects, he motivated research on the study of the problem of the use of waste materials in low-income communities; the search to detonate a new culture in

the development of the economy and promote the necessary practices for the application of eco sustainability to the inhabitants, aldermen and merchants for the reuse of these, as well as to improve the quality of life and to detonate socio-economic development with positive results from a community, called Maney, in the municipality of Huichapan, Hidalgo, Mexico.

The lack of strategic urban planning in the birth and development of habitable spaces, hinders the growth of eco-communities in our country, by not identifying them to detonate in their inhabitants, identity and socio-economic and cultural development with goals and objectives clear for the following generations.

The purpose of this article is to analyze the concepts of eco-communities in socio-economic and cultural aspects, as well as national laws and regulations that allow their development. Another objective is to contextualize Maney as an eco-community of the 21st century, through the methodological design of a rural eco-communal scenario, through the endogenous, exogenous and exogenous variables applied to the place of study; the contribution in the descriptions of some theories and analysis of authors and researchers allowed to verify that Maney meets the urban parameters to identify it as an eco-community.

The management of information aimed at a new culture is achieved with clear and solid foundations, once the conditions have been identified and the time barrier has been passed. Through encouraging tourism, the local economy, in a group of people who extract the quarry, in this case, the as-

sociation of caterers and individually, it has been possible to qualify positively the development of an eco-community in Maney

It was observed that the eco-communities start from interstitial spaces to use spaces, transforming them into places of recreation or work, triggering greater economic income privately or communally. Therefore, there would be the opportunity to consider them in the Urban Development Plans.

Keywords

Reuse, material, eco-communities, ornament, environment.

Antecedentes

Para la contextualización y determinar las variables operacionales y conceptuales de las eco-comunidades, se describen algunas teorías y análisis de algunos investigadores:

Cattaneo, C., presenta conceptos en su ensayo titulado: Eco-comunidades con análisis y descripciones (Cattaneo, C. 2015, pp. 68-90). Se caracterizan por su tamaño relativamente pequeño, por debajo o en torno al centenar de integrantes. Las hay tanto de carácter urbano como rurbano, es decir, en la transición de lo rural a lo urbano. Como es el caso de la comunidad Maney, que está al sur oeste del municipio de Huichapan, Hidalgo.

La persistente crisis económica y ecológica actual puede ser una buena ocasión para fomentar las eco-comunidades y crear así un fenómeno social que vaya más lejos que el movimiento contracultural que las

precedió. Son planificadas y establecidas específicamente para que quienes participan puedan vivir y trabajar de acuerdo a principios ecológicos, promoviendo el compartir y buscar el bienestar mediante estilos de vida más sostenibles, democracia directa y cierto grado de autonomía.

El proyecto de Building Rurban Rela ("Building New Relationships in Rural Areas under Urban Pressure»), determina en su teoría o construcción de nuevas relaciones en las áreas rurales bajo presión urbana, para realizar su trabajo fuera de la ciudad.

Por otro lado, la doctora María Dolores Mirón Pérez, en su artículo Oikos y oikonomia, muestra el análisis de las unidades domésticas de producción y reproducción en el estudio de la Economía antigua, y estudia la aplicación de las categorías económicas actuales, propone el rescate de ambos términos y la utilidad de la producción doméstica y la reproducción, (Mirón, 2004, pp. 61-79). Este artículo aporta para la comunidad de Maney las formas y conductas de los habitantes con mayor identidad de las actividades socio económicas que sostiene.

La metodología científica del arquitecto Rafael Martínez Zárata, permitió considerar las variables exógenas, endógenas y erógenas aplicando algunas recomendaciones.

Y finalmente, la legislación del Estado de Hidalgo, establece diferentes parámetros con respecto al desarrollo de actividades en cuanto a la cultura ecológica, desarrollo sustentable, equilibrio ecológico, evaluación sustentable estratégica, programas de planeación ambiental e instrumen-

tos económicos ecosustentables, por parte de la ciudadanía, regidores y empresarios.

Caracterización

Esta etapa describe las características de una ecocomunidad, como son: las prácticas de simplicidad voluntaria con límites claros y fronteras cerradas; la necesidad de hacer uso de la división por zonas y su contribución al desarrollo local; la aplicación de las categorías económicas iniciales y actuales a través de 4 investigadores: Cattaneo, Building Rurba y la doctora María Dolores Mirón Pérez, respectivamente.

Cattaneo cita lo siguiente:

Las ecocomunidades desarrollan prácticas de simplicidad voluntaria. Aunque esto forma parte del imaginario decrecentista, podría criticarse a algunos defensores de la simplicidad porque evitan comprometerse con los problemas sociales y con las acciones políticas. En general, no se puede caracterizar a las eco-comunidades como políticas o apolíticas. En un extremo del espectro, están aquellas que podrían considerarse como ‘botes salvavidas’, que son comunidades con límites claros y ‘fronteras cerradas’, mientras que en otras, especialmente las que se adhieren a los ideales políticos de la izquierda radical, sus miembros son más conscientes de la necesidad de cooperar más allá de los límites y fomentar un cambio. Cattaneo, C. (2015, pp. 69-70).

Building Rurban (2005), informa en su reporte de actividades lo siguiente:

Explica que la demanda está originada por personas que viven en ciudades, que trabajan en ciudades dentro o fuera de la región, pero para las que ahora es importante vivir y recrearse en un entorno rural con exigencias relativas al paisaje rural pero con vivienda e instalaciones un tanto precarias, sin embargo, para su planificación del uso del espacio rural en actividades públicas como parques de recreativas, se necesita hacer uso de la división por zonas, acuerdos y pagos de compensación. De acuerdo al informe “Comoditización sin destrucción” menciona, por ejemplo: las áreas rurales de España, Hungría y Finlandia como áreas que han experimentado niveles bastante elevados de comoditización, mientras que se halló que el caso contrario en las áreas estudiadas de Alemania y Francia.

Building Rurban, tiene como objetivo identificar y evaluar las asociaciones formales e informales entre la ciudad y el campo, así como su contribución al desarrollo local y lo expresa de esta manera:

Estos valores de fondo pueden integrarse en una visión moderna con la ayuda de las nuevas tecnologías, produciendo conocimiento y modelos de desarrollo que sean útiles no solo para las propias zonas de montaña, sino también para las zonas periféricas y que, en muchos casos, pueden asumir un valor universal

(como el modelo de colaboración entre zonas rurales y urbanas). El acceso a los medios de producción naturales es más sencillo y los alquileres y la propiedad son más baratos, practican la agricultura ecológica en pequeña escala y la permacultura, la producción artesanal y de talleres, la auto-construcción o las prácticas de hágte-lo-tú-mismo (DIY por sus siglas en inglés: Do It Yourself), además de dar prioridad a las energías renovables o a los medios de producción y de transporte que ahorran energía, como las bicicletas.

Los materiales y los procesos de producción tienden a ser de bajo impacto ambiental y con frecuencia los objetos son reciclados de los desechos, reutilizados o reparados. El conjunto de estas modalidades de abastecimiento agrícola, de materiales y de servicios, ponen de manifiesto la idea de ámbitos convivenciales donde los medios de producción son gestionados en común (Illich, 1973; ver convivencialidad).

Las ecocomunidades pueden ser consideradas tanto procomunes materiales como inmateriales, puesto que gestionan la tierra y los recursos físicos de forma comunitaria, mientras que, simultáneamente, establecen normas, convicciones, instituciones y procesos que fomentan una identidad común, que a su vez contribuye a la preservación y reproducción de la comunidad.

Sus participantes forman parte a menudo de una ola de neorrurales inspirada en revistas como *In Context* (EEUU) o *Integral* (España). El movimiento tuvo su origen en la década de

1960, y en 1994 se constituyó la Red Global de Eco aldeas.

Algunos ejemplos destacables, que también demuestran las diversas tipologías de las eco-comunidades, serían: *The Farm*, en Tennessee, en una propiedad adquirida comunalmente por hippies veganos de California; *Twin Oaks*, una comunidad rural igualitaria en Virginia basada en un sistema de crédito estructurado en función de la aportación de trabajo (Kinkaid, 1994); *Lakabe*, una aldea ocupada en Navarra con una panadería comercial gestionada comunemente; y *Longo-mai*, un pragmático vástago del movimiento de Mayo de 1968, con una propiedad principal en el sur de Francia y varias comunidades satélite establecidas en lugares de Francia, Suiza y Alemania. Los valores utópicos se manifiestan con las mismas condiciones antes expuestas.

Al tender un puente entre la escala individual-familiar y la escala de la sociedad en su conjunto, las ecocomunidades se caracterizan por procesos de toma de decisiones auto-organizados que, entre otras cosas, determinan la naturaleza y la dimensión ecológica del proyecto y la integración entre las economías individual y comunal. Normalmente, adoptan procesos de toma de decisiones que son horizontales y deliberativos, en lugar de representativos, mientras que algunas adoptan el consenso en lugar de las decisiones por mayoría.

La doctora María Dolores Mirón Pérez (2004, pp. 62-79) estudia la aplicación de las categorías económicas actuales para las ecocomunidades y propone lo siguiente:

Las ecocomunidades son en cierto sentido oikonomías aristotélicas (remitiendo al arte de la buena vida y, literalmente, a la “administración de la casa”).

Así que nos ocuparemos, aunque sea brevemente, del significado de oikos. Al comienzo de la *Política*, Aristóteles, en su búsqueda del origen de la sociabilidad humana que llevará como cumbre a la ciudad (polis), señala que la primera asociación humana es la unión del macho y la hembra, como ocurre entre los animales, con vistas a la procreación. Se trata, por tanto, de una comunidad necesaria y natural, base misma de la existencia, y, en el caso humano, “constituida para la vida de cada día”, cuyos miembros comen del mismo pan y se calientan del mismo fuego (1252ab), en alusión a su condición de unidad básica de subsistencia que se caracteriza por compartir el mismo alimento y vivir bajo el mismo techo. En efecto, la pareja humana se diferencia de los animales en que no sólo se une para la procreación, sino también “para los demás fines de la vida” (*Eth. Nic.*, 1161a16-29).

Esta comunidad humana básica recibe en griego el nombre de *oikos* (u *oikia*), palabra sin equivalente en castellano, y que ha sido normalmente traducida como “casa”, “hacienda” o “familia”. Términos muy limitados, que apenas llegan a definir partes del concepto griego, sin alcanzar el significado de la acepción general de la palabra.

Quizá la definición antigua más clara la encontremos en el autor (o autores) que, hacia el año 300 a. C., haciéndose

eco de las palabras de Hesíodo, “primero casa, mujer y buey de labranza” (*Op.*, 405), señala que los elementos constitutivos del oikos son: el ser humano y las propiedades (*Ps-Arist.*, *Oec.*, 1343a18-21). En efecto, podemos considerar que la casa de Hesíodo alude a la vivienda y las propiedades; la mujer, al germen de la familia; y el buey de labranza, a la agricultura como sustento básico y la mano de obra, aquí animal, otras veces esclava. Por tanto, en su acepción general, oikos haría referencia al conjunto de casa, familia y propiedades, que constituye la comunidad social básica en el mundo griego, y la que permite cubrir tanto las necesidades de alimento y vivienda como las de reproducción. Cada una de las acepciones independientes de la palabra oikos presenta también sus propios problemas. En primer lugar, oikos significa “casa” en el sentido más literal y material, es decir, como vivienda, el espacio físico donde habita la unidad social básica, y pudo ser el significado original de la palabra. La casa es un elemento esencial para el establecimiento de una familia, del mismo modo que una ciudad ha de ser fundada sobre un territorio, y está relacionada con el carácter agrícola y sedentario de la civilización griega, que hace necesaria la existencia de un techo bajo el que albergar trabajos imprescindibles para la subsistencia: el almacenamiento y procesamiento de alimentos, la elaboración del vestido y, sobre todo, la crianza de hijos.

Estas propiedades y esta riqueza adscritas al oikos, adquiridas de este modo, son aportadas casi en su totalidad, al menos en teoría, en Atenas y la mayor parte de las ciudades griegas,

por el esposo. Las mujeres, que no podían heredar —Esparta y otras ciudades son una excepción—, aportaban al matrimonio su dote, una especie de fianza que entregaba el padre de la novia al celebrarse la boda. En todo caso, la riqueza generada por la administración de la dote sí pasa a formar parte de la riqueza del oikos del esposo, y después la dote misma será heredada por los hijos, integrándose finalmente en el oikos de éstos.

Por tanto, la oikonomía era el saber que trataba sobre la administración de esta célula social básica. En la primera mitad del siglo IV A.C., por Jenofonte, define la oikonomía como la ciencia o saber teórico (episteme) “que hace que los hombres puedan acrecentar su hacienda (oikos)”, entendiendo hacienda como la totalidad de las propiedades de ricos terratenientes recién establecido, se habla tanto de la administración de la casa propiamente dicha y de los bienes que incluye, como de las propiedades agrícolas y su correcta administración, así como de las actitudes y cualidades del cabeza de familia, la esposa, y los esclavos, en especial los de confianza.

Las ecocomunidades tienen la ventaja de evitar la acumulación, el colectivo garantiza un nivel mínimo de bienestar a todos sus miembros. El tipo de modelo económico varía enormemente entre una comunidad y otra; algunas comparten todo el dinero entre sus miembros, otras conservan una sólida esfera económica individual. Un estudio de ocupaciones rurales, que podrían ser consideradas un caso particular de ecocomunidades, postula la existencia de una correlación entre el grado de aislamiento de la comunidad

y su grado de comunismo. Las ecocomunidades ubicadas en grandes ciudades son más proclives a mantener un alto porcentaje de economías (monetarias) personales (Cattaneo, 2013).

Una vez identificadas las características principales a través de estos cuatro investigadores, el siguiente apartado abordará el contexto en el que se encuentra la comunidad de Maney, las condiciones económicas, sociales y culturales que permitirán visualizarla para ser una ecocomunidad.

Contextualización

El estado de Hidalgo se ubica en la porción central de la República mexicana y forma parte de las provincias fisiográficas del Eje Neo volcánico Transversal y la Sierra Madre Oriental. Su extensión territorial de 20 813 km² y representa 1.1 % de la superficie del país. La mayor parte del estado presenta clima seco y semiseco (39 %) y templado subhúmedo (33 %). En las regiones norte y noreste del estado se destacan los climas cálido húmedo (16 %), cálido subhúmedo (6 %) y templado húmedo (6 %) (Inegi, 2012). La comunidad de Maney se localiza al Norponiente del Municipio de Huichapan en el Estado de Hidalgo a 2060 metros de altitud, en las coordenadas GPS longitud (dec) -99.687222 y latitud (dec):20.392500.

El Subsistema construido de esta comunidad a nivel urbano, analizado con base en la trama urbana con morfología irregular, crecimiento histórico a partir de uno de los sucesos más importantes dentro de la historia del municipio de Huichapan es el 16 de septiembre de 1812 fecha en que

se conmemoró por primera vez en el país El Grito de Independencia por el General Ignacio López Rayón y Andrés Quintana Roo en el Chapitel. En el año de 1912 el presidente Francisco I. Madero coloca la primera piedra para la presa llamada “La Libertad” destinada a la irrigación, la cual se encuentra en las barrancas de los terrenos pertenecientes a la hacienda de Tocofoani comunidad de Huichapan. Años más adelante, nace la comunidad de Maney en donde una pequeña comuna logra asentarse en estos parajes invadidos de rocas volcánicas en donde logran desarrollar la producción en la extracción y procesamiento de esta roca. Ahora el sistema vial primario, la carretera Huichapan-San Juan; la secundaria, prolongación de carretera hacia el centro de Maney y vialidad local con calles y callejones de 6 metros de ancho. Bajo este contexto, Santos *et al.* (2010) explica que la infraestructura vial más relevante de los últimos años, el denominado Arco Norte, ha dado gran impulso económico y urbano al área Metropolitana del Valle de México y la zona norte (Región de la Cuenca de México en el estado de Hidalgo) debido a que cruza transversalmente por las autopistas México-Querétaro y México-Pachuca en el estado de Hidalgo.

El patrón de desarrollo a nivel arquitectónico tiene tipología regulares rectangulares y cuadradas, elementos arquitectónicos predominantes en muros dominantes con respecto a vanos de ventanas y puertas, losas planas macizas, además de presentar lineamientos horizontales y en alturas de uno y dos niveles; el sistema constructivo predominante es el concreto y acabados aparentes en las columnas

fabricadas de cantera y acabados aparentes de cantera, aplanados en mortero y sistema constructivo de roca volcánica.

Cualidades paisajísticas ambientales, con grandes extensiones de terreno en planicies, pero también en acantilados de toba volcánica y pequeños ríos y lagunas.

Inegi (2009, p. 9) realizó la contextualización en el estado de Hidalgo y en el municipio de Huichapan fue captada mediante recorrido y muestreo junto con las ciudades más importantes del país hasta llegar al área rural de Huichapan. También se consideró mediante los censos y conteos de población y vivienda, las condiciones que puedan favorecer el desarrollo de una ecocomunidad mediante la distribución de la población, según el censo de 2015: la población total, instrucción escolar, población económicamente activa, la edad entre 15 a 44 años, el estado civil de los habitantes, la población total en viviendas ocupadas, la población indígena y finalmente, el personal ocupado en el sector minero y de la construcción, según el censo 2008.

Población en Maney

En la localidad hay 469 hombres y 503 mujeres. El ratio mujeres/hombres es de 1072, y el índice de fecundidad es de 2.61 hijos por mujer. Del total de la población, el 22.02 % proviene de fuera del estado de Hidalgo. El 3.09 % de la población es analfabeta (el 1.28% de los hombres y el 4.77% de las mujeres). El grado de escolaridad es del 7.98 (8.08 en hombres y 7.90 en mujeres).

Variaciones de población en Maney desde 2015

En el año 2005, en Maney había 829 habitantes. Es decir, ahora hay 143 personas más (una variación de 17.25 %). De ellas, hay 71 hombres más (una variación de 17.84 %), y 72 mujeres más (una variación de 16.71 %). Se destaca la compactación social en grupos reducidos de familias, principalmente en unión libre; fuentes de trabajo definidos por jornaleros y poco comercio formal; la edad temprana en la vida laboral de los miembros de familia, que en su mayoría los varones son los que se dedican al trabajo rudo y las mujeres en quehaceres de la casa, como una célula familiar primitiva, poco o nulo en estudios medio superior y superior.

Cultura indígena en Maney

El 0.41 % de la población es indígena, y el 0.41 % de los habitantes habla una lengua indígena. El 0.00 % de la población habla una lengua indígena y no habla español.

Desempleo y economía en Maney

El 33.02 % de la población mayor de 12 años está ocupada laboralmente (el 47.76 % de los hombres y el 19.28 % de las mujeres).

Viviendas e infraestructuras en Maney

En Maney hay 271 viviendas. De ellas, el 96.80 % cuentan con electricidad, el 94.98 % tienen agua entubada, el 84.93 % tiene excusado o sanitario, el

83.11 % radio, el 95.89 % televisión, el 82.65 % refrigerador, el 57.08 % lavadora, el 53.88 % automóvil, el 16.89 % una computadora personal, el 6.39 % teléfono fijo, el 63.93 % teléfono celular, y el 1.37 % Internet.

Las entidades federativas más importantes y caracterizadas por situarse arriba de la media nacional en cuanto a unidades económicas captadas mediante recorrido total fueron CDMX con 100 %, Baja California con 95.4 % y Nuevo León con 93.5 %. En cambio las entidades federativas donde se registró mayor captación por muestreo en área rural fueron Chiapas, Tabasco e Hidalgo con 33.6, 30.2 y 29.8 %, respectivamente.

Inegi informa en el Censo 2008 el número de personas ocupadas en los sectores minero y de construcción, los siguientes datos: personal ocupado total en el sector 21 minería 437, Personal ocupado total en el sector 23 construcción 97, con un total de remuneraciones en el Sector 21 minería. 28 876, total de remuneraciones. Sector 23 construcción 4929, personal remunerado sector 21 minería 38, personal remunerado sector 23 construcción 91.

El consenso para el resto de la investigación fue por medio de entrevistas del 5 % debido al precario sistema de transporte y las horas utilizadas para esta investigación, que en su oportunidad serán realizadas con un lapso de tiempo mayor y en horarios que permitan la participación de los habitantes del lugar.

Para el siguiente capítulo, las fuentes documentales fueron de gran ayuda por parte de las autoridades locales, ya que éstas cooperaron para una

información fluida y con gran interés, se tiene contemplado realizar visitas turísticas a los lugares cantereros para la difusión de sus actividades económicas, una de las fuentes principales de ingresos en núcleos familiares bien definidos.

Marco empírico. Diseño metodológico

El tipo de investigación fue documental, y los métodos aplicados con un enfoque cualitativo y cuantitativo, a través de la metodología del Arquitecto Rafael Zárate, permitieron conocer la calidad de vida de los habitantes, se utilizaron diagramas y tablas con un enfoque urbano, debido a la proyección de lo rural a lo urbano y viceversa; así como de los casos análogos que nos permitirán analizar si la comunidad Maney responde o no a este actual fenómeno social.

Mediante una tabla indicativa se describirán sus condiciones para mantener o fortalecer su actual condición de vida para los habitantes, empresarios y regidores. También, se consideraron las *variables operacionales y conceptuales*:

Martínez Zárate Rafael, en su libro *Diseño Arquitectónico, enfoque metodológico*, 2013, recomienda lo siguiente:

De acuerdo con la caracterización de un estudio profundo de las variables endógenas que conforman el proceso de diseño, y aquellas variables exógenas que inciden en el contexto el modelo hipotético por investigar. Parte de los aspectos referentes al sistema urbano de trabajo que generan modelos de

información gráficos y tabulares, en los cuales se concentra la información de manera clara y precisa que nos permitirán jerarquizar prioridades de acuerdo con la capacidad instalada y las carencias existentes (Martínez, 2013: p. 61).

Es decir, para el autor existen tres variables: exógenas, valora aspectos de causalidad, materiales y procedimientos constructivos; endógenas, valora los aspectos de función, formas y estructurales y erógenas, valora los aspectos de psicosomatométricos,² ergonómicos³ y perceptual-ambiental⁴ (Martínez, 2013: p. 87).

Diagnóstico Urbano

Para Martínez. 2013, el diagnóstico urbano consiste en deducir, mediante un procedimiento de cálculo, las necesidades cuantitativas de equipamiento del subsistema urbano, y permite programar soluciones arquitectónicas específicas en la región (déficit actual y a futuro, relación oferta demanda), Para realizarlo, considera los siguientes aspectos:

- Las cifras estadísticas (anteriores y actuales de la población).
- La proyección de las cifras a futuro.
- Las normas de equipamiento urbano.
- La deducción de deficiencias actuales y a futuro.

2 Investigación del sujeto, de manera física, biológica y psicológicamente.

3 Analiza al usuario en sus actividades.

4 Analiza al usuario en expresividad y perceptualidad.

El procedimiento cuantitativo lo propone de la siguiente manera:

Se procede a calcular los incrementos porcentuales de crecimiento poblacional en la unidad de tiempo. Se calcula el comportamiento probable de la población actual y a futuro. Mediante las siguientes fórmulas:

$$1 + x = n \sqrt[n]{\frac{b}{a}}$$

Porcentaje actual de crecimiento

$$b = a(1 + x)^n$$

Porcentaje a futuro.

Donde:

a = estadística anterior.

b = estadística posterior.

x = incremento porcentual según la unidad de tiempo, y

n = unidad de tiempo entre a y b (diferencia de tiempo) y 1 = 1.

Martínez, (2013: p. 69), considera que el índice puede variar por factores extraordinarios como inversiones, industria, factores turísticos, administrativos, de salud, et-

cétera, pero una vez caracterizados se anotan en una gráfica básica de diagnóstico, en la cual se consideran los aspectos siguientes:

Martínez (2013: p. 69), se presenta en la matriz gráfica de diseño de diagnóstico, mediante la jerarquización, el déficit de diagnóstico urbano en el subsistema, y se define tanto sus radios de acción e influencia, la capacidad instalada (plano de uso de suelo regional) y población por servir, como la ubicación de lotes baldíos factibles de uso, la infraestructura de apoyo mediante el tipo de paisaje, las condicionantes contextuales y principalmente, estudios de financiamiento y costos, además de las consecuencias que pueda ocasionar la realización de algún proyecto. La matriz gráfica de diagnóstico urbano, ver tabla 1, así como los Radios de acción, la Normativa de ubicación muestra los datos de manera gráfica en la tabla 1.

Para Martínez 2013, el pronóstico urbano incluye lo siguiente: para los objetivos, las estrategias, la planeación y las necesidades de ejecución

Tabla 1. Matriz gráfica de diseño de diagnóstico

Población	Población por servir (Gráfica)	Aspecto Normativo	Capacidad instalada	Déficit	Unidades de diseño
90 000	Gráfica de población	Norma u/m2 (500 hab/m2)			
41 637		82	40	42	2
24 934		50	40	10	1
20 000		40	0	40	1
1980 Tiempo					

Fuente: Elaboración personal basada en (Martínez, 2013: p. 69)

Tabla 2. Matriz sintética de interrelación SS/C.

Secuencia Observación		SS-1	SS-2	SS-3	SS-4	SS-5	V	J
Contexto observado	C.I	C						
		G						
		E						
	C.II	I						
		E						
		MU						
	C.III	SE						
		S						
		SC						
V	Producción nominal							
J	Producción ordinaria							

Fuente: Elaboración propia a partir de (Martínez, 2013: p. 70).

es necesario el análisis del Programa de desarrollo estatal. La Jerarquía de matriz sintética de interrelación se

plantea de la siguiente manera en la tabla 2.

Tabla 3. Contexto Urbano



Fuente: Elaborado por Janeth Hernández Pérez a partir de (Martínez, 2013: p. 53).

La capacidad instalada en el sistema regional, uso de suelo. Ver tabla 3 y 4, conclusión de la investigación regional.

De acuerdo a Martínez, se localizan las condiciones de idoneidad, en este caso, de la comunidad de Maney para comprobar que sí corresponde a una ecocomunidad, se determina la normativa básica:

- a) *Localización y dotación regional:* rango de población; cobertura regional: distancia en kilómetros y tiempo en horas y minutos (ver tabla 7).
- b) *Dotación:* en este caso se tomará el número de viviendas ocupadas y vacías; y población económicamente activa y no activa. Ver tabla 5
- c) *Contexto Social.* Estructuras socioeconómica.
- d) *Dotación urbana:* en este caso se considerará la densidad promedio de población, metros cuadrados construidos, metros cuadrados de terreno. Considerar el contexto social, estructuras socioeconómica y social.
- e) *Modulación tipo:* en este caso coeficiente de ocupación del suelo y de utilización del suelo.
- f) *Características de los predios o lotes tipo:* en este caso se considerará proporción del predio, frente mínimo recomendable, pendientes recomendables.
- f) *Requerimiento de infraestructura y servicios públicos:* redes y canalizaciones: agua potable, alcantari-

Tabla 4. Contexto Urbano. Plano general de contexto.



Fuente: Elaborado por Daniela Hernández Magos a partir de (Martínez, 2013, pág. 54).

Tabla 5. Contexto Social. Estructura Socioeconómica.



Fuente: Elaborado por Daniela Hernández Magos a partir de (Martínez, 2013: p. 55).

lado energía eléctrica, alumbrado público, teléfono, pavimentación; servicios urbanos: recolección de basura, transporte público, vigilancia; ubicación con respecto a la vialidad: autopista interurbana, carretera, camino vecinal, autopista urbana, avenida principal. Avenida secundaria, calle colectora, calle local, calle o andador peatonal, altura máxima de construcción. Requerimientos de instalaciones básicas. (Martínez, 2013: pp. 70-73).

Legislaciones

En este capítulo se pudo observar que la comunidad de Maney, mantiene la práctica de sus leyes, así como una cultura ecológica en lo que respecta a sus actividades económicamente activas, principalmente en la explotación de sus tierras de roca volcánica, como es la cantera en los pequeños grupos familiares; no conflictúa la vida cotidiana con sus legislaciones, y están bien documentadas al respecto. No se registran casos de irreverencia a éstas.

De acuerdo a la *Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidal-*

Tabla 6. Instalaciones básicas.

Instalaciones básicas			
Tipo de instalaciones	Requerimiento	Dotación	Elemento de apoyo
Agua potable Drenaje-aguas servidas	Indispensable	X lt/persona/día	Cisterna, tanque elevado
Drenaje pluvial	Indispensable	Según precipitación pluvial local	Sistema de alcantarillado/teléfono
Teléfono	Indispensable		Subestación en la planta de emergencia
Teléfono	Indispensable	Según demanda de líneas	Conmutador
Gas	Indispensable		Tanque estacionario

Fuente: Elaboración propia a partir de (Martínez, 2013: p. 73).

Tabla 7. Instalaciones complementarias.

Instalaciones complementarias			
Eliminación de basura	Indispensable	X kg/módulo/día	Depósito
Control de temperatura			

Fuente: Elaboración propia a partir de (Martínez, 2013, pág. 73).

go, establece en su última reforma publicada en el periódico oficial: 31 de diciembre de 2017 que en materia de protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico es el Estado. Sus disposiciones son de observancia obligatoria y tiene como finalidad propiciar el desarrollo sustentable. Regular la responsabilidad por daños al ambiente en el ámbito de su competencia y establecer los mecanismos adecuados para garantizar la incorporación de los costos ambientales en los procesos productivos con el apoyo de la contabilidad ambiental.

En cuanto a la *cultura ecológica*, sus leyes permiten desarrollar conocimientos, hábitos y actitudes que mueven a esta sociedad actuar en armonía con la naturaleza, y ser transmitidos a través de generaciones por medio de lo siguiente:

- a) educación ambiental e investigación del medio ambiente a través de la formación de una cultura ambiental, dirigida a todos los sectores de la sociedad, tomando acciones de educación formal, no formal e informal;
- b) el fortalecimiento de la conciencia ambiental, a través de los diferentes medios de comunicación, para que la sociedad conozca la problemática ambiental que exista en el Estado y participe en las alternativas de solución;
- c) la realización de programas encaminados a la reducción, reúso y reciclaje de los residuos, que contribuyan a fomentar una cultura en la población; y de proyectos de investigación que contribuyan a la atención de problemas específicos,

de acuerdo al diagnóstico estatal en materia ambiental.

- d) evaluar criterios e indicadores de carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y productividad de las personas,
- e) medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico,
- f) aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras mediante el Fondo Ambiental del Estado de Hidalgo, que es el fideicomiso público de captación y canalización de recursos económicos sin fines de lucro;
- g) la generación de residuos sólidos debe ser controlada desde su origen, reduciendo y previniendo su producción;
- h) ubicando su procedencia e incorporando métodos y técnicas para su reúso, reciclaje, manejo y disposición final, en su caso: se consideran a las instituciones de educación superior y los organismos dedicados a la investigación científica y tecnológica en la Entidad y las investigaciones científicas y programas para el desarrollo de técnicas y procedimientos que permitan prevenir, controlar y abatir la contaminación, así como propiciar el aprovechamiento racional de los recursos naturales y proteger los ecosistemas.

La misma Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo, establece otras actividades, tanto para regidores como habitantes en el desarrollo sustentable, el equilibrio ecológico,

la evaluación sustentable estratégica, los programas de planeación ambiental y los instrumentos económicos ecosustentables, por ejemplo se encuentran:

- a) Los programas de planeación ambiental e instrumentos económicos;
- b) generar un cambio en la conducta de las personas, tecnologías o productos, para que en el desarrollo de las actividades económicas y cotidianas, los intereses privados sean compatibles con el interés colectivo de la protección ambiental, la conservación del patrimonio natural y el uso sustentable de los recursos naturales;
- c) facilitar la identificación de los beneficios y costos ambientales derivados de las actividades económicas, así como
- d) incentivar a quien realice acciones de protección, preservación o restauración del equilibrio ecológico;
- e) estímulos;
- f) sanciones;
- g) generar información útil;
- h) impulsar la creación y ejecución de programas institucionales de carácter federal.

A pesar de ser una pequeña comunidad, Maney tiene el arraigo e identidad comunal que distingue y es propicia para un desarrollo a largo plazo. Los habitantes tienen un fuerte vínculo con su propia cultura y respeto por las autoridades y leyes, ellos saben que esto los llevará al crecimiento y reconocimiento de otros pueblos, están conscientes de que sus recursos naturales no son finitos y están preo-

Tabla 8A. Resultados de los datos de una comunidad eco-sustentable en Maney, Huichapan, Hidalgo.

Hipótesis: La comunidad de Maney, municipio de Huichapan, Hidalgo está catalogada como una eco comunidad por sus condiciones contextuales, actividades económicas y socio culturales.			
Variables:	Resultados:		
	Si	No	Porque
Las actividades humanas con múltiples funciones que fomentan el desarrollo humano saludable,			Mantienen legislaciones que aportan el desarrollo para una vida sustentable. Como la aplicación de la Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo. Pequeños empresarios se mantienen documentados y atienden las demandas legislativas locales para la protección de su medio ambiente local.
El número pequeño de integrantes.			Según la fuente principal de información, INEGI 2010, reporta 927 habitantes, y se considera alrededor del 35% económicamente activa. Con un número de familias nucleares en unión libre. Integrantes promedio de familia 4. Población indígena 4 personas.
Los bienes y servicios rurales con la planificación del uso del espacio rural (uso de suelo) definidos.			No cuentan con una zonificación de uso de suelo, sin embargo son organizados en ubicar sus actividades económicas por núcleos familiares y/o actividad económica en minería y construcción.
Asociaciones formales e informales entre la ciudad y el campo que contribuyan al desarrollo local, como la tecnología y modelos de desarrollo.			Las actividades económicas formales principalmente, tienen relación con las ciudades colindantes como son Pachuca, San Juan del río y la Cd. de Querétaro y Ciudad de México en los sectores de la minería y construcción. Las actividades informales en ocasiones tienen intercambios de materias primas con estas mismas ciudades.

Fuente: Elaboración personal.

cupados en desarrollar otras fuentes de economía y respeto por su medio ambiente.

Resultados

A continuación se describe en la tabla 8A y 8B los resultados del estudio de la comunidad Maney, en donde calificada como una ecocomunidad, a excepción de la falta de planificación del uso del espacio rural:

Variable exógena y erógena

De acuerdo al 5 % de los habitantes entrevistados, las asociaciones formales e informales han contribuido al desarrollo económico constante las actividades antropogénicas al fomento del desarrollo humano saludable en la extracción y explotación de mantos naturales de cantera, comercio formal y transporte público; las legislaciones locales y municipales están conformes con la Ley para Protección al ambiente del estado de Hidalgo.

Tabla 8B. Resultados de los datos de una comunidad eco-sustentable en Maney, Huichapan, Hidalgo.

Hipótesis: La comunidad de Maney, municipio de Huichapan, Hidalgo está catalogada como una eco comunidad por sus condiciones contextuales, actividades económicas y socio culturales.			
Variables:	Resultados:		
	Sí	No	Porque
Predominan las actividad de háztele-tu-mismo.			Se observa que la mayoría de las familias, en economía informal/formal son dueños de sus propios negocios, fabricando, vendiendo por su propia cuenta. También de jornaleros en las industrias de la minería dentro de sus propios terreros y construcción principalmente con la fabricación de cemento, de la empresa CEMEX.
Los materiales y procesos de producción son de bajo impacto.			Al tener pocos habitantes, y una economía débil, se considera de bajo impacto, aunque con crecimiento lento pero constante en el sector minero, siendo la cantera con un crecimiento en 5 años de 59,070 a 5'553,016.70 toneladas del año 2011 al 2015, respectivamente, además con otras actividades mineras como es la explotación de minerales no metálicos y banco de materiales no calizos, genera aportaciones millones de pesos por parte de CEMEX.
Gestionar la tierra y los recursos físicos de forma comunitaria y al mismo tiempo establezcan normas, convicciones, instituciones y proceso que fomenten una identidad común, contribuyendo a la preservación y reproducción de la comunidad. Cultura y la política de vida común.			A través de las leyes estatales, permiten integrarse y respetar los condicionantes de la misma, además de usos y costumbres. (Ver apartado de sustentabilidad).
Toma de decisiones horizontales y deliberadas, en lugar de representativo o decisiones por mayoría.			Se tienen juntas vecinales, con la participación de los mismos habitantes del lugar, de lo contrario no son invitados los que no pertenecen a esta comunidad por nacimiento.
Son oikonomias aristotélicas con economías en crecimiento.			Según INEGI, los hombres llevan la delantera en llevar la casa, sin embargo, el número de mujeres aumenta. Se reportan pocos divorcios y separaciones, así es que el núcleo familiar es mucho más fuerte.

Fuente: Elaboración personal

Variable endógena

- a) Para estas actividades con múltiples funciones fomentan el desarrollo

humano saludable., el número de integrantes se mantiene pequeño con microempresas familiares.

- b) Los bienes y servicios rurales con la planificación del uso del espacio rural (uso de suelo) bien definidos.
- c) Predominan las actividad de hazlo-tu-mismo.
- d) Los materiales y procesos de producción son de bajo impacto y con miras a proteger los yacimientos extraídos de toba o cantera.
- e) Gestionar la tierra y los recursos físicos de forma comunitaria y al mismo tiempo establezcan normas, convicciones, instituciones y proceso que fomenten una identidad común, contribuyendo a la preservación y reproducción de la comunidad. Se considera la cultura y la política hasta un proyecto de vida común.
- f) Adoptan procesos de toma de decisiones horizontales y deliberadas, en lugar de representativo o en consenso en un lugar de las decisiones por mayoría.
- g) Mantiene economías en crecimiento.

Discusión

La comunidad de Maney cumple para ser una ecocomunidad. Actualmente en estado pasivo, está catalogada como una ecocomunidad por sus condiciones contextuales, actividades económicas y socio culturales.

Con respecto a las ecocomunidades, los autores (Cattaneo, 2005), determinan y exponen que las actividades humanas con múltiples funciones que fomentan el desarrollo humano saludable y el número pequeño de integrantes; Building Rurban (2005), menciona que los bienes y servicios rurales con la planificación del uso del espacio rural (uso de suelo) de-

finidos, las asociaciones formales e informales entre la ciudad y el campo deben de contribuir al desarrollo local, como la tecnología y modelos de desarrollo, predominan las actividad de háztelo-tu-mismo, los materiales y procesos de producción sean de bajo impacto, gestionar la tierra y los recursos físicos de forma comunitaria y al mismo tiempo establezcan normas, convicciones, instituciones y proceso que fomenten una identidad común, contribuyendo a la preservación y reproducción de la comunidad. Se considera la cultura y la política hasta un proyecto de vida común, adoptan procesos de toma de decisiones horizontales y deliberadas, en lugar de representativo o en consenso en un lugar de las decisiones por mayoría; por otra parte Mirón (2004), describe a las ecocomunidades como oikonomias aristotélicas con economías en crecimiento, el hombre de la casa sustenta, la mujer coopera y los hijos también.

Es importante describir que la zona de Maney cumple con un 98 % de las condiciones para ser una ecocomunidad y lo importante es la difusión a los habitantes y regidores del lugar para fortalecer esta identidad y que permitan crecer socio-económicamente, el uso y la distribución de la tierra, ya que no cuentan con cartas urbanas, catastro y un reglamento de construcción que merma las condicionantes para el desarrollo urbano-arquitectónico.

Conclusiones generales

Dentro de nuestro territorio nacional, existen 2457 municipios, con decenas de comunidades rurales y/o

urbanas que podrían ser catalogadas como ecocomunidades, es por eso, la necesidad de incentivar la invitación a las instituciones educativas a la participación de estudiantes, profesores e investigadores con el fin de obtener nuevas ideas y aportaciones científicas en el fortalecimiento de la identidad “ecocomunidad”.

En el caso de la actividad económica de Maney, la Asociación de Extractores e Industrializadores de Canteras contempla un alto grado de integración financiera entre sus miembros, funcionan de manera integral, donde los trabajadores, productores y consumidores son parte constitutiva de la misma organización y lugar de residencia. Sin embargo, la existencia de la correlación entre el grado de aislamiento de la asociación y su grado de comunismo puede variar pero no dejar de desarrollarse. De igual manera es el caso del pequeño comercio formal.

A través de incentivar el turismo, economía local, en grupo (asociación de cantereros) y de forma individual, ha sido posible reconocerla como el desarrollo de una ecocomunidad.

Recomendaciones

El aumento de la producción y valor de la cantera en 5 años de 2011 a 2015 a 59 070 hasta 5553016.70 toneladas al año, si se quiere fortalecer esta actividad, se tendrán que tomar medidas para que los desperdicios sean reutilizados y tener el cuidado y la seguridad para que los bancos de materiales se rehabiliten para las zonas turísticas.

El municipio de Huichapan tiene actividades mineras en explotación de minerales no metálicos y banco de

materiales como la caliza con más de seis millones de toneladas al año, y una unidad minero metalúrgica y de transformación no metálica de cemento a través de Cementos Mexicanos, Cemex S.A. de C.V., que pueden apoyar en los procesos de reúso con agregados y contribuir a facilitar el reúso de los polvos o lodos de la cantera del 30 % total de desperdicio. De igual manera el apoyo de otros materiales como es el caso de los metálicos, pueden ser de gran utilidad para realizar diferentes mezclas en el proceso de reúso.

Exhortar a los cantereros de nuestro país a la participación de desarrollos sustentables en los lugares de extracción de la roca, estimulando a los habitantes del lugar, regidores, al turismo y alrededores a la mejora de la calidad del medio ambiente hacia una mejora de calidad de vida, mediante políticas públicas y locales para valorar su comunidad, trabajar de manera organizada y equitativa por ella, de esa manera generar más empleos.

El manejo de la información dirigida a una nueva cultura para que el desarrollo de una ecocomunidad se logre con fundamentos sólidos y logren pasar la barrera del tiempo.

El utilizar los materiales del lugar (ecología) con métodos y técnicas innovadoras para procesar y diversificar los usos controlados, y así, ser vendidos como materia prima en polvo, para la industria en general y para los procesos industriales constructivos de ornato, en un mercado potencial.

Estos estudios son aplicados para el proyecto: Material para Construcción Ecosustentable a partir de Residuos de Cantera del Municipio de

Huichapan, Hidalgo, en la línea de investigación: Edificaciones Sustentables, Eficiencia Energética y Aplicaciones Tecnológicas del Instituto Tecnológico Superior de Huichapan.

La oportunidad de considerar en los Planes de Desarrollo Urbano la mejora de los lugares cantereros para el sector turístico al detonar eco comunidades que parten de espacios intersticios a espacios útiles de recreación y/o de trabajo, reconocimiento de procesos industrializados a partir de una materia prima de reúso, ocasionaría mayores ingresos económicos de forma privada o comunal para la zona.

Otras áreas de oportunidad serían la gestión y administración de proyectos, la industrialización con respecto a las herramientas y maquinaria para el proceso de fabricación al exterior de sus horizontes comunales.

Bibliografía

- Building Rurban Rela, recuperado el 28 de septiembre de 2005 memoria de traducción recuperado en [img src="//media.glosbe.com/a/_source__94809@glosbe.com-64.png"/>EurLex-2\).](http://media.glosbe.com/a/_source__94809@glosbe.com-64.png)
- Cattaneo, C. (2013). *Urban squatting, rural squatting and the ecological-economic perspective*. En *Squatting Europe Collective*. Recuperado de www.minorcompositions.info/wp-content/uploads/2013/03/squattingeurope-web.pdf.
- Cattaneo, C (2015). *Ecología Política: Eco-comunidades*. Recuperado el 31 de <http://www.ecologiapolitica.info/?p=2338>.
- Isla, F. (2002). Breve análisis de la legislación minera. Recuperado de <http://www.juridicas.unam.mx>.
- Gilman, R. (1991) *The eco-village challenge*. Recuperado el Recuperado en: <http://www.context.org/iclib/ic29/gilman1/>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2009). Resumen de los resultados de los Censos Económicos 2009. [Versión electrónica], CDMX, México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2010). Catalogación en la fuente Censos Económicos. La industria minera ampliada: 338.0972
- Martínez, R. (2013). *Diseño Arquitectónico Enfoque Metodológico (2ª ed)*, CDMX, México: Trillas.
- Mirón, M. (2004). Oikos y oikonomia: El análisis de las unidades domésticas de producción y reproducción en el estudio de la Economía antigua. *Gerión*. Doi <http://revistas.ucm.es/index.php/GERI/article/view/GERI0404120061A>.
- OCDE y la Comisión Europea. Asociación para un desarrollo urbano-rural sostenible, RURBAN. Building Rurban Rela, recuperado el 28 de septiembre de 2005 memoria de traducción recuperado en
- Santos, C., Escamilla, I. y Guarneros, L. (2010). "Expansión urbana al norte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: ¿un triángulo de deterioro ambiental sin posibilidad de desarrollo sustentable?". En M. T. Sánchez Salazar, G. Bocco, J. M. Casado Izquierdo (Coords.). *La política de ordenamiento territorial en México: de la teoría a la práctica*. México: Instituto de Geografía, UNAM, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático.

Las centralidades urbanas en la contemporaneidad. Avances teóricos y metodológicos en clave de laboratorio

*Urban centralities in contemporaneity. Theoretical and
methodological advances in laboratory key*

Eleonora Leicht Arocena¹

<http://orcid.org/0000-0001-7408-4452>;

Amancay Matos Santestevan²

Leonardo Gómez Sena³

Primera versión recibida en: 23 mayo, 2019

Última versión recibida en: 13 octubre, 2019

Resumen

Se presenta la investigación académica en curso cuyo eje son las centralidades urbanas. Un equipo multidisciplinario ad hoc creado en 2016, integrado por docentes con interés en la temática desde distin-

tos abordajes (urbano, histórico-patrimonial, socioeconómico, etcétera), lleva adelante esta investigación que se enriquece a través de la enseñanza y de la extensión en diversas modalidades.

Se exponen los avances de la investigación en los siguientes aspectos: la problematización y la revisión del concepto de centralidades en clave contemporánea, el sistema de centralidades en los instrumentos de ordenamiento territorial, los objetivos y abordaje metodológico del Laboratorio de Centralidades Urbanas y el ensayo de aplicación en el municipio A de Montevideo. El artículo culmina con algunos resultados y reflexiones hacia la construcción de una nueva mirada al sistema de centralidades.

Abstract

This article presents the research focused on the urban centralities, developed at the Universidad de la República, Uruguay. An *ad hoc* mul-

1 Investigadora Profesora adjunta en el Instituto de Teoría de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad de la República. Uruguay eleonoraleicht@gmail.com

2 Arquitecta, maestranda en Ordenamiento territorial. Investigadora en ITU, Universidad de la República amancay.matos@gmail.com

3 Arquitecto, docente investigador en el Instituto de Historia de la Arquitectura, Universidad de la República leonardogomez1966@gmail.com

tidisciplinary team created in 2016, with interest in the subject from different approaches (urban, historical-heritage, socioeconomic, etc.), carries out this research that is enriched through teaching and extension in various modalities.

The advances of the investigation are exposed in the following aspects: the problematization and the revision of the concept of centralities in contemporary key, the system of centralities in the instruments of land planning, objectives and methodological approach of the Laboratory of Urban Centralities and the case study in Municipality A of Montevideo. The article ends with some outcomes and key-notes towards a new approach at the system of centralities.

Palabras clave: Centralidades, Planificación Urbana, Montevideo

Keywords: Centralities, Urban Planning, Montevideo

El rol de las centralidades tradicionales en la contemporaneidad

La constatación de la crisis a nivel mundial de los centros de barrio conocidos como centralidades es un tema reiterado en la literatura del urbanismo contemporáneo. Como alternativa se han propuesto estrategias tales como la reconquista de la calle y el espacio público en tanto lugar vital para el ciudadano, la gestión de áreas comerciales atendiendo a la diversidad de usos y actividades, la atención a los aspectos morfológicos y patrimoniales. En una escala más amplia, la recuperación de las

centralidades se cita como una de las principales estrategias para alcanzar la ciudad compacta, el modelo más aceptado para el desarrollo urbano sostenible.

Según Lefebvre, la centralidad, para los que estudian el territorio es la esencia misma del fenómeno urbano. Lefebvre no la definía como un carácter estático, sino todo lo contrario, esto es, como un movimiento dialéctico que, a lo largo del tiempo, crea y cambia. La centralidad es aquel carácter de los lugares que permite que cada punto del territorio pueda ser un centro, caracterizar el entorno y llenarlo de sentido. Por ello, la centralidad no es un contenedor –un espacio definido– sino un contenido. ¿Qué es lo que lo compone? Según el sociólogo francés, la centralidad es una abundancia de objetos múltiples, yuxtapuestos, superpuestos, acumulados, pero también es el carácter de aquellos espacios donde la gente se empuja y se cruza (Paris, 2013).

A nivel internacional, la preocupación por los centros de barrio, está la peculiar modalidad de espacio que conjuga lo público y lo privado. Es una constante en textos clásicos de autores del urbanismo contemporáneo, tal como Philippe Panerai (1983) y su aproximación por la morfología y las atmósferas en su caracterización. También Jane Jacobs (1967) y Jan Gehl (2013) han subrayado la reconquista de la calle y el espacio público como lugar vital para el ciudadano. En una perspectiva más amplia, desde el paradigma de la sostenibilidad, Richard Rogers (2000) introduce el concepto de la ciudad compacta y desde allí a

los centros barriales como elementos constitutivos de ella.

El concepto de ciudad compacta se identifica fundamentalmente con el modelo de ciudad medieval: urbes densamente construidas con espacios cívicos destacados, limitadas en su extensión por murallas defensivas. Rogers reinterpreta el modelo de ciudad densa e invita a profundizar en la idea de la ciudad compacta: una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan y las comunidades puedan integrarse en su vecindario. Una ciudad sostenible puede ser, sostiene Rogers, una ciudad compacta y policéntrica, que proteja el campo circundante, centre e integre a las comunidades en el seno de sus barrios y optimice su proximidad. Complementariamente, le atribuye gran importancia al espacio público como lugar de encuentro de la diversidad y su potencial como factor de inclusión social. Los centros de barrio, tan singulares en Londres, son para Rogers un factor clave para fomentar la vitalidad y la densificación de la ciudad.

La bibliografía europea y norteamericana no suele abordar temáticas muy relevantes para las ciudades latinoamericanas como las relacionadas al comercio informal, cuyo abordaje requiere de una lectura no solo centrada en los mecanismos de los circuitos económicos, sino también en procesos de fragmentación social profundos. También en fenómenos culturales no solo ligados a estrategias de supervivencia sino a mecanismos de relacionamiento, pertenencia y visibilidad (Almeida dos Santos, 2015).

En Montevideo, las centralidades tradicionales se identifican con áreas comerciales y centros de barrio, en los que confluyen históricamente equipamientos y servicios tales como comercios, dependencias públicas, transporte, instituciones sociales y culturales, etcétera. Pese a las limitaciones de su escala, su condición de proximidad hizo posible su consolidación como referentes de esas comunidades locales. Las mismas aportaron de forma significativa al equilibrio territorial de la ciudad, evitaban desplazamientos hacia la centralidad principal (Centro, Ciudad Vieja) y contribuyeron a la identidad barrial, otorgándole vitalidad y carácter.

Según la relación con el proceso de consolidación de dichos barrios y de acuerdo con una lógica arraigada estas centralidades se articularon en torno a arterias o al encuentro de arterias, lo que determinó un vínculo histórico y muy fuerte con el espacio de la calle y definió su carácter público y urbano. Además de conformar un estructurador fundamental de la centralidad, la calle constituye, por su carácter de espacio público de proximidad, un territorio de particular simbiosis de los mundos de lo público y lo privado y en el que sus responsabilidades y competencias se vuelven imprecisas; ese espesor determina unas de las principales complejidades del abordaje de estas áreas.

Pese a la relevancia que estos centros urbanos adquirieron a lo largo del siglo xx, el escenario planteado por los espacios contemporáneos de consumo (*shopping centers*, gran-

Figura 1. Centralidad de Paso Molino en época de fiestas, 28 de diciembre de 2017



Fuente: Elaboración propia

des superficies) en las últimas tres décadas –que suponen además de cambios urbanos, nuevos comportamientos sociales y nuevas tendencias de consumo–, erosiona su rol urbano y sociocultural. Esto provoca, entre otros aspectos, un declive de la actividad comercial y cultural con la consecuente pérdida de vitalidad en ámbitos de encuentro y socialización.

Entre los factores que intervienen en el estado actual de las centralidades tradicionales se detectan la informalidad, la falta de seguridad, el diseño urbano deficitario, el excesivo tránsito y la falta de calidad ambiental.

Desde finales del siglo xx el sector de la distribución comercial experimenta grandes transformaciones que responden y acompañan cambios aún

más profundos que han tenido lugar a nivel de la economía, la sociedad, la tecnología y la cultura a nivel mundial. Ese nuevo contexto ha dado lugar a una complejización y especialización de roles y competencias dentro de los canales de distribución que transformó no solo las tipologías y formatos de los comercios, sino también los sistemas de asociación y distribución.

Es así como a partir del desarrollo de los denominados sistemas de distribución vertical (particularmente los corporativos) o dentro de las lógicas del comercio asociado (cadenas franquiciadas), grandes firmas comerciales conformaron cadenas de sucursales en escala mundial, que cuentan con presencia en las principales áreas y equipamientos comerciales del

mundo. Dentro de las mecánicas del comercio asociado –y para completar este complejo escenario– tuvo lugar una acelerada expansión del formato de centros comerciales cerrados (sistemas horizontales espaciales), cuyo desarrollo a nivel mundial no solo modificó radicalmente las lógicas de competencia con el comercio minorista tradicional, sino que dio lugar a la conformación de nuevos lugares de centralidad. Los mismos constituyen espacios híbridos y complejos, donde existen edificios-contenedores y espacios libres gestionados por privados (Paris, 2013) que responden a nuevos modelos culturales y hábitos de consumo.

Cuando los procesos de expansión de estas multinacionales involucraron ejes comerciales y centralidades urbanas significativas, la conquista de ubicaciones estratégicas demostró la asimetría entre estas organizaciones empresariales y el comercio tradicional local, el que de forma prácticamente invariable fue sustituido o desplazado. Estas lógicas hegemonizaron y uniformizaron la oferta comercial de estas áreas (*clone towns*), restaron identidad y empobrecieron la experiencia del recorrido de estos enclaves urbanos valiosos y singulares.

La complejización y diversidad de ofertas de consumo, dadas por las nuevas lógicas del comercio mundial, generan nuevos espacios de consumo caracterizados por ser espacios controlados; esto sumado al comercio electrónico coopera a la desterritorialización del consumo y modifica el rol tradicional de las centralidades.

En síntesis, se identifica como problemática central la pérdida de prestigio que experimentan las centralidades urbanas tradicionales de Montevideo. Este proceso, que afecta tanto a las actividades comerciales y socioculturales como a los aspectos medioambientales, ha erosionado su función simbólica tradicional y su rol como ámbitos de referencia de las comunidades locales. Pese al aparente consenso respecto de su trascendencia para la ciudad y a la experiencia internacional en la materia, en el caso de Montevideo se registran escasos estudios recientes enfocados en su comprensión y puesta en valor.

La ausencia de una visión actualizada y de una estrategia integral dirigida a su abordaje deriva, en el campo de la actuación pública, en políticas y acciones parciales y débiles (donde muchas veces se reduce su problemática a temas de estricto orden urbano o normativo). En otros casos, en decisiones totalmente contrarias a esos postulados, lo que contribuye de forma directa –y quizás no intencional– a su proceso de degradación.

Dado que muchas veces esas acciones fueron además instrumentadas sin brindar los espacios adecuados para la participación e involucramiento de los actores directamente afectados, se entiende imprescindible como parte de una nueva mirada apostar a una jerarquización del papel de las comunidades locales vinculadas a estas áreas y a la promoción de nuevos modelos de gestión y de coparticipación.

En este sentido y como parte de la actualización conceptual se consi-

dera necesario atender a las amplias experiencias internacionales en esta materia (fundamentalmente en estas últimas tres décadas) mediante las cuales se desarrollaron modelos de colaboración público-privada dirigidos a regenerar y dinamizar centros urbanos, promover sinergias entre los agentes que los conforman y aportar soluciones concretas a las problemáticas más habituales (limpieza, mantenimiento, equipamiento urbano, seguridad, etcétera).

La lectura de estas experiencias y procesos implicarán una mirada necesariamente crítica, atenta no solo a las particularidades y problemáticas que enfrentan las centralidades urbanas de esta área de Montevideo, sino al contexto de un territorio marcado por desequilibrios territoriales y sus efectos sociales, económicos y ambientales. Las consecuencias de esa desarticulación del tejido social (donde la inseguridad pública ocupa un papel central) y el debilitamiento de una cultura de convivencia se conjugan con la pérdida de algunos de sus atractivos principales y afectan su carácter como ámbitos públicos de socialización.

El sistema de centralidades se visualiza como una oportunidad para densificar y revitalizar una ciudad que continúa expandiéndose sin aumento de población, que contribuya a la calificación urbana de los barrios y al afincamiento de población. Montevideo presenta condiciones excepcionales para la implementación de experiencias acotadas de cogestión (público-privado), reapropiación social y de promoción de buenas prácticas ciudadanas.

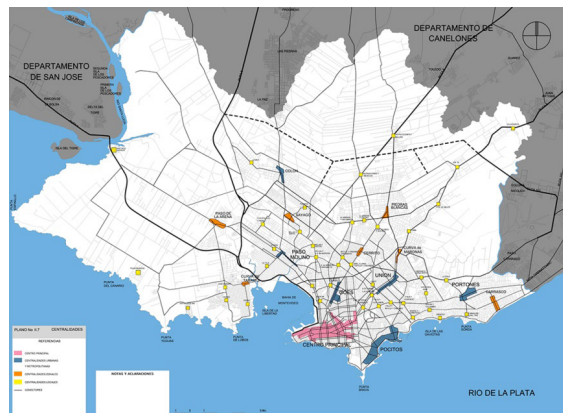
El sistema de centralidades en los Instrumentos de Ordenamiento Territorial

Las centralidades como sistema territorial del Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo

En el contexto local, el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo (POT) aprobado en 1998 constituyó un primer esfuerzo para identificar, jerarquizar y mapear las centralidades, pero no se han revisado como sistema territorial, a excepción de los lineamientos generales que figuran en las Directrices Departamentales (2014), o las centralidades incluidas en el ámbito de planes parciales como Goes o Casavalle.

Las centralidades identificadas en el POT se clasifican en cuatro categorías que obedecen al proceso de conformación histórica de la ciudad y a distintos datos cuali y cuantitativos:

Figura 2. Ubicación y jerarquía de las centralidades



Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo. Memoria de Ordenación (POT-IMM, 1998).

- El centro principal, identificado como proyecto de valor estratégico en el POT y ratificado en las Directrices Departamentales.
- Las centralidades urbanas y metropolitanas, que agrupan a las que se consideran históricas (Goes, Unión y Paso Molino) y a otras que por su escala son de importancia metropolitana (Colón, Portones, Pocitos). Se registran seis de esta categoría.
- Las centralidades zonales, que responden a la necesidad de áreas comerciales vinculadas a crecimientos de la ciudad posteriores al surgimiento de las centralidades históricas. Se registran siete de esta categoría: Paso de la Arena, Curva de Tabárez, Sayago, Piedras Blancas, Cerrito, Curva de Maroñas, Carrasco.
- Las centralidades locales, que responden a una lógica de organización urbana que encuentra en la idea de barrio su fundamento cultural básico. Los centros locales son, más que una oferta de servicios, ámbitos espaciales en los cuales el colectivo materializa su autorrepresentación. Predomina el comercio de abastecimiento cotidiano. Se registran 42 centralidades locales.

Esta clasificación de las centralidades en el marco de la elaboración del POT denota la voluntad de posicionar la temática y dar respuesta a las transformaciones que se vivían en la década de los noventa vinculadas a la generación de nuevas áreas comerciales.

Previo a que se elaboraran en la academia lineamientos para las centralidades en el marco del POT, se era testigo del impacto de la primera generación de *shopping centers* y de las transformaciones ocurridas en Montevideo (Urruzola, 1994). A nivel del sistema planificador de Montevideo se constata la existencia de numerosas ordenanzas, más de diez artículos dispersos en el capítulo IV del Digesto Departamental, con consecuencias significativas para la ciudadanía directamente relacionadas con las centralidades. Estas ordenanzas, entre otras cuestiones, habilitan el cerramiento del retiro frontal para usos comerciales dentro del área de la centralidad, o exigen más plazas de estacionamiento por el mismo motivo. Asimismo, el uso preferente en las centralidades es polifuncional, lo que habilita más flexibilidad en los usos que el habitacional con servicios complementarios, por ejemplo. La trascendencia asignada al sistema de centralidades como estructura territorial es de tal significación que la ejecución de una centralidad puede ser causal de expropiación.

Por otro lado, algunas centralidades fruto de iniciativa de la sociedad civil o agrupamientos comerciales espontáneos, no tienen un correlato en el Plan. A título de ejemplo, el Barrio de las Artes, el Bajo de Ciudad Vieja o el estructurador de la avenida Italia en determinados tramos –con cierta especialización en mercado automotor, decoración y artículos para el hogar– no tienen un registro en el sistema de centralidades “institucional” (de acuerdo a Plan). Tampoco son registrados a nivel instrumental los

Cuadro 1. La relevancia de las centralidades en el Digesto Departamental de Montevideo

- Artículo D.179. Lineamientos para las centralidades:
- a) Promover un desarrollo policéntrico de la ciudad, consolidando los roles, características y potencialidades de las diversas centralidades, como forma de construir un soporte más rico e inteligente para la vida ciudadana.
- b) Calificar y promover la consolidación y desarrollo del conjunto de centralidades como estrategia para facilitar el acceso a servicios, equipamientos y recursos urbanos al conjunto de la población.
- Artículo D.223.75. Expropiación. La expropiación por razones de urbanismo:
- Para la ejecución de los sistemas territoriales de saneamiento, vialidad, espacios verdes, centralidades y equipamientos públicos.
- Cerramiento y uso de la zona de retiro frontal.
- Se permitirá el cerramiento y uso del área de retiro frontal únicamente en las centralidades y sobre los estructuradores:
- a) Bares, restaurantes y similares. Como ampliación de locales de planta baja.
- b) Otros destinos comerciales. Se considerará la situación del entorno urbano y el aporte que la propuesta hace al mismo.
- Normas Complementarias: Condiciones de implantación de usos y actividades
- Artículo D.223.341. No se admite su implantación de Supermercados categoría 2b, en zonas residenciales salvo que se ubiquen sobre las vías de la jerarquización vial o en las centralidades establecidas en el Plan.
- Artículo D.223.349. Las viviendas, escritorios u oficinas que se localicen en la centralidad de Pocitos determinada en los gráficos del presente cuerpo normativo, les será de aplicación la disposición de 1 sitio de estacionamiento cada 2 unidades.
- Artículo D.223.351. Los comercios de abastecimiento diario y ocasional que se localicen en las centralidades de Pocitos, Punta Carretas, Unión, Paso Molino, Malvín y Colón, deberán contar con 1 sitio de estacionamiento cada 100 metros cuadrados.
- Artículo D.223.361. Servicios administrativos. Cuando la superficie total construida supere los 900 metros cuadrados los mismos deben ubicarse fuera de las zonas de uso preferente residencial, excepto en las centralidades o en las vías conectoras definidas en los gráficos del presente cuerpo normativo.
- Artículo D.223.362. Espectáculos y actos públicos. Cuando su capacidad supere los 500 concurrentes, los mismos deben ubicarse en las centralidades o en las vías conectoras definidas en los gráficos del presente cuerpo normativo.
- Artículo D.223.398. Explotación de minas y canteras. Estas actividades no podrán desarrollarse en el Área Ecológica Significativa, en el Área de la Costa Oeste de la Zonificación Secundaria ni en las Centralidades Rurales definidas en la presente norma.
- Artículo D.223.417. Educación y cultura. Los centros de enseñanza pre-escolar, primaria, secundaria, institutos o academias especializadas, podrán instalarse en los Estructuradores y en las Centralidades Rurales.

Fuente: Digesto Departamental de Montevideo, Volumen IV- Ordenamiento territorial, desarrollo sostenible y urbanismo

sectores especializados en determinados giros como el de repuestos a lo largo de la calle Galicia, o el de la venta al por mayor de ropa y accesorios en calle Colón o en Arenal Grande a la altura de Goes.

Tratamiento de las Centralidades en los Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible

Luego de la aprobación del POT Montevideo (1998) se desarrollaron estudios e Instrumentos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible

enmarcados en la ley n.º 18.308 que incorpora el término de centralidades en diversos territorios y genera así ricos avances tanto desde el nivel conceptual como operativo que se propone analizar en la fase de desarrollo del presente proyecto. Con la aprobación de las Directrices Nacionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (ley n.º 19.525), el concepto de centralidad adquiere un importante papel. En efecto, los artículos 19 y 20 mencionan como lineamientos densificar y recalificar las centralidades urbanas.

Algunos de los casos significativos de tratamiento de las centralidades en el contexto de los instrumentos de ordenamiento a nivel nacional son el Costaplan en Canelones, los trabajos realizados por la Academia en convenio con la Intendencia de Maldonado sobre la aglomeración Maldonado-Punta del Este-San Carlos y el Plan de Ciudad del Plata en el departamento de San José. Estos casos resultan de interés ya que se relacionan con los procesos de urbanización del área metropolitana, y en el caso de Maldonado, con uno de los territorios de mayor dinámica poblacional y segundo polo metropolitano del país, en los cuales se constatan sectores de territorio periférico o con déficit de servicios y equipamiento, donde las centralidades se expresan como el espacio para el acceso a la ciudad, como oportunidad de reequilibrio territorial.

En Canelones el Costaplan (2007) realiza un importante aporte en la identificación y clasificación de centralidades e incorpora, a las ya utilizadas por el POT Montevideo (1997)

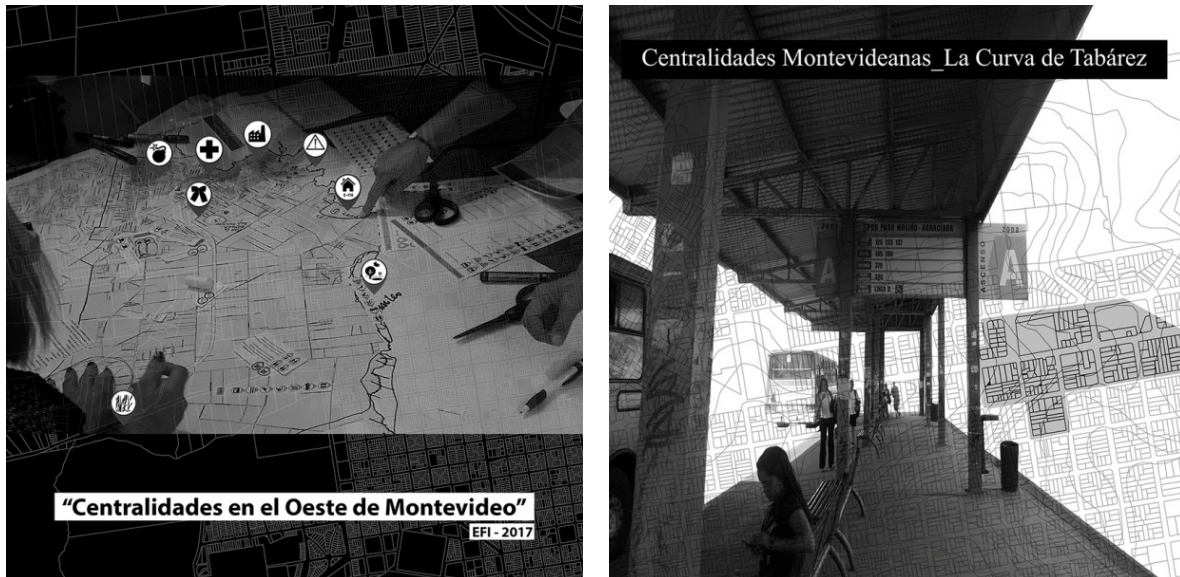
con respecto al área de influencia (metropolitano, urbano, local), la diferenciación por su carácter vinculado a los usos predominantes (centralidades comerciales, mixtas, o relacionadas a equipamiento específico, como educacional, cultural, entre otros). Define una metodología para su delimitación geográfica que incluye el relevamiento cuali y cuantitativo y desarrolla en la memoria de ordenación proyectos específicos para el fortalecimiento del sistema de centralidades.

En el caso de Ciudad del Plata se hace hincapié en la dependencia de centralidades de Montevideo como Santiago Vázquez y Paso de la Arena y en general al vínculo frecuente con la capital del país, con un incipiente proceso de afirmación de centralidades locales de carácter barrial en territorialidades emergentes en el área. Ciudad del Plata atraviesa procesos territoriales en el marco de cambios de mayor escala (metropolitano / internacional, metropolitano / zonal) lo cual tiene características asimilables en algunos aspectos a lo que ocurre en el Municipio A de Montevideo en su condición de sector periférico dentro del área metropolitana, donde la reflexión sobre el potencial del rol del sistema de centralidades emergentes vuelve a ser clave.

Laboratorio de Centralidades Urbanas y Derecho a la Ciudad. Una experiencia piloto en el Municipio A

El Laboratorio de Centralidades Urbanas surge como un espacio cons-

Figura 3. Presentaciones a los Espacios de Formación Integral 2016 y 2017



Fuente: Elaboración propia

truido desde el intercambio colectivo donde participan personas con diferentes grados de conocimiento y especialización. Por medio de diversas formas de experimentación y aprendizaje se comparten ideas, experiencias y vivencias, con el objetivo de generar conocimiento nuevo y producir intercambios sinérgicos. El formato “laboratorio” apunta a la promoción de ámbitos colaborativos y a la experimentación de nuevas metodologías de análisis y de actuación. Se fomenta el ensayo, el trasvasamiento disciplinar en torno a la búsqueda de los atributos de centralidad y de soluciones a los problemas que estos espacios enfrentan. El derecho a la ciudad, como derecho humano básico, requiere del cuidado y desarrollo de estos lugares de encuentro donde convergen diversas actividades – económicas, recreativas, culturales, comerciales– y donde las personas

no se presentan únicamente como consumidoras sino como ciudadanas y ciudadanos que puedan hacer uso pleno y apropiación de estos espacios.

Como criterio para definir el estudio de caso se estableció como prioridad el abordaje de centralidades vinculadas al territorio Oeste de Montevideo, sector en el que las centralidades tienen un papel relevante a cumplir dentro de una perspectiva de desarrollo equilibrado de la ciudad y del territorio nacional. En cualquier estadística de nivel nacional que indique valores respecto de la calidad de vida (educación, alimentación, vivienda, seguridad), el Municipio del Oeste figura “en rojo”.

El Municipio A o “del Oeste” con 206 547 habitantes, es uno de los municipios de Montevideo que integra el tercer nivel de gobierno según la ley de descentralización de 2009. Por

Se toma como punto de partida para el trabajo del Laboratorio el universo de las trece centralidades definidas en el POT localizadas en el Municipio A:

Centralidad urbana-histórica

- Paso Molino

Centralidad zonal

- Paso de la Arena
- Curva de Tabárez

Centralidad local

- Santiago Vázquez
- La Teja (avenida Carlos María Ramírez)
- Calle Grecia
- Santa Catalina
- Pajas Blancas
- Casabó (calle Etiopía)
- Las Cadenas (Camino Cibils y avenida Carlos María Ramírez)
- Yugoslavia y Pena (cruce de Yugoslavia y Carlos María de Pena)
- Vitoria (Vitoria entre Santa Lucía y Julián Laguna)

Centralidad rural

- Camino O'Higgins y Sanguinetti

A partir de este estudio podrán identificarse nuevas centralidades a la luz del desarrollo que han tenido las áreas logísticas en los últimos quince años en el Municipio A, o ante las necesidades de suelos suburbanos habitacionales tipo enclave (Barrio Gori, Los Bulevares, por citar algunos). Asimismo se podrá analizar el impacto en el Municipio A de nuevas centralidades que se han desarrollado en la órbita metropolitana cercana, por ejemplo, el centro comercial de Las Piedras, grandes equipamien-

tos cercanos inminentes como la Unidad Alimentaria, o cómo juega la centralidad de Ciudad del Plata articulada con Santiago Vázquez.

Metodología de trabajo del Laboratorio

Estrategias de abordaje

El plan de trabajo combina múltiples estrategias de investigación, extensión y enseñanza, entre las que se subrayan:

Trabajo de gabinete

Se intercalan instancias de estudio bibliográfico en torno a dos aspectos:

- a) El concepto de centralidad de acuerdo con distintos autores, tiempos y realidades. El auge y crisis de los centros urbanos.
- b) El estudio de las centralidades del territorio del Municipio A en conexión con los demás elementos que integran sus sistemas y estructuras territoriales, tales como infraestructura vial, movilidad, saneamiento, equipamientos, espacios públicos. El Municipio A es un territorio complejo y heterogéneo, con gran superficie de suelo rural, la costa oeste aún prístina, pero por otro lado con enclaves tales como la Cárcel de Santiago Vázquez, el área de chacras marítimas La Baguala y numerosas áreas industriales y logísticas, entre ellas el Parque Tecnológico Industrial del Cerro (PTI).

Figura 5. Salida de campo. Paso Molino, Santa Catalina, Santiago Vázquez, Paso de la Arena



Fuente: Elaboración propia, 2017-18

Por medio de archivos históricos, literatura y entrevistas a habitantes añosos se realiza un análisis histórico que permite estudiar el surgimiento de las centralidades, su crecimiento o decrecimiento y transformaciones en el tiempo. En simultáneo se estudian los límites actuales y ámbitos de influencia de las centralidades, los usos del suelo, datos de población y vivienda, dinámicas comerciales, dinámicas de transporte y movilidad asociados. A su vez se identifican sus principales cualidades ambientales y morfológicas en términos de paisaje urbano, anchos de calles y veredas,

alturas de las edificaciones, equipamiento existente, etcétera.

Salida de campo

Se realizan recorridas *in situ* para determinar los aspectos morfológicos así como también actividades comerciales, flujos de personas y de transporte, atmósferas. Nuevas herramientas informáticas como el *Google Street View* –sin sustituir la salida de campo– habilitan una verificación complementaria de los usos del suelo y aspectos morfológicos de forma más eficiente y abarcativa. Se organizó el equipo en cuadrillas con


instrucciones y tareas concretas para optimizar la utilidad de la salida y el procesamiento de datos antes y después de ella.

Figura 6. Salida de campo. Instructivo para las cuadrillas


Proyecto CSIC VUJSP
Laboratorio de Centralidades del Municipio A - entramados con el sector productivo
Programa Semillero
Laboratorio de Centralidades Urbanas
29/Mayo 2018


INSTRUCTIVO CUADRILLAS


pre


 **15 días antes** la cuadrilla estudia centralidad (SIG, bibliografía, personas a entrevistar)
Difundir las salidas a nuestras contrapartes (Municipio, APEX)
Imprimir plano ubicación e información

durante


 Tiempo de recorrida
4 o más horas


 Caminar

 Ir a un bar
Tomar un café / refresco


 Grabar y fotografiar:


- bicicletas / taxis / buses / peatones / motos
- policías (u otro tipo de indicador de seguridad)
- gente "de compras"
- el edificio más interesante (landmark) y el menos - puede ser más de uno
- arbolado / espacios verdes / equipamiento
- cartel publicitario singular

 Identificar puntos positivos y negativos
Identificar un slogan

 Identificar principales comercios
Identificar los **límites** de la centralidad

post

 **15 días después** devolución al equipo de lo estudiado

 Todas las facturas deben venir a nombre de la FACULTAD DE ARQUITECTURA RUT: 214495330011

Fuente: Elaboración propia, 2018

Entrevistas y encuestas

Para conocer la percepción y opinión de diferentes actores en relación con las centralidades se decide utilizar una metodología de corte cualitativo, con diferentes abordajes, a través de técnicas de relevamiento de información que fueron analizadas en forma conjunta y complementaria.

Por un lado, se realizan encuestas en la vía pública, identificadas como "Encuestas de interceptación" por la profesora Derlis Daniela Parserisas,

investigadora invitada por nuestro equipo por su trayectoria y trabajos en temas de mutuo interés. Esta modalidad de encuesta se aplicó a usuarios, vecinos y transeúntes de las centralidades, algunas en simultáneo a la salida de campo. Se identificaron actores barriales y locales clave en el territorio estudiado para, a partir de ello, realizar entrevistas semiestructuradas que aportan una visión de la cuestión tanto desde el ámbito público como del privado. El criterio de selección de personas a entrevistar se basó en la representación de las diversas áreas: urbano-territorial, comercial, sociocultural y educativa.

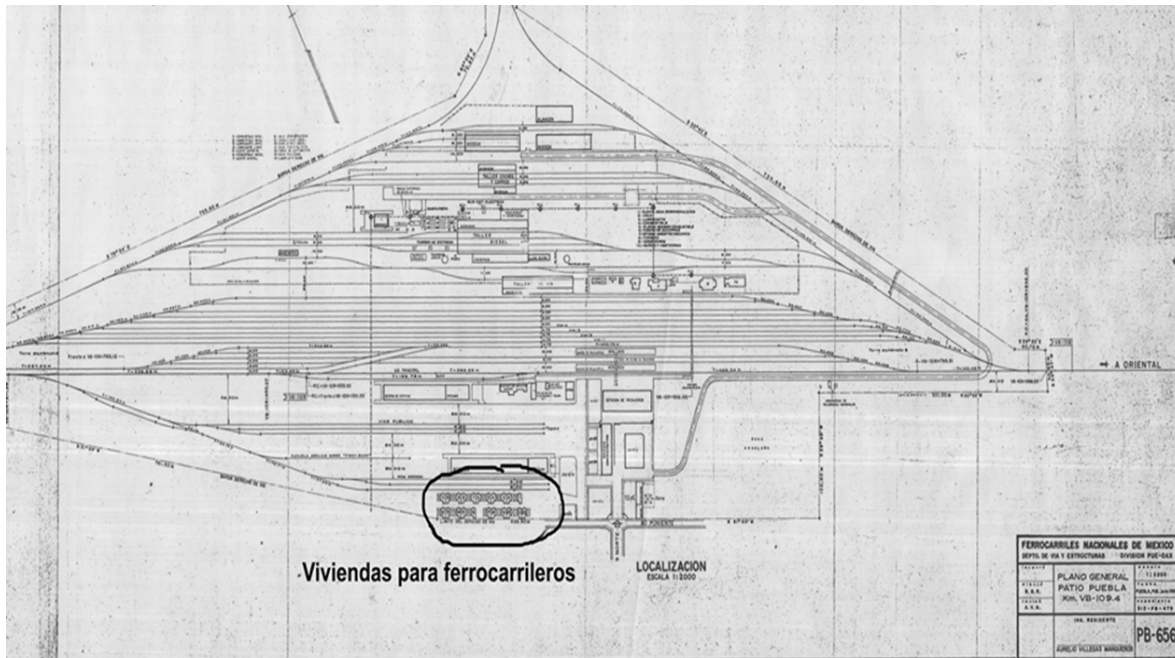
Sinergia con procesos de aprendizaje proyectual contextualizado

El trabajo coordinado entre los equipos docentes del Laboratorio y del Taller de Proyecto Urbano permitió que estudiantes y docentes se acercaran a la temática y que se realizaran trabajos finales de taller donde se problematizó las visiones a futuro en diferentes escenarios, se identificaron nuevos programas, equipamientos y usos posibles en las centralidades.

Talleres colaborativos

Por último, también se realizan talleres o jornadas de trabajo abiertas organizadas junto en territorio como forma de generar intercambio de ideas, profundizar en la articulación de las diferentes dinámicas existentes en la centralidad y divisar potenciales áreas de crecimiento y fortalecimiento.

Imagen 9. Plano de Estación Nueva, Patio General-Patio de la Ciudad de Puebla.



Fuente: Plano de Ferrocarriles Nacionales de México, 1984. Archivo CEDIF-MNFM-Conaculta.

Ejes y atributos de centralidad

A modo de sistematización se elaboró un modelo de registro que sintetiza los aspectos más relevantes que definen y caracterizan a las centralidades en nuestro contexto. Se toman como base diversos atributos, los que se agrupan según los siguientes ejes:

Ambiente urbano y espacio público

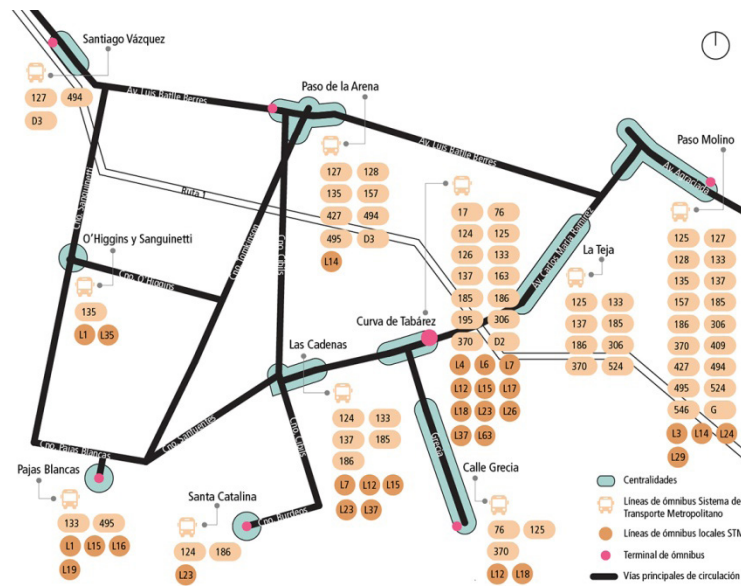
Constituye una de las claves para el estudio de estas áreas la elaboración de un diagnóstico de su contexto urbano en cuanto a sus características morfológicas y arquitectónicas y a los aspectos que refieren a la calificación del espacio público (diseño urbano, aceras, equipamiento, etcétera); también intervienen otros factores intangibles como lo son el volumen

de tráfico, higiene, polución sonora, seguridad ciudadana, etcétera. La singular articulación e incidencia de cada uno de estos aspectos define la identidad de cada área urbana y determina la calidad ambiental de sus espacios públicos y por ende de la centralidad en su conjunto.

Actividad, comercial y económica

En cada uno de los casos se identifican la cantidad, características y rubro de los establecimientos comerciales comprendidos y se plantean indicadores relativos a densidad comercial y al peso relativo de los distintos formatos comerciales (comercio minorista, franquicias, cadenas, grandes superficies, etcétera). Se establece asimismo el grado de asociatividad comercial y la existencia o

Figura 7. Líneas de ómnibus por centralidades



Fuente: Elaboración propia

no de iniciativas conjuntas por parte del colectivo de comercios. Para complementar esta perspectiva se busca determinar las principales actividades económicas de cada sector y su grado de vinculación con la actividad comercial y con la centralidad en términos generales. Se indaga en el vínculo entre las centralidades y las actividades industriales y logísticas que se desarrollan en el Municipio A.

Equipamientos sociales y servicios públicos

De acuerdo con lo que fue la conformación histórica de estas áreas urbanas, desempeñan un papel de primer orden en el desarrollo y el atractivo de ellas la presencia o no de oferta cultural y de ocio, así como la existencia de servicios y equipamientos públicos.

Constituye un objetivo de la investigación su identificación, mapeo y evaluación de su peso en la actualidad, así como sus potenciales roles en procesos de recuperación y revitalización de estas áreas.

Movilidad

Desde la perspectiva de la accesibilidad se promueve una mirada global relativa a las formas de acceso y desplazamiento hacia la centralidad, ya sean sistemas de transporte rodado colectivo o individual (motorizado o no) o áreas destinadas a la circulación peatonal.

Se establece como objetivo evaluar el rol y la calidad de los sistemas de movilidad y de los espacios destinados a ellos (localización de paradas de transporte colectivo, dotación adecuada de áreas peatonales, previsión de estacionamientos, accesibilidad desde áreas logísticas, etcétera).

Figura 8. Paso de la Arena. Terminal de ómnibus



Fuente: Elaboración propia

Identidad y rol simbólico

Dado el relevante —e histórico— papel que estas áreas desempeñaron como centros de referencia de los barrios de la ciudad, se entiende imprescindible conocer cuál es el valor que estas comunidades locales les asignan en la actualidad a la luz de las importantes transformaciones que la ciudad ha experimentado en este terreno.

Indagar en este terreno permite establecer el grado de identificación y el sentido de pertenencia que estas centralidades generan, tanto entre la población de proximidad como en el conjunto de actores directamente involucrados.

A partir del análisis de los ejes y atributos de centralidad definidos se estructura un relato del proceso de

conformación y escenario actual que presentan cada una de estas centralidades para conformar un mapa actualizado del sistema de centralidades según jerarquía, especificidad, delimitación y área de influencia donde se expliciten las diversas modalidades de interrelacionamiento y vinculación entre ellas.

Construcción de una nueva mirada al Sistema de Centralidades

Se presentan las conclusiones preliminares del Laboratorio de Centralidades Urbanas a la fecha de esta publicación, donde quedan planteadas temáticas que ya han sido consensuadas en el colectivo, y otras a indagar, para aportar a la construcción de una nueva mirada al Sistema de

Centralidades del Área Metropolitana de Montevideo.

Claves para comprender el actual Sistema de Centralidades: el desarrollo del concepto de centralidad y su potencial como generador de derecho a la ciudad

La revisión del Sistema de Centralidades en la ciudad de Montevideo planteada como objetivo de esta investigación derivó en la necesidad de profundizar sobre la definición del término *centralidad*, término comúnmente acuñado en la jerga de la disciplina urbana, pero que frente a los procesos contemporáneos es necesario reelaborar, para que sea herramienta y soporte de acción en el territorio.

A partir de la Teoría de los lugares centrales (Christaller, 1933) en la que se enuncia que el territorio se organiza en espacios jerarquizados según el “superávit de servicios” que ofrecen, se desarrollan diversos conceptos de centralidad donde el foco común se pone en la definición como lugar atractor de personas donde se producen elevados intercambios.

A partir de la década del setenta esta definición basada en criterios con predominancia de flujos económicos se revisó con los aportes de autores desde las ciencias sociales como Henri Lefebvre (1969), entre otros, que ponen el foco en las relaciones sociales que le dan sentido y

coherencia a dichos espacios dentro de la trama de la ciudad.

En las últimas décadas surgen posiciones que explicitan la riqueza de las centralidades como “espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos” (HYDEA-Target Euro, 2008). Se identifican en ellas “i) una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan su grado de atracción de personas; ii) buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte); y iii) el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen, siendo un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes” (Cuenin y Silva, 2010).

Frente al fenómeno de globalización y expansión urbana en América Latina aparecen nuevos lugares de consumo que tienen la capacidad de ser atractores para la población, definiendo nuevas relaciones temporal-espaciales.

Para comprender el actual Sistema de Centralidades nos afilamos al trabajo de Paris (2013), el cual retoma la clasificación de funciones centrales de otros autores e identifica las centralidades tradicionales, centralidades emergentes y lo que define como “lugares de centralidad”.

Los centros o centralidades tradicionales son aquellos que corresponden a espacios simbólicos que se han consolidado a lo largo del tiempo, vinculados a las trazas originarias o con los posteriores crecimientos de la

Tabla 1. Clasificación de las funciones centrales

		Agrupación		
		Funciones aisladas	Centralidades homogéneas	Centralidades heterogéneas
Localización	Núcleos densos	-	Ciudadelas	Centros tradicionales
	Dispersos en el territorio	Monofunciones modernas	Polígonos/Polos	Centralidades emergentes
	Cruces de infraestructuras	Monofunciones modernas	Nudos	Lugares de centralidad

Fuente: Paris, 2013.

ciudad, donde se mixturán en la traza pueblos o villas que se encontraban fuera de los trazados originales y que reproducen el mismo esquema de centro para su área de influencia, siendo el valor identitario y la predominancia del espacio público (plazas en algunos casos o la calle misma) de ellos una característica distintiva donde se condensan intensos intercambios.

Las centralidades emergentes están dispersas en el territorio, caracterizadas por un “alto grado de accesibilidad que atraen y estimulan a sus propios usuarios/consumidores” (Paris, 2013), donde se agrupan funciones sin aún consolidarse en el imaginario colectivo, siendo espacios diseñados en arquitectura contemporánea con potencialidad de generar nuevas propuestas de espacios de interacción.

Los lugares de centralidad exacerbaban un fenómeno del cual el propio Lefebvre en la década del setenta ya advertía:

[...] la centralidad urbana puede ser un lugar integrador para los ciudadanos más pobres, que con-

crete su derecho a la ciudad, en la medida en que allí se dan una multiplicidad de usos y de interacciones sociales. Pero Lefebvre insiste en que la centralidad en la ciudad capitalista muy a menudo no juega este papel sino que contribuye a diferenciar los espacios urbanos, lo que genera fenómenos de exclusión (Beuf, 2011).

Son espacios híbridos y complejos donde hay edificios —contenedores y espacios libres— gestionados por privados donde se dan las interacciones contemporáneas, comúnmente vinculadas al consumo. Por lo cual el espacio y la acción son controlados, lo que socava la esencia del espacio de socialización de carácter público como lugar de encuentro y manifestación de las contradicciones que la propia comunidad tiene, y agudiza los procesos de segregación socioespacial.

La clave del espacio público y la cogestión entre actores parece ser una apuesta y desafío a ser encarados para repensar el sistema de centralidades en nuestro contexto metropolitano por medio de la indagación de cuáles son los roles y re-

laciones de los centros de consumo, las centralidades tradicionales, y los posibles proyectos de nuevas centralidades emergentes en el territorio para contribuir al derecho de toda la ciudadanía.

Repensar el Sistema de Centralidades en clave metropolitana

Vinculado a los procesos de desplazamiento de la población desde las áreas consolidadas a la periferia del área metropolitana asistimos en los últimos veinte años a la aparición de grandes equipamientos de consumo (Centro Cívico de la Costa, Shopping Center de las Piedras) y lugares de centralidad como Zonamérica y el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Ante esta constatación, a la vez que nos focalizamos en el estudio de las centralidades del Municipio A, no se soslaya la necesidad de la mirada territorial más amplia, ya que las centralidades funcionan como sistema. En esa dirección las Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial y los Planes Interdepartamentales son instrumentos de ordenamiento territorial (IOT) adecuados para trabajar la temática de centralidades en clave metropolitana. Si bien el Área Metropolitana de Montevideo tiene aprobadas sus Estrategias Regionales donde se arriba a algunos consensos, aún no hay Planes Interdepartamentales en elaboración. Por otra parte, debe recordarse que la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS) es una “ley joven”, con tan solo diez años de aprobada.

Estrategias de intervención para trabajar en una policentralidad variada

Del avance del trabajo se desprende como conclusión preliminar la necesidad de diferenciar diversas estrategias de intervención entre las centralidades definidas en el POT en 1998 en el oeste de Montevideo.

Por un lado, se detectan casos donde se hallan elementos preexistentes valiosos (aspectos urbanos, históricos, área comercial consolidada, espacios públicos calificados, equipamientos), donde la estrategia propuesta es explorar proyectos de carácter integral con el objetivo de fortalecer la identidad en cada una de las centralidades, poniendo en valor la impronta que le da carácter e interés en la escala metropolitana. Ejemplos de ello son el potencial de Santiago Vázquez vinculado a los variados espacios públicos de calidad en el entorno del río Santa Lucía como espacio de ocio a nivel metropolitano; el caso de Pajas Blancas y su vinculación al acceso a la playa en el oeste de Montevideo, y la característica de centralidad de Interfase Rururbana de Paso de la Arena.

Por otra parte, se observa en el ámbito del Municipio A territorios enclavados, categorizados como Suelos Suburbanos Habitacionales donde los IOT vigentes no identifican centralidad alguna. En próximas etapas el Laboratorio se propone evaluar la pertinencia de centralidades de jerarquía local en estos enclaves. Se hace referencia concretamente a La Colorada, Barrio Gori, Cabaña Anaya, Barrio Nuevo Lamas, Los Bulevares.

Asimismo se constató que lugares definidos como centralidades en la normativa vigente no tienen o han perdido los atributos definidos como esenciales por este equipo, por lo cual se propone profundizar en el marco de esta investigación cuáles son las herramientas de gestión pertinentes para su abordaje.

Escenario actual de las centralidades en el Municipio A

Desde el punto de vista de la categorización del suelo, las doce centralidades urbanas del Municipio A se ubican en suelo subcategoría Urbano Consolidado Intermedio y suelo Urbano No Consolidado según el caso, con la salvedad de Santiago Vázquez, subcategorizado como suelo Urbano Consolidado Otros. Desde el punto de vista de la distribución en la trama, la situación puede ser en continuidad —situaciones intermedias o de borde— o en enclaves, rodeadas de suelo rural. Esta última es la condición de Santa Catalina, Pajas Blancas y Santiago Vázquez.

La situación de estas centralidades urbanas enclavadas tiende a una lógica de mayor aislamiento, con una vocación de concentrar servicios de proximidad y abastecimiento cotidiano esenciales. Presentan una situación de cierto estancamiento.

Paradójicamente, la centralidad rural de Sanguinetti y O'Higgins posee servicios educativos —escuela y liceo— que la destacan en ese aspecto respecto de las centralidades urbanas próximas.

Entre las centralidades en el continuum de la trama urbana se cons-

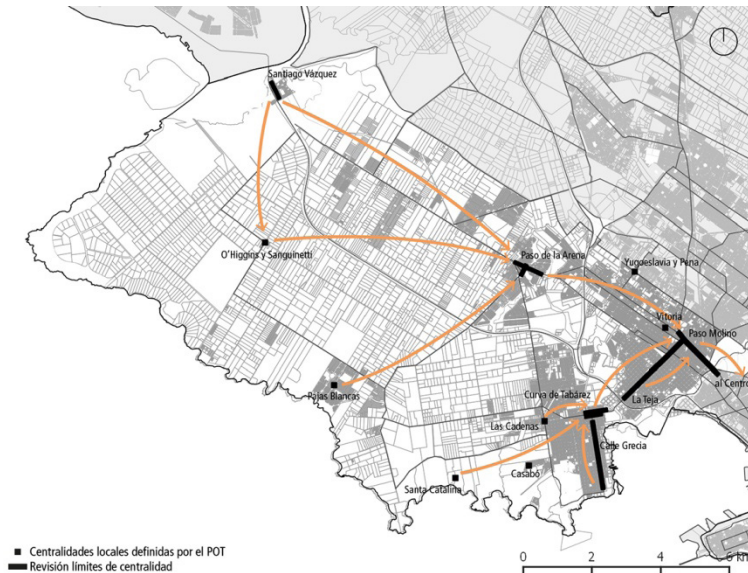
tata un mayor dinamismo relativo e interacción que se expresa en mayor presencia comercial y de servicios. Generan procesos de expansión sobre los principales conectores y arterias viales.

Dichas continuidades conforman fenómenos de conurbación comercial de baja densidad que llegan a conectar varias de estas centralidades entre sí. Esta situación puede apreciarse en el corredor conformado en torno a los ejes avenida Agraciada y Carlos María Ramírez, donde el proceso de expansión del Paso Molino hacia Belvedere provoca una conexión con la centralidad de La Teja, la que a su vez (con pequeñas interrupciones) conecta con Curva de Tabárez, y esta última con el Eje Grecia.

Mediante el mapeo de actividad comercial de dicha continuidad de centralidades a partir de corredores de circulación puede apreciarse cómo la densidad de establecimientos comerciales presenta variaciones de 60 comercios por cuadra (Paso Molino) hasta 10 (Carlos María Ramírez o Grecia).

Las densidades, perfiles y rubros de las áreas comerciales, al igual que la presencia de equipamientos y servicios, continúan estableciendo en la red de centralidades relaciones de jerarquía que definen el tipo de vínculos que estas mantienen entre sí. Desde esta perspectiva puede apreciarse en el conjunto del Municipio A, dos encadenamientos de centralidades confluyentes al Paso Molino, asociados por vínculos de proximidad y dependencia: Santiago Vázquez/Paso de la Arena/Paso Molino y Santa Ca-

Figura 9. Estudio sobre vínculos y jerarquías existentes entre las centralidades del Municipio A



Fuente: Elaboración propia en base a cartografía SIG, Intendencia de Montevideo

talina/Las Cadenas/Curva de Tabárez/Paso Molino.

Esta lógica de interrelación tiende preponderantemente a una intensificación de flujos confluyente a las centralidades de mayor dimensión que cuentan con equipamiento más variado. Se debe tener en cuenta los posibles conflictos que la mayor densidad comercial puede tener en debilitar actividades de ocio si no se realiza una gestión coordinada entre públicos y privados.

Esta configuración de centralidades, que pareciera no presentar grandes variantes en las últimas dos décadas, se enfrenta en la actualidad a un nuevo escenario pautado por la implantación de posibles lugares de centralidad como la Unidad Alimentaria (UAM) o el proyecto del Puerto de Punta Yeguas.

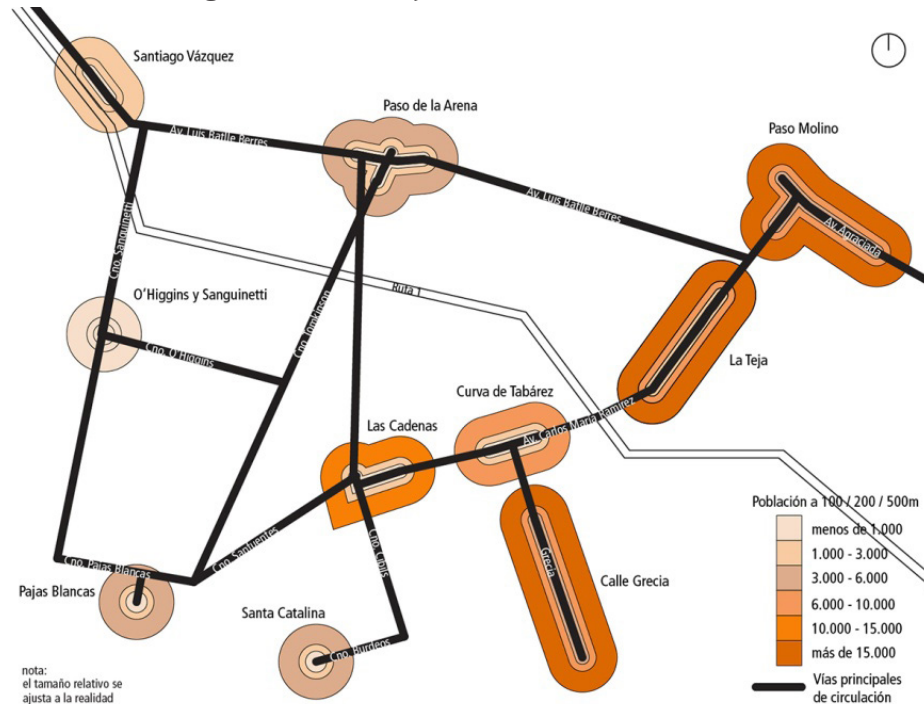
Como respuesta a los desafíos de este nuevo contexto se entiende re-

levante destacar políticas y proyectos implementados desde el ámbito público, que directa o indirectamente pueden contribuir al posicionamiento y revitalización de estas tradicionales centralidades como el Plan Parcial de la cuenca del Pantanoso, los lineamientos en la Microrregión de Santiago Vázquez, el proyecto de Nodos Urbanos de Calle Grecia y la gestión entre vecinos e Intendencia Departamental de Montevideo del parque Punta Yeguas.

Gestión de las centralidades y nuevos desafíos

La condición de singularidad de las centralidades como ámbitos en los que confluyen y yuxtaponen de manera múltiple, actividades humanas, flujos económicos y servicios, es lo que convierte estas áreas en sectores de la ciudad tan relevantes como

Figura 10. Estudio sobre cantidad de pobladores (consumo de cercanías o cotidiano) por cada centralidad del Municipio A. Graficado esquemáticamente según ubicación y tamaños relativos



Fuente: Elaboración propia

complejos. Su condición de escenarios de la vida pública —accesibles universalmente— ponen en juego de forma natural y cotidiana aspectos esenciales a la vida urbana en comunidad, como lo son el ejercicio de la tolerancia y el equilibrio entre las libertades, responsabilidades individuales y consensos colectivos.

En ese sentido y desde la perspectiva del *derecho a la ciudad* entendemos que esa diversidad/complejidad no constituye un escenario a ser depurado o superado, sino que se trata de aspectos que hacen a la esencia de estas centralidades urbanas y que por tanto, deberán ser reconocidos, jerarquizados y adecuadamente administrados.

El énfasis en este aspecto se relaciona con la preocupación ante la expansión del modelo de consumo impuesto por los centros comerciales cerrados y por la necesidad de consolidar otros paradigmas compatibles con las políticas de inclusión social, sustentabilidad y acceso democrático a la ciudad.

El extendido énfasis en la condición de espacios cerrados y en la indiferencia urbana que reflejan las lógicas arquitectónicas de estos grandes equipamientos puede hacer perder de vista otros aspectos aún más relevantes implícitos en este modelo, como es la reducción de nuestra condición de ciudadanos a simples consumidores y la renuncia a esa libertad responsable que ha fundado

históricamente la convivencia en el ámbito público de la ciudad.

La necesidad de hacer frente a estos desafíos ha conducido internacionalmente al desarrollo de estrategias dirigidas a una gestión compartida de estos centros urbanos que buscan el consenso y la articulación del conjunto de actores públicos y privados territorialmente involucrados. Estos modelos apuntan a un abordaje “integral” de las centralidades, comprenden y administran el conjunto diverso de operadores implicados, las características y particularidades del entorno urbano y la complejidad de actividades que en él acontecen.

Se señalan como experiencias de referencia a nivel mundial en este sentido los modelos de Town Centre Management (Gestión de Centros Urbanos) desarrollado en el Reino Unido y el modelo norteamericano de Business Improvement Districts (Distritos de Dinamización Empresarial). Estos modelos —sustentados en lógicas de gestión, estatutos jurídicos, estructuras organizativas y mecanismos de financiación bien diferentes— han logrado aportar al posicionamiento comercial de estos centros y a la recuperación de áreas urbanas significativas. Se implementan acciones centradas en accesibilidad, limpieza, mantenimiento, equipamiento urbano, animación cultural, promoción del asociacionismo, etcétera. La incorporación y adaptación de estos modelos por parte de otros países ha dado lugar a su vez a otras experiencias relevantes como la promovida por la Asociación Española para la Gerencia de Centros (AGECU) o la desarrollada más cerca en la región,

por la Federación de Centros Comerciales a Cielo Abierto, Cascos Urbanos y Centros Históricos (Confederación Argentina de la Mediana Empresa, CAME), también citados por Lorena Vecslir y otros (2018).

La referencia a estos modelos y prácticas no tiene como objeto un análisis o evaluación particular (cuyo abordaje excedería los alcances actuales de la investigación), sino el indicar que existe ya desde hace varias décadas una amplia experiencia internacional que habla de la necesidad de contar con modelos o estrategias de gestión que respondan de manera integral a la realidad que enfrentan estas áreas urbanas. Se superan así los abordajes parciales y las prácticas “espontáneas” que guiaron su funcionamiento tradicionalmente.

Constituye una fiel expresión de la desactualización que experimenta esta temática en nuestro medio el hecho de que los casos estudiados no cuenten con experiencias organizadas de gestión de la centralidad y —en el caso del Municipio A— solamente en el Paso Molino existe una asociación comercial formalmente constituida (aspecto relevante dado el papel de liderazgo que le ha competido a estas organizaciones en las experiencias señaladas). Es significativo que tampoco en las demás centralidades de Montevideo en las que existen asociaciones comerciales se verifican experiencias de este tipo, constituyendo como única excepción el caso del Centro de Montevideo, donde se estableció un convenio entre la Intendencia de Montevideo y la Asociación Comercial Grupo Centro que apunta al desarrollo de un pro-

ceso de revitalización y a la conformación de un ámbito de gestión permanente, con promoción de acciones integradas en las de áreas de movilidad, espacio público, equipamiento urbano, ordenamiento de venta callejera, adecuación de cartelería comercial, etcétera.

Se plantea como hipótesis que esa escasa relevancia que la temática ha tenido en nuestro medio responde en gran medida a la invisibilidad que experimentan las centralidades como parte de ese conjunto de fenómenos culturales cotidianos, cuya supervivencia se considera de alguna forma natural o inexorable y ajena, por tanto, a los devenires y transformaciones de la ciudad y la sociedad. Dichas inercias han constituido un impedimento para comprender y dimensionar los alcances de las transformaciones que —desde al menos tres décadas— experimentan estas áreas urbanas a nivel global, comprometiéndolo su futuro y desconociendo su contribución al desarrollo de centros urbanos inclusivos y democráticos.

Entre los desafíos que supone este abordaje se encuentra la búsqueda de respuestas a la convivencia y conflicto entre la economía formal e informal, a las políticas de densificación y las problemáticas de vivienda, al acceso de los emprendimientos de pequeña y mediana escala, a las problemáticas de seguridad pública y convivencia.

Dadas las características socio-culturales y urbanas que presenta el Municipio A, las políticas y acciones que pudieran implementarse en esta línea no solo contribuirían a ese posicionamiento y a la concreción de

nuevas experiencias, sino que permitirían ampliar y enriquecer el instrumental con el que la ciudad afronta sus desequilibrios territoriales y los procesos de desintegración social.

Referencias bibliográficas

- Almeida dos Santos, S. (2015). Bom Jesus da Lapa-BA na rede urbana regional e os circuitos da economia. [Tesis de Maestría en Geografía]. San Pablo: Universidad Estatal de Campinas (UNICAMP).
- Beuf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, (40)1, 147-78. DOI: 10.4000/bifea.1663.
- Christaller, W. (1966). *Central Place in Southern Germany* (trad. de C.W. Baskin). Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall Inc. Primera publicación Alemania, 1933.
- Cuenin, F. y Silva, M. (2010). Identificación y fortalecimiento de Centralidades Urbanas: El Caso de Quito. Banco Interamericano de Desarrollo. Notas Técnicas IDB-TN-156.
- HYDEA-Target Euro (2008). Programa de Fortalecimiento del Sistema de Centralidades Urbanas de Quito (ECL1041). Informe Final de Consultoría.
- Gehl, J. (2013). *La humanización del espacio urbano (EUA09). La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. España: Editorial Siglo XXI.
- Jacobs, J. (1967). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.

- Publicación original: *Le detroit a la ville* (1968). París: Editions Anthropos.
- Panerai, P. (coord.) (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Paris, M. (2013). De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio. *Dossier Monográfico Ciudades*, (16). Recuperado de <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10345/1/CIUDADES-2013-16-DELOSCENTROS.pdf>
- Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: G. Gili.
- Rovira Lara, A. (2000). Propuesta y modelos para la gestión estratégica de los centros urbanos desde la cooperación pública y privada. *Revista Gestión y Análisis de Políticas Públicas* (GAPP), 19, 19-34, España.
- Sabaté, J. (2004). Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. *Revista Urban*, 9. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. Edición Anta Ediciones.
- Urruzola, J. P. (1994). Nuevas centralidades o viejos problemas. *Revista Elarqa*, (4)12. Montevideo: Editorial Dos Puntos SRL.
- Vecslir, L., Blanco, J., Nerome, M., Sciutto, F., Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (2018). Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la Región Metropolitana. Buenos Aires: Café de las Ciudades.