

INFORME 2003

El presente trabajo es un compendio de resúmenes de trabajos de investigación en el año 2003 realizados por las distintas universidades latinoamericanas pertenecientes a la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística.

**UNIVERSIDADES DE LA
RED DE CUADERNOS DE
INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA**
Abril de 2004

CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA

Director José Fariña Tojo
Subdirectora Ester Higuera García
Diseño y diagramación Rosa María Sanz Herrero
Selección de trabajos Comisión Científica de la Red :

Argentina	Universidad Nacional de Córdoba Universidad Nacional de Tucumán Universidad Nacional del Gral. Sarmiento Universidad Nacional del Mar del Plata	María Elena Foglia Silvia Elina Rossi Andrea Claudia Catenazzi Alejandro Novacovsky
Brasil	Universidad Estadual Paulista	Adalberto da Siva Retto jr.
Chile	Universidad de Chile Universidad de La Serena	Alberto Gurovich Weisman Paz Walker Fernández
Colombia	Universidad Nacional de Colombia	Carlos Alberto Torres Tovar Alberto Gómez Cruz
España	Pontificia Universidad Javeriana Universidad Politécnica de Madrid	Patricia Rentería Salazar José María Ezquiaga Domínguez Agustín Hernández Aja Marian Leboriero Amaro Ramón López de Lucio Inés Sánchez de Madariaga
México	Universidad Iberoamericana de Puebla Universidad Autón. Metropolitana(Azcapot) Universidad Autón. Metropolitana (Xochim) Universidad Veracruzana	Francisco Valverde Díaz de León Saúl Alcántara Onofre Jorge González Aragón José Luis Carrillo Barradas
Perú	Universidad Nacional Autónoma Pontificia Universidad Católica del Perú Universidad Nacional de S. Agustín Arequipa	Alejandro Suárez Pareyón Luis Elías Rodríguez Rivero Josué Llanque Chana

Redacción Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (SPyOT),
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Avenida
Juan de Herrera 4, 28040 Madrid

Distribución Maireia Libros: distribucion@maireia-libros.com

© COPYRIGHT 2004

RED CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA

1ª edición 1ª impresión

Depósito Legal:

I.S.B.N.: 84-9728-097-0

Edita: Instituto Juan de Herrera

Imprime: FASTER, San Francisco de Sales 1, Madrid

ÍNDICE

BASES PARA UNA HISTORIA URBANA, <i>M. E. Foglia</i> Universidad Nacional de Córdoba.		7
1	Presentación	7
2	Fundamentos del enfoque	7
	2.1 La ciudad en su territorio	7
	2.2 La ciudad en su configuración. La estructura urbana	9
	2.3 Las teorías y gestión que definen la configuración	10
3	Síntesis de los estudios desarrollados	11
TERRITORIALIDAD Y ACCIÓN PÚBLICA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, <i>A. Catenazzi</i> Universidad Nacional Gral. Sarmiento.		19
1	Presentación	19
2	Lo público no estatal en las nuevas formas de acción pública sobre territorio . . .	20
3	Diferenciación socio espacial y fragmentación urbana	21
4	Los nuevos territorios de la acción pública en la región metropolitana de Buenos Aires	23
5	Objetivos Generales	23
6	Objetivos Específicos	24
7	Bibliografía Citada	25
MARCOS DE REFERENCIA PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL COMO BASE PARA UN DESARROLLO SUSTENTABLE DEL TURISMO, <i>M. Casares y G. Pastor</i> Universidad Nacional de Tucumán.		27
1	Introducción	27
	1.1 El desarrollo sustentable del turismo	27
2	La construcción del paisaje en el territorio	29
3	Análisis de Casos	30
4	Conclusiones	32
5	Bibliografía	34
I CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA URBANA Universidade Estadual Paulista.		35
INFORMACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DEL AÑO LECTIVO 2003 Universidad de Chile		39
1	Antecedentes	39
2	Políticas de desarrollo	39
3	Resultados	42
	3.1 Situación actual y/o creación artística en el interior de la FAU . .	42
	3.2 Problemas para el desarrollo de la investigación	44
	3.3 Perspectivas de desarrollo	44
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES:HÁBITAT, CIUDAD Y TERRITORIO Universidad Nacional de Colombia.		53
1	Misión	53
2	Grupos de Investigación	54
	2.1 Programa en Planeación, Gestión y Ordenamiento Territorial: Grupo Complejidad, Alternatividad y Desarrollo Territorial	54

	2.2	Programa Hábitat y Vivienda. Grupo de investigación en estado del arte sobre el hábitat y la vivienda	55
3		Objetivos particulares	56
4		Objetivo general	57
5		Objeto de Estudio	57
CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD-REGIÓN <i>P. Rentería, M.P. Umaña</i> Pontificia Universidad Javeriana.			59
PLANEAMIENTO URBANO Y TRANSFORMACIONES ESPACIALES, MADRID 1979-2000 . <i>R. López de Lucio</i> Universidad Politécnica de Madrid			67
LA FORMACIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE PUEBLA COMO CIUDAD MODERNA. <i>F. Valverde</i> Universidad Iberoamericana de Puebla.			79
1		Antecedentes	79
2		Objetivos	80
ESTUDIO DE PAISAJES HISTÓRICOS COMO RECURSOS PARA EL EQUILIBRIO ECOLÓGICO DE LAS CIUDADES EXISTENTES, <i>Grupo ARQPAIS</i> Universidad Autónoma Metropolitana - Azcapotzalco.			81
1		Introducción	81
2		Justificación	81
3		Objetivos	82
	3.1	Los principales objetivos del Proyecto de Investigación	82
4		Método propuesto para el desarrollo del Proyecto	82
5		Razones que hacen importante el proyecto	84
6		Resultados de la Investigación	85
TRANSFORMACIONES URBANAS Y NUEVAS TENDENCIAS DEL HABITAR EN MÉXICO, <i>F. N. Winfiel Reyes</i> Universidad Veracruzana.			89
Bibliografía			94
EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA EN EL CLIMA URBANO Y CALIDAD AMBIENTAL DE AREQUIPA, <i>J. Llanque</i> Universidad Nacional San Agustín Arequipa			95
1		Introducción	95
2		Consecuencias ambientales de la contaminación atmosférica	96
	2.1	Características geográficas de la ciudad	96
	2.2	Estructura Urbana	96
	2.3	La densidad y sus consecuencias ambientales	97
	2.4	El metabolismo de la ciudad	99
	2.5	Precipitaciones pluviales y lluvia ácida	99
	2.6	Calidad del aire y estrés urbano	100
	2.7	Proceso de isla urbana de calor e inversión térmica	102
3		Estrategias para la reducción de los niveles de contaminación atmosférica	103
	3.1	Estructura policéntrica compacta	103
	3.2	Metabolismo circular	104
	3.3	Reducción de los niveles de temperatura	104
	3.4	Reducción de los niveles de contaminación atmosférica	104
4		Bibliografía	105

RESUMEN

Este número es el primero de una serie que recogerá, cada año, una muestra de las principales investigaciones que se están desarrollando en las universidades latinoamericanas pertenecientes a la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística hermanadas con el departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid. La presentación de las investigaciones está por orden alfabético del país de la universidad: Universidad de Córdoba(Argentina), Universidad del General Sarmiento(Argentina), Universidad Nacional de Tucumán (Argentina), Universidad Estadual Paulista (Brasil), Universidad de Chile(Chile), Universidad Nacional de Colombia (Colombia), Universidad Pontificia Javeriana (Colombia), Universidad Politécnica de Madrid (España), Universidad Iberoamericana de Pueblo(México), Universidad Autónoma Metropolitana (México), Universidad Veracruzana(México) y Universidad S. Agustín Arequipa (Perú).

Como es propio de un número de ésta naturaleza, el contenido es muy diverso. Sin embargo, es necesario resaltar que existe un hilo conductor común a todos los trabajos presentados: “la génesis y la dinámica actual de las ciudades en su territorio”, cuestión de gran trascendencia actual ante los importantes procesos de metropolización, globalización, y fragmentación (social y espacial) de las regiones urbanas. En todas las investigaciones aparecen estrategias y alternativas que pasan por los principios de la sostenibilidad (U. Córdoba, U. Chile, U. Nacional de Colombia, U. San Agustín de Arequipa, y U. Politécnica de Madrid) la gobernabilidad (U. General Sarmiento), la preservación del patrimonio cultural y natural (U. Nacional de Tucumán), la desconcentración funcional (U. Pontificia Javeriana) y la correcta articulación público-privado (U. General Sarmiento, U. Nacional de Colombia, U. Veracruzana y U. Politécnica de Madrid).

Resulta por tanto, una muestra interesante ya que presenta la perspectiva de lo sustentable íntimamente ligada a la planificación urbanística y a la ordenación del territorio, desde diferentes líneas de investigación complementarias y transdisciplinarias.

ABSTRACT

This number is the first one of a series that will gather, every year, a sample of principal investigations that are developing in the Latin-American universities belonging to Red de Cuadernos de Investigación Urbanística related with the Department of Urban Development and Land Management of Universidad Politécnica de Madrid. The presentation of the investigations is in alphabetical order of the country of the university: Universidad de Córdoba (Argentina), Universidad del General Sarmiento (Argentina), Universidad Nacional de Tucumán (Argentina), Universidad Estadual Paulista (Brasil), Universidad de Chile (Chile), Universidad Nacional de Colombia (Colombia), Universidad Pontificia Javeriana (Colombia), Universidad Politécnica de Madrid (España), Universidad Iberoamericana de Pueblo (México), Universidad Autónoma Metropolitana (México), Universidad Veracruzana (México) y Universidad S. Agustín Arequipa (Perú).

As it is own of a number of this nature, the content is very diverse. Nevertheless, it is necessary to highlight that exists one conductive common thread to all presented works: " the genesis and the current dynamics of the cities in their territory ", question of great current transcendency in the important processes of metropolitanization, globalization, and fragmentation (social and spatial) of the urban regions. In all the investigations appear strategies and alternatives that deal with outline of sustainability (U. Córdoba, U. Chile, U. Nacional de Colombia, U. San Agustín de Arequipa, y U. Politécnica de Madrid), gobernance (U. General Sarmiento), the preservation of the cultural and natural heritage (U. Nacional de Tucumán), the functional dispersal (U. Pontificia Javeriana) and the correct joint public - private policies (U. General Sarmiento, U. Nacional de Colombia, U. Veracruzana y U. Politécnica de Madrid).

Therefore, it results an interessant sample because it presents the perspective of the sustentable intimately bound to the urban development planning and land management, from different complementary and interdisciplined lines of investigation.

**Bases para una historia urbana. Provincia de Córdoba.
Argentina. Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.**

Equipo redactor:	Dirección:	M ^{ra} Elena Foglia
	Docentes:	Sara Rossi, Josefa Martínez, David Malik Tchara, Mario Donicelli, Marcela Baliano, Carolina Peralta, Mónica Sánchez
	MDU:	Fernando Díaz, Gabriela Pestrin
	Invitados:	Aurora Bruno, Tito Gastaldi, Cristina Rearte

1 PRESENTACIÓN

La investigación que aquí se presenta constituye el primer estudio en su tipo que se realiza en el ámbito de la Provincia de Córdoba, en Argentina. Se encuadra en un enfoque integrador que, al estudio de **las estrategias de ocupación del territorio** que dieran origen a sus ciudades y pueblos -y a sucesivos impactos sobre su desarrollo posterior-, aúna el **reconocimiento de los rasgos estructurales de su configuración física**, tejido y paisaje, y el **análisis de las teorías/modelos y gestión** que los sustentaran históricamente con el objetivo de identificar las **tipologías de ciudades** que definen el carácter e identidad de sus regiones constitutivas, su **problemática** y las **recomendaciones urbanísticas** necesarias para resolverla, rescatando simultáneamente, el reconocimiento de su significado como **patrimonio cultural**.

Los fundamentos del enfoque integrador adoptado así como la síntesis de los principales aspectos estudiados hasta el momento se desarrollan a continuación.

2 FUNDAMENTOS DEL ENFOQUE

2.1 La ciudad en su territorio

Se entiende que la historia urbana de un territorio es el producto de la confluencia de un conjunto de procesos que en su concatenación histórica van configurando una realidad compuesta de centros urbanos distribuidos en su geografía cuyas propias características y las del territorio que conforman, se encuentran en permanente transformación.

La ciudad es, en definitiva, una forma particular del asentamiento poblacional que una determinada sociedad realiza en la ocupación de su territorio, respondiendo a objetivos básicos de explotación de los recursos necesarios para su propia subsistencia. Este hecho reconocido

en la historia y la geografía urbanas, implica una estrategia de ocupación la cual genera el denominado **proceso de urbanización**, término que designa tanto la transformación del medio natural o de uso rural en un nuevo producto, el medio construido -que conforma en el tiempo lo que llamamos ciudad-, como una organización territorial compuesta por numerosos centros urbanos distribuidos de una manera particular en el espacio, con una función específica respecto de la explotación del medio y un sistema de interconexiones que asegura su funcionamiento de conjunto.

La economía espacial, en su evolución como disciplina, explica particularmente este fenómeno. Observa a la ciudad vinculada con su área productiva constituyendo **sistemas urbanos organizados** cuya disposición en el espacio mantiene una regularidad de distanciamiento que tiene que ver con el tipo de producción de su región y el costo de transporte de su distribución. Apoyadas en el análisis de paisajes y mapas de las llanuras europeas se establecen teorías que sostienen que el área de influencia de cada centro urbano se delimita a partir del punto del espacio donde cuesta lo mismo ir a uno u otro centro, configurando un territorio homogéneamente cubierto por centros de servicio que, con el tiempo, por incorporación de innovaciones en el tipo de servicio o transformación de la materia prima que aportan a su región van estableciendo una red jerárquica donde algunos centros adquieren una importancia mayor, a complejizándose, mientras que otros permanecen en la misma función o cambian muy lentamente, diferenciándose así de los más dinámicos.

Interesa aquí destacar esta particularidad porque ella supone un **proceso de cambio** del rol que da origen a las ciudades, proceso que marcará su crecimiento o decrecimiento interno según su significado en la/s estrategia/s de ocupación territorial.

En la campaña europea, aquel fenómeno se dio históricamente con tal regularidad que los estudios empíricos que lo analizaron pudieron establecer redes jerárquicas de centros que casi adquirieron una connotación de norma en la organización territorial definiendo los escalones de los lugares centrales y sus áreas de influencia¹.

Pero en el caso de la ocupación de territorios conquistados, como es el caso de la América española, el proceso de urbanización territorial se da con un sentido inverso al europeo: la ocupación se produce a través de la fundación de ciudades a las que se les asigna un rol administrativo respecto de un territorio definido en sus límites y no como el resultado de ciudades que surge como mercado de la producción de un área rural generando una **fuerza centripeta**. Y esta explicación resulta importante para la comprensión de la organización territorial que es objeto de nuestra investigación, porque en ella, la ciudad ejerce una **fuerza centrífuga** sobre un territorio cuyos límites quedan inicialmente definidos de manera institucional y no como producto de una relación socio-económica espontánea y regular a la manera europea.

De tal manera, la organización territorial que respondió en la América española a la

¹ Christaller, **Die Zentralen Orte in Süd Deustchland**, 1933, confirmados también por Lösch en 1940.

estrategia de la conquista construyó inicialmente un conjunto de centros urbanos de funciones administrativas, la "ciudad-territorio", que centrifugamente fueron complementándose, en el tiempo, de manera irregular con centros de agrupamiento poblacional espontáneos de funciones diversas según las necesidades del funcionamiento territorial mayor.

Recién cuando la ocupación del conjunto del territorio se consolida, los centros urbanos se diversifican en su oferta de prestación de servicios o transformación de materia prima y comienzan a delinear un área de influencia propia como consecuencia de fuerzas de intercambio bidireccionales **centrípetas y centrífugas**. Pero este proceso, en el caso argentino, alcanza su definición posteriormente, a partir de la integración de su territorio en una **unidad nacional independiente** y del conjunto de las fuerzas de transformación que al organizar el mismo, promueven la incorporación o no de los centros urbanos iniciales al nuevo sistema productivo, y su interrelación con los nuevos centros que se van creando contemporáneamente para el cumplimiento de su propia estrategia de ocupación territorial.

Así en el caso argentino, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, la definición de una economía agro-exportadora y los procesos concatenados del tendido de las líneas ferroviarias y la colonización agrícola primero, y de industrialización y sistema vial para el transporte de carga después, van generando a su tiempo nuevos centros urbanos o el desarrollo de los previamente existentes en procesos de urbanización que modifican la organización territorial colonial y el sistema de centros de las distintas regiones por una parte, y caracterizan, por otra las situaciones de crecimiento o decrecimiento de cada centro según su significado en aquél. Por todo ello, los estudios que permiten definir las estrategias de ocupación territorial con su sistema de centros urbanos consecuentes y sus instancias históricas de cambio constituyen el marco de encuadramiento obligado de esta investigación.

2.2 La ciudad en su configuración. La estructura urbana.

El proceso de urbanización referido ahora a la materialización del hecho urbano en sí mismo, a diferencia de la acepción regional analizada en el punto precedente, requiere para el estudio de su concreción físico-funcional, de otra escala de análisis, ya que implica una transformación del suelo rural en urbano, que entraña su subdivisión y parcelamiento en dimensiones adecuadas para el asentamiento de actividades diversas de la población que se albergan en tipos arquitectónicos variados.

La subdivisión que inicia así la urbanización en sí, las calles, las manzanas delimitadas por ellas y las parcelas contenidas en éstas que constituyen el soporte del tejido urbano-arquitectónico, configuran lo que se denomina el **trazado** de la ciudad. El trazado, por lo tanto, constituye la matriz de origen de la apropiación que la población realiza del medio natural para las funciones urbanas y es el sustento del entramado resultante de su ocupación con la tipología de los edificios que configura la ciudad, definiendo su morfología y su paisaje.

Interesa remarcar aquí que su construcción, se manifiesta en una continua dinámica de

crecimiento (o decrecimiento), que queda definida en su ritmo por la función territorial que cumple la ciudad, según indicáramos en el punto precedente. El trazado original es afectado así por procesos de expansión y/o renovación que configuran cambios dimensionales, morfológicos y funcionales que conforman paisajes diferentes en el transcurrir histórico, acomplejizando la posibilidad de comprensión del conjunto hoy presente.

Sin embargo y simplifícadamente, puede afirmarse que en tal proceso se consolida un hecho central, la actividad que originó la ciudad (comercio, fuerte, mercado, capilla, posta, etc.) y un hecho periférico al mismo, el asentamiento residencial consecuente que por sus requerimientos de servicios (infraestructura) y equipamientos van generando en el tiempo lo que diversos autores reconocen como una constante en la organización de la ciudad: la **centralidad** o área de actividades centrales, **áreas periféricas residenciales** y **áreas periféricas adaptadas a usos particulares**.

Si relacionamos esta situación con el trazado y su red vial -que posibilita las conexiones entre las diferentes actividades- y con las características fisiogeográficas del medio de inserción de la urbanización (tales como características topográficas, hídricas, etc.) las distintas áreas indicadas configuran en sus formas de localización, yuxtaposición, imbricación, etc., una estructura física y de organización de conjunto definida e identificable en cada momento histórico. Y ésta es la que se denomina, en términos urbanísticos, la **estructura urbana**. Síntesis posible, en un plano, de la combinación de los procesos de urbanización efectuados a través del tiempo; expresión de la geometría que marca las fases sucesivas de realización y la organización general de sus formas, y permite la interpretación de su funcionamiento de conjunto. Y ella es la otra escala que nos interesa conocer para sentar las bases de una historia urbana. Su estudio ha sido realizado históricamente desde distintos enfoques que intentan, a partir de considerar que requerimientos similares generan rasgos compartidos, su **tipificación**, atendiendo a los grandes rasgos de su conformación y uso.

2.3 Las teorías y gestión que definen la configuración.

Si la ciudad constituye una construcción humana del espacio, como el punto de partida de toda construcción es la propia "posibilidad" de construir² se requiere un **proyecto anticipado**: qué se quiere construir y para qué, con qué objetivos se realizará. Y al mismo tiempo, considerar su posibilidad de materialización, o sea, mediante qué procesos y con qué materiales se construirá. Puesto que la ciudad es un hecho colectivo, esto presume la existencia de lo que en términos urbanísticos se denomina "**procesos de gestión**", es decir, procesos de orientación y/o conducción, según el caso, de la construcción urbana en el tiempo.

Proyecto y gestión son pues indispensables para la materialización de la ciudad y a la par, son parte de la cultura que la origina u orienta su crecimiento y cambio por lo que no pueden analizarse aislados de esta.

² Argan, G.C., **Historia de la ciudad**, Laia, 1984

La configuración urbana, analizada en este marco, se constituye en un hecho transmisor de los valores, códigos y reglas de la sociedad que integran al individuo en una cultura común y, en consecuencia, la propia configuración en sí puede adscribir un valor de *modelo*, de prototipo a imitar. Y en esa instancia, el proyecto y su diseño transformase en el *vehículo* (consciente o inconsciente) de la institucionalización de las pautas de comportamiento de una determinada sociedad.

Por todo ello, el estudio de teorías y modelos permite una comprensión valorativa del ajuste de su aplicación a la diversidad geográfica del territorio y del reconocimiento de sus innovaciones y particularidades con su significado cultural para el habitante.

3 SÍNTESIS DE LOS ESTUDIOS DESARROLLADOS

A partir de este enfoque se procedió, en primer lugar, a identificar las regiones que históricamente compartieron determinadas estrategias de ocupación territorial, y a identificar los procesos de urbanización correspondientes y su superposición histórica. Particularizando las estrategias históricas aplicadas en el actual territorio argentino al territorio cordobés, se establecieron las siguientes instancias de cambios sucesivas: la situación aborígen, la colonización hispánica, la organización nacional en el siglo XIX y la organización nacional del siglo XX. La regionalización del territorio cordobés resultante puede observarse en *Figura 1*.

Para identificar los procesos de urbanización correspondientes y su superposición se procedió a caracterizar la instancia fundacional de los distintos centros comprendidos en el sistema urbano existente por períodos y los impactos sucesivos de los períodos posteriores según puede observarse a manera de ejemplo en el Cuadro N° 1. Paralelamente se identificaron las teorías y modelos que se aplicaran en la creación urbana en los distintos períodos considerados asumiéndolas como posterior marco de encuadramiento de la ciudad en su configuración. Luego se procedió al registro sistemático de la estructura urbana de las distintas ciudades en el sistema de cada región.

El Registro permitió la sistematización comparativa de una amplia información cartográfica y de campo **tipificada** sobre la interpretación de la representación gráfica de la estructura urbana. A las características geométricas básicas del trazado vial (regular en cuadrícula, regular en retícula, irregular de geometría definida o indefinida y sus posibles combinaciones) se sumó la localización en aquel de los elementos nodales o en ejes significativos que connotaran su funcionamiento, estructural, tales como plazas, estaciones ferroviarias, ejes viales distintivos, etc. y los rasgos de la geografía del lugar cuando resultaban condicionantes de la configuración adoptada (distintos tipos de barreras topográficas, hidrográficas, etc.). Se descartaron para el Registro Sistemático, las áreas, ejes de asentamiento



Figura 1. Provincia de Córdoba. Regiones de Estudio para los procesos históricos de urbanización

Departamento Río Primero

LOCALIDAD Hab.(1991)	REFERENCIA TOPONÍMICA	PRIMERA OCUPACIÓN FECHA APROXIMADA	PRIMER NUCLEAMIENTO FUNCIÓN BÁSICA FECHA APROXIMADA	CONSOLIDACIÓN URBANA FUNCIÓN BÁSICA FECHA APROXIMADA	IMPACTO SOBRE EL DESARROLLO ACTIVIDAD FECHA APROXIMADA
Capilla de los Remedios - 524-	Comarca de "Santa Rosa"	Capilla	1904 Finalización de la capilla		RUTA NACIONAL N° 19
Cañada de Machado - 150 -		Estancia "El Sauce"		1912 Municipalidad - 1913 Juzgado de Paz	RUTA PROVINCIAL
La Para - 2263 -	"Monte del Castaño"	Parada de Carretas 1815/17 Fuerte San José - 1840 Loc. Cerrada	1911 (FCCNA) Estación y fundación del Pueblo	Municipalidad Centro de Servicios Rurales	Incorporación a cuenca lechera NE. Centro Comercial y de Servicios orientados al Agro (Forraje). Elaboración de Conservas de Pescado, Dulces, Frac. de Alcohol y café. RUTA PROVINCIAL N° 17
La Puerta - 1441 -	Paso indígena (de allí su nombre) XVII	1911 (FCCNA) Estación Fundación de la localidad (1910 se aprueban los planos)	C 1925/30 llega empalme FCGB (Tránsito-La Puerta) Explotación del Bosque	Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. Acopio de Cereales.	Cooperativa tambera. Fábrica de quesos. Escuela Técnica (carpintería) RUTA PROVINCIAL N° 17
Montecristo	"Puesto de Luján"	1886 Estación "Constitución"	1888 (FCCC) Estación "Montecristo"	1922 Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. 1965 se declara Ciudad	1960 Gasoducto vinculación Campo Durán -Salta-. Distribución gas. Industrias: químicas, premoldeados, envases, ladrillos, baldosas premoldeadas. RUTA PROVINCIAL N° 19
Obispo Trejo - 1194 -		"Pueblo Antiguo"	1871 Juan Celaya dona para la ejecución de la Iglesia (San Antonio de Padua). 1875 Fundación del Pueblo.	1911 (FCCNA) Talleres del FFCC. Explotación del Bosque. Acopio de Leña y Carbón.	1960 Municipalidad. Levantamiento FCGMitre. Decae la actividad forestal. Bañado de ganado. 1984 Hospital Zonal. RUTA PROVINCIAL N° 17
Piquillín - 1033 -	Asentamiento indígena cercano a la Laguna de "Sibopa"	1886 (FCGMB) Estación próxima a Capilla de Dolores. Centro de Servicios Rurales.	1888 Fundación del Pueblo. Explotación del Bosque. Humos de carbón y ladrillos.	1960 Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. Ramal de Carga FCGMB	Feria Agrícola-Ganadera. Acopio de Granos - Silos - Fábrica de ladrillos. RUTA NACIONAL N° 19
Río Primero - 4750 -		Estancia y Capilla "Villamonte" (a 3 km al sur del Río Primero) 1768: Fuerte	Traslado al lugar actual desde el lugar de Villamonte. 1888 (FCCC-SE) Estación. Su fundación. 1889: Sub-Comisaría.	1911: Comisión Municipal. 1925/27: Municipalidad. 1905: Explotación Forestal-Aserraderos-Leña-Carbón. 1901 y 1909 Capilla y Cementerio	1970 Industria piezas de H/A. 1967 Filial SanCor Coop. Agrícola-Ganadera-Tambos. Fábrica de Muebles de Madera. Pre-Moldeados para el Agro. 1970 Línea Alta tensión (Pilar). RUTA PROVINCIAL N° 19
Santa Rosa de Río Primero - 5298 -	"Paso del Sauce"	Merced a Juan Dávila. 1681 Estancia "Santa Rosa". 1705 Capilla/Posta. 1764 "Fuerte de Santa Rosa de la Frontera del Río de la ciudad"	1816 se crea jurisdicción Parroquial. 1854 distribución de terrenos por la Curia. 1855 se declara "Villa de Santa Rosa" trazas y solares. 1869 Cabecera de Departamento. 1881 Sub-Comisaría	1910 Municipalidad. 1925/30 Estación (Ramal FFCC Tránsito-La Puerta) Explotación Forestal-Aserraderos-Leña. 1912 Juzgado de Paz.	Centro Comercial y de Servicios. Insumos agrotécnicos. 1970 Estación Agrotécnica INTA. Tambos - Frigoríficos-SanCor-SENASA-Feria Ganadera-Fábrica de premoldeados-Carpintería metálica. RUTA PROVINCIAL N° 10
Santiago Temple		1886 (FCGMB) Estación próxima a Capilla de Dolores. Centro de Servicios Rurales.			Centro de Servicios Rurales. RUTA NACIONAL N° 19
Villa Fontana - 635 -	"Desvío Fontana"	Parada km. 294. 1911: "Instalación de una estación"	Afincamiento "Flas Colonizadas". 1920: Desmonte y Aserraderos. 1924: Comisión Municipal	1928: Municipalidad. Aserraderos. Acopio de Granos.	Decae Actividad Forestal (1940/50). Agricultura. Ganadería. RUTA PROVINCIAL N° 17.

Cuadro 1. Instancias de Impacto en la urbanización

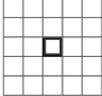
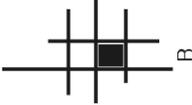
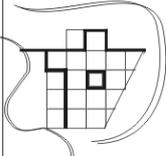
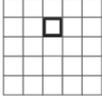
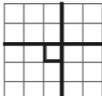
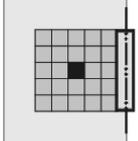
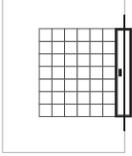
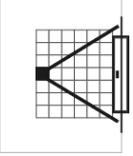
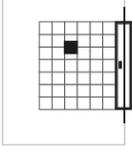
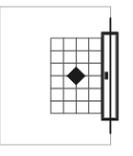
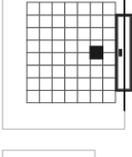
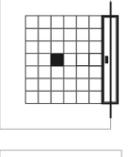
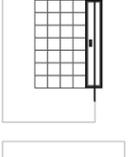
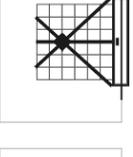
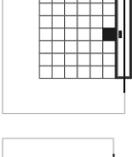
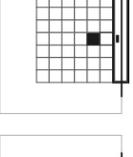
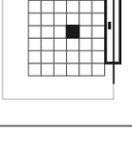
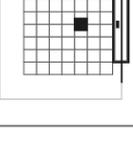
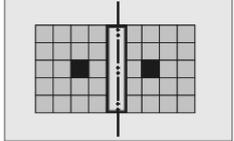
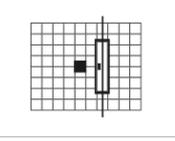
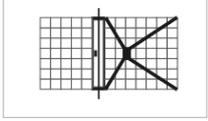
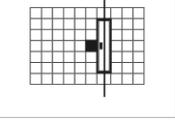
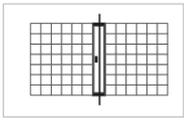
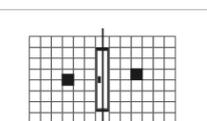
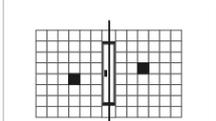
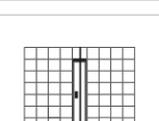
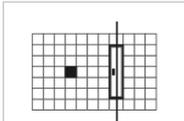
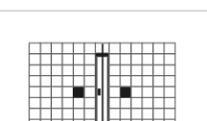
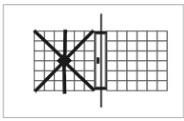
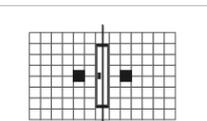
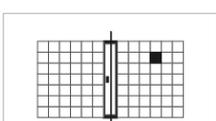
residencial o de otros usos que pudieran constituir situaciones diferenciadas (funcionales o paisajísticas) como resultado de una configuración correspondiente a momentos históricos posteriores al fundacional y respondiendo a distintas pautas en su tipología urbano-arquitectónica (áreas de crecimiento de la planta original). Estos se remitieron a estudios de detalle de centros seleccionados a tal fin para confirmar los estudios tipificados preliminarmente.

A partir de lo indicado se establecieron por su reiteración en el Registro Sistemático los prototipos o tipos bases existentes y su serie tipológica en cada región (ver *Cuadro 2*).

<p>• Categorización según trazados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> Trazados iniciales período Colonial <input checked="" type="radio"/> Trazados iniciales Villas/Pueblos S. XIX <input type="radio"/> Colonias Agrícolas fines S. XIX principio S. XX <input type="checkbox"/> Típicos del FCA. Retícula de calles subdivididas por callejuelas paralelas al FFCC. <input checked="" type="radio"/> Trazados organizados a partir del FFCC. Retículas cuadradas, rectangulares, otras y estructuradas según se detalla más adelante. <input checked="" type="radio"/> Trazados que incorporan elementos característicos de plantas "republicanas" <input type="checkbox"/> Retículas (en gral.) Con o sin Plazas, en el primer caso: Plazas ubicadas aleatoriamente. 	<p>• Clasificación tentativa según ubicación plaza/s:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Contigua/s a Cuadro Estación. En general enfrentando a la misma. <input type="checkbox"/> Interceptan calle perpendicular a Estación. Tamaño de plazas: 1 a 4 manzanas. Distancia a Cuadro Estación: 1 cuadra o más. <input type="checkbox"/> Plaza en eje de planta, entre dos calles que flaquean Estación. <input type="checkbox"/> Lateral a la calle perpendicular a Estación. <input type="checkbox"/> Retícula (cuadrada, rectangular, otra) <input type="checkbox"/> Plaza/s en un extremo del Cuadro de Estación. Sólo detectada en tramo FFCA.
<p>• Trazados organizados en función del FFCC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ambos lados de las vías. Mismo esquema. <input type="checkbox"/> Ambos lados de las vías. Distintos esquemas. <input type="checkbox"/> Un sólo lado vías. <input type="checkbox"/> Estaciones, paradas, etc. Sin materialización plantas. O sin registro como tales en Censo 91. 	<p>• Tipificación emergente de situaciones particulares:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Formas irregulares y atípicos <input type="checkbox"/> Cuadrícula heredada S. XIX

Cuadro 2. Síntesis de tipificación tentativa en todos sus variantes y modelos emergentes del Registro Sistemático establecida para su espacialización por región.

La correlación de tal tipificación preliminar con las teorías y modelos establecidos en los estudios históricos correspondientes, permite establecer la presencia en el territorio cordobés de los siguientes modelos de centros urbanos (ver *Figura 2*):

Tipo base	Variantes de Tipos
<p data-bbox="411 1877 518 1973">  A </p> <p data-bbox="411 1720 603 1825">  B </p> <p data-bbox="582 1910 624 2045"> Prototipo 1 modelo colonial </p>	<p data-bbox="384 981 550 1137">  </p> <p data-bbox="416 1205 518 1301">  </p> <p data-bbox="416 1384 518 1480">  </p>
<p data-bbox="699 1780 837 1921">  </p> <p data-bbox="879 1892 938 2045"> Prototipo 2 modelo ferroviario Estructura 1 </p>	<p data-bbox="646 645 778 801">  </p> <p data-bbox="799 645 932 801">  </p> <p data-bbox="646 831 778 987">  </p> <p data-bbox="799 831 932 987">  </p> <p data-bbox="646 1016 778 1173">  </p> <p data-bbox="799 1016 932 1173">  </p> <p data-bbox="646 1202 778 1359">  </p> <p data-bbox="799 1202 932 1359">  </p> <p data-bbox="646 1388 778 1545">  </p> <p data-bbox="799 1388 932 1545">  </p> <p data-bbox="646 1574 778 1731">  </p> <p data-bbox="799 1574 932 1731">  </p>
<p data-bbox="1050 1742 1284 1883">  </p> <p data-bbox="1337 1892 1396 2045"> Prototipo 3 modelo ferroviario Estructura 2 </p>	<p data-bbox="959 510 1134 651">  </p> <p data-bbox="1182 680 1390 801">  </p> <p data-bbox="959 680 1134 801">  </p> <p data-bbox="1182 831 1366 952">  </p> <p data-bbox="959 981 1166 1102">  </p> <p data-bbox="1182 981 1398 1102">  </p> <p data-bbox="959 1131 1118 1252">  </p> <p data-bbox="1182 1182 1366 1303">  </p> <p data-bbox="959 1332 1166 1453">  </p> <p data-bbox="1182 1384 1366 1505">  </p> <p data-bbox="959 1527 1166 1648">  </p> <p data-bbox="1182 1527 1398 1648">  </p>

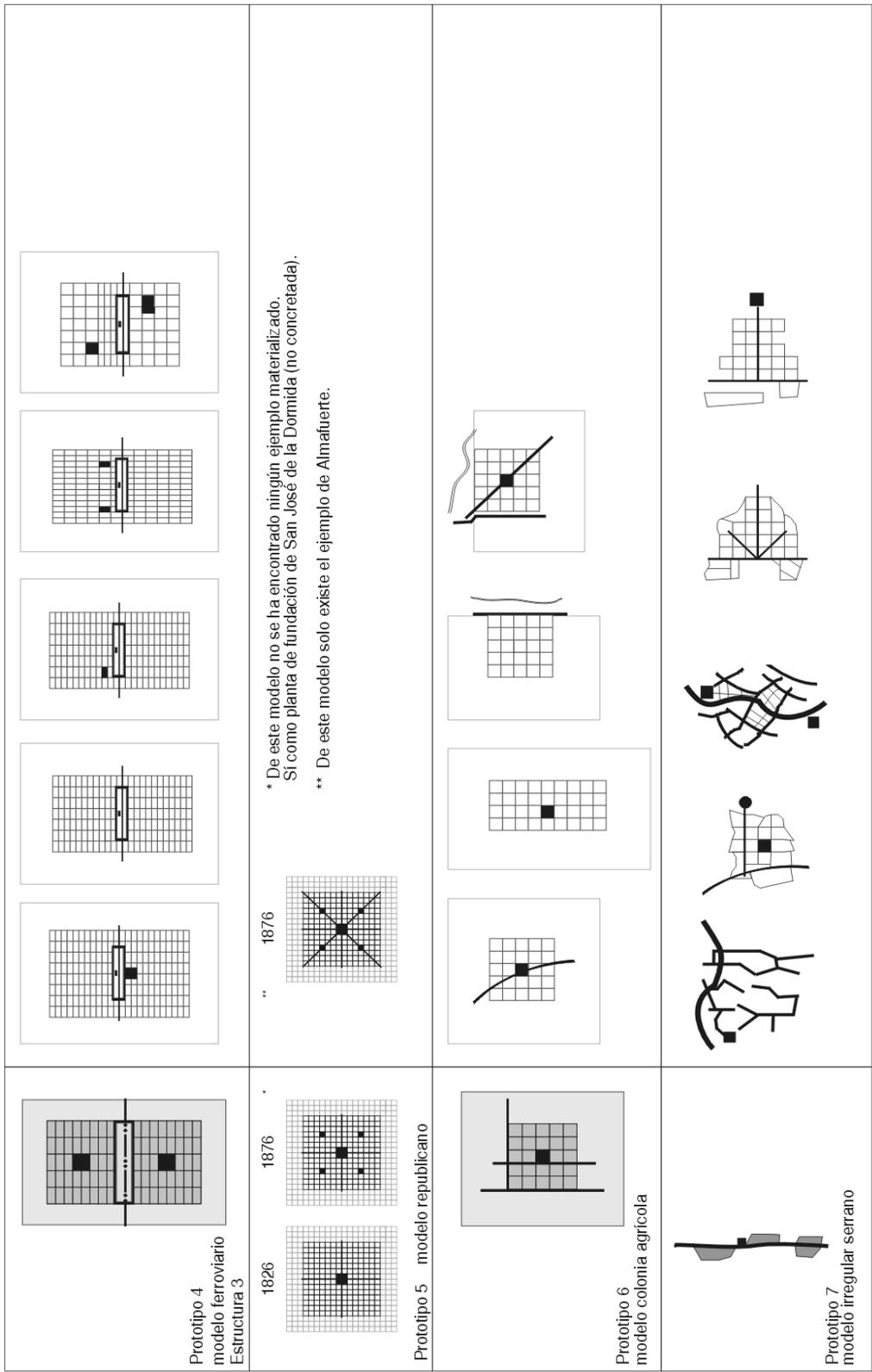


Figura 2. Correlación de Tipificación Preliminar con Modelos Teóricos

- El modelo **colonial**, correspondiente al prototipo 1 de planta en trazado cuadrangular organizada en torno a una plaza-nodo más o menos centralizada originado en la colonización hispánica del territorio. Marca a la capital provincial y está presente en las regiones correspondientes a la organización colonial del territorio (regiones 1 y 2).
- El modelo **originado en el tendido ferroviario**, correspondiente a los prototipos 2 y 3, de trazado cuadrangular que incluyen la presencia de una plaza-nodo funcional a uno o ambos lados del cuadro ferroviario, con variaciones posibles respecto de su localización y distancia en relación a la estación y su forma de vinculación (avenidas o calles) que marca la permanencia de algunas invariantes del modelo colonial y predomina en las llanuras del este y sur provincial (regiones I, II, III y IV).
- El modelo **originado en el tendido ferroviario del FF.CA**, correspondiente al prototipo 4, de trazado en retícula rectangular a ambos lados del cuadro ferroviario con una o dos plaza/s vinculada/s al cuadro de estación que constituye una innovación en el predominio numérico de los dos modelos precedentes (región II).
- El modelo de la **colonización agraria**, de trazado cuadrangular, con o sin plaza central, en algún caso emparentado con el modelo **republicano** (prototipo 5) de la ley nacional de colonización de 1876 pero simplificado y distintas variantes del modelo **republicano** que denominamos de influencia haussmanniana (aplicados a los tipos bases 1, 2 y 3), de planta en trazado cuadrangular, con incorporación de avenidas diagonales y de limitada presencia (región IV).
- Como un modelo sin precedentes teóricos parece emerger de su reiteración en ciertas zonas un **modelo de configuración de conjunto irregular** resultado de la yuxtaposición y/o imbricación de diferentes trazados respecto a un **eje vial regional** condicionados por la geografía del lugar de implantación o por la linealidad de su desarrollo. Predomina en áreas serranas (regiones 2 y 3).
- Se observan situaciones atípicas que no corresponden a un modelo definido o que resultan de la combinación de diferentes modelos, dispersos en el territorio.

En síntesis, la investigación realizada ha recopilado y sistematizado una amplia información bibliográfica y cartográfica precedentemente dispersa, estudiándose más del 70% de los centros urbanos existentes en cada región del territorio y se ha realizado su tipificación reconociendo los modelos teóricos correspondientes a cada período y los procesos de cambio que definieran su configuración y paisaje actual. Continuando la investigación, para 15 casos de diferente dimensión y características se ha profundizado el estudio que permite confirmar aquellos procesos, tipificación y recomendaciones generales para la problemática actual emergente cuyas conclusiones son parte de la investigación aún en marcha.

Territorialidad y acción pública en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Universidad Nacional General Sarmiento, Argentina

Andrea Catenazzi

1 PRESENTACIÓN

El estudio de la territorialidad y de la acción pública admite la intersección de dos ejes de análisis. El primer eje remite al territorio desde la geografía y el urbanismo, en tanto la territorialidad supone la afirmación de la influencia o el control sobre un área geográfica por parte de una organización. Un segundo eje de análisis permite un acercamiento desde el campo de las ciencias políticas y sociales, más precisamente a partir del análisis de lo público no estatal, como expresión de nuevas modalidades de acción pública sobre el territorio.

A diferencia de otros conflictos sociales, las prácticas relacionadas con el acceso a la ciudad y las tensiones que emergen, tienen una dimensión espacial, en tanto se realizan sobre un territorio y en referencia a él. El proyecto abordará dos dimensiones del acceso a la ciudad, por un lado, las prácticas que desarrollan los actores sobre el territorio y, por el otro, los procesos de toma de decisión en sus diversos grados y modalidades de participación. Sobre este planteo general, se presenta un análisis multiescalar del territorio con la intención de superar la oposición de escalas entre lo micro y lo macro, precisando una escala regional expresada en el escenario del conjunto de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y una escala local a través del estudio de casos en la Ciudad de Buenos Aires y dos municipios de la RMBA en los que ocurren y se inscriben los siguientes procesos a analizar:

- Privatización de los servicios urbanos
- Producción y uso del espacio público
- Mercado informal de la tierra y regularización dominial
- Estrategias habitacionales y provisión de vivienda de interés social
- Presupuesto Participativo

Abordaremos estas temáticas tomando como referencia temporal el período posterior a la crisis institucional de diciembre de 2001, que provocó el cambio de autoridades a nivel nacional, la emergencia de múltiples actores sociopolíticos y el fin de la ley de convertibilidad.

2 **LO PÚBLICO NO ESTATAL EN LAS NUEVAS FORMAS DE ACCIÓN PÚBLICA SOBRE EL TERRITORIO.**

Si bien durante muchos años hubo consenso en considerar a lo público como ámbito de intervención restrictivo del Estado, la privatización del Estado que se fue generalizando en América Latina a partir de las políticas neoliberales implementadas en las últimas décadas, puso en cuestión ese consenso tanto desde los sectores conservadores como desde los más progresistas, desarrollándose la idea de lo público no estatal.

La noción de lo público tiene un sentido tanto topográfico como normativo. En su sentido topográfico alude a los espacios de realización de lo público mientras que en el normativo interpela a toda la sociedad ya que se refiere al interés común. Esta noción no es en modo alguno representable en un modelo general sino que es el producto de un lento y complejo proceso de construcción colectiva que involucra nuevas formas de pensar la participación de la ciudadanía en la acción pública sobre el territorio donde las historias de las diversas sociedades marcan la impronta.

Esta caracterización de lo público permite entender la acción sobre el territorio como un conjunto de mediaciones, donde la relación entre los sujetos involucrados se definen en el marco de un entramado de intereses, lo que da lugar a la visión de un proceso de interacción con actores múltiples, entre quienes se dan relaciones cambiantes de conflicto y cooperación que permite dar cuenta de un fenómeno esencialmente dinámico como es el del acceso a la ciudad.

La caracterización de los entramados de intereses que se cristalizan en las prácticas de acceso a la ciudad requiere el abordaje desde distintas perspectivas analíticas.

Una primera caracterización permite acercarse a la perspectiva de *governance* (GAUDIN, J. P. 1999; GAUDIN, J. P., 2002),, como el conjunto de entramados de intereses (procesos, actores, estructuras) que producen las normas que definen la autoridad política haciendo énfasis en la multiplicidad de actores que participan de esa producción y sobre la desaparición de las fronteras administrativas y sectoriales. La noción de *governance* aparece como complementaria a la de gobierno más centrada en una aproximación institucional sobre el proceso de decisión. Sin embargo, la consideración de problemáticas relativas a la acción pública multipolar, no debería dejar de lado la identificación de la especificidad del actor político. En tanto las aproximaciones interaccionistas tienden a banalizar el rol de la política, se marca la conveniencia, antes de describir la situación de interacción, de preguntarse cómo se produjo esa situación analizada y por qué los recursos entre los actores están distribuidos asimétricamente. La pregunta que subyace es ¿A qué concepción de poder conduce esta aproximación de la acción pública?.

Un segundo acercamiento remite a la noción de acción colectiva (TILLY, L.; TILLY, C., 1981; TILLY C., 1978) que desarrollan los ciudadanos en sus prácticas cotidianas y que se sustenta en principios de solidaridad y cooperación. La acción colectiva se desarrolla en ciertas coyunturas, no está presente en forma permanente y responde a procesos de identificación

complejos cuyos objetivos trascienden la sumatoria de intereses individuales. A través de esas prácticas se constituyen sujetos colectivos con estrategias múltiples, entre las cuales tiene particular interés el influir con su participación en el desarrollo de aquellas políticas que los involucra como ciudadanos (COHEN, J., ARATO, A. 1992). Por tratarse de acciones desarrolladas por colectivos complejos sus prácticas están atravesadas permanentemente por tensiones múltiples que surgen de su interacción con los otros actores públicos y privados.

Un tercer acercamiento remite a la noción de estrategias familiares y la pertenencia a redes¹ de intercambio y a organizaciones sociales en tanto constituyen herramientas centrales para acceder a la ciudad (OZUEKREN y VAN KEPEN, 2002) y garantizar la permanencia en el territorio. El objetivo de las estrategias vinculadas a la participación en redes sociales y en organizaciones sociales con base territorial es generar y participar en un sistema de intercambios o red de ayudas mutuas que les permiten a los hogares aumentar su potencial de ingresos y modificar la relación entre necesidades y recursos. Dada la capacidad que tienen para generar una multiplicidad de recursos, la participación de los sectores populares en estas redes y en los espacios de organización es reconocida por la bibliografía como parte sustantiva de las acciones dirigidas a solucionar o por lo menos a limitar los principales problemas que los afectan. Asimismo, las redes familiares y sociales vinculan a las familias al acceso a recursos de los programas sociales y a los servicios públicos. Sin embargo, reconocer su importancia en la vida cotidiana de las familias, en general, y en sus posibilidades de acceso y permanencia en el hábitat, en particular, no debe empañar nuestra capacidad para revisar las condiciones en las que el intercambio y la movilización de recursos de las redes sociales es posible.

3 DIFERENCIACIÓN SOCIO ESPACIAL Y FRAGMENTACIÓN URBANA

Los servicios urbanos, la vivienda, el suelo urbano, el espacio público son componentes de la ciudad y desde su origen aparecen como elementos estratégicos de la regulación social y espacial, es decir de la permanencia o la transformación de las relaciones sociales, y de la orientación y control de flujos que estructuran el espacio urbano (ABALEA, F. 1993, 96). En este marco, la noción de territorialidad implica la afirmación de la influencia o el control sobre un área geográfica (o espacio urbano) por parte de una organización o un individuo en nombre de la organización (SACK, R. 1996).

La territorialidad de las ciudades latinoamericanas no pueden comprenderse sin especificar los procesos de diferenciación socio-espacial. CASTELLS M. (1991) señala que

¹ En este trabajo el término *redes* alude a las redes de ayuda basadas en las relaciones que se establecen entre vecinos, amigos, parientes, con el objeto de intercambiar bienes y servicios necesarios para satisfacer las necesidades de la vida cotidiana -alimentación, vestuario, vivienda, etc. (Gutiérrez; 1992:170). Estas redes estructuran la interacción de los agentes como resultado de sus estrategias (Baranger, 2002:59).

la oposición entre opulencia y pobreza en un espacio urbano compartido es un tema clásico de la sociología urbana. La segregación espacial implica que los estratos sociales ocupan lugares diferenciados de la ciudad, incrementando la distancia física entre ellos y elevando las barreras institucionales entre las comunidades de residentes, al especificar la gestión de las instituciones sociales según su localización. Diversos autores plantean una caracterización de estos procesos de segregación, en términos de ciudad dual (CASTELLS, 1991), en términos de archipiélagos urbanos (DE MATTOS, 1996) en tanto la segregación se identifica con las nuevas formas “concentración expandida” y multifragmentación que expresa la articulación entre procesos de profundización de la alteridad centro/periferia y las nuevas formas de fragmentación socioespacial.

Así entendidos, los procesos de diferenciación socio espacial son procesos multiescalares que a escala de las unidades domésticas expresan inserciones diferenciales de las familias en la producción y en el consumo. Dicha inserción hace referencia a posiciones sociales -- no a personas específicas -- que se identifican en términos de relaciones en el mercado y, por ende, en el territorio en donde se dirime el control de los recursos. Las estrategias que las familias despliegan para acceder al hábitat y para permanecer en el territorio² se vinculan con la posición que ocupan en el sistema social, son afectadas por la estructura a través de la pertenencia a grupos y segmentos sociales con diferente capacidad de acumulación de recursos que a su vez, a través de la acción social, tienen capacidad de operar sobre dicha estructura. De este modo, los procesos de diferenciación socio espacial – en el nivel de las unidades domésticas -- reconocen una dimensión material, pero también una dimensión simbólica, en la medida en que son producidos, definidos y redefinidos en la interacción social y la experiencia.

Finalmente, la cuestión del *tiempo* a partir de la inercia de los fenómenos espaciales teniendo en cuenta que las transformaciones socioeconómicas más globales tardan en plasmarse en la instancia socio-espacial o incluso, que alguna de ellas no necesitan realizar modificaciones espaciales para hacerse efectiva. Todo esto tiene el sentido de alertar sobre las conexiones causales -que pueden ser apresuradas- entre cualquier fenómeno espacial presente en una época de crisis global y la crisis misma. Relacionado con lo anterior, se presentan dificultades para prefigurar, a partir de los hechos constatables en un período de crisis las características de la estructura espacial que está en proceso de gestación (JARAMILLO y CUERVO, 1993).

² El concepto *estrategias habitacionales* alude a las decisiones que toman las familias y los objetivos que ellas persiguen en materia de hábitat (Dansereau y Naváez-Bouchanine, 1993). Se enmarca en la problemática general de la reproducción social y de las estrategias familiares de vida; ya que es precisamente en las prácticas, en las decisiones, en los proyectos y en los movimientos que las familias realizan para satisfacer sus necesidades habitacionales y permanecer en el territorio, en donde se articulan la posición de las familias en la producción y en el consumo y los factores del contexto que operan como restricciones al comportamiento de los actores -- los ciclos económicos, las características de la estructura del empleo local, las tendencias en el mercado inmobiliario, etc.

4 LOS NUEVOS TERRITORIOS DE LA ACCIÓN PÚBLICA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Desde la década de 1980, las políticas de descentralización y focalización instituyeron al territorio como ámbito privilegiado de la acción pública, un territorio en el que la privatización de los servicios urbanos de 1990 introdujo nuevos conflictos. Estas políticas se combinaron en un proceso complejo del cual interesa resaltar, tal como mencionábamos en CATENAZZI, A. y FILC, J., (2001, 2) el *doble proceso de retirada y penetración del Estado*. A partir de la reforma del Estado se produce la llamada “retirada” de éste al dejar de producir y proveer servicios públicos urbanos. La progresiva transferencia de funciones al sector privado implicó la *ampliación de criterios mercantiles en los servicios*, con la consiguiente transformación de la responsabilidad del Estado. Se trata de dos procesos mutuamente determinados: la focalización de las políticas y el aislamiento de aquellos barrios en los que el mercado no entra porque no tiene demanda efectiva a la cual responder. Con la *penetración* del Estado se hace referencia por una parte, a dichos programas focalizados y sus efectos no sólo sobre los receptores sino también sobre los mediadores.

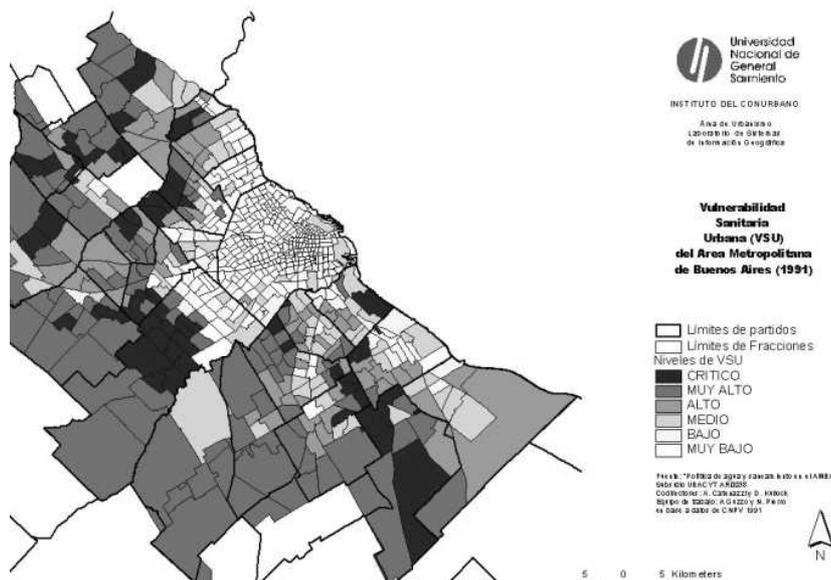
A través de diversas mediaciones, este proceso fue configurando el conjunto de prácticas que los diversos actores sociales realizan para su reproducción en la ciudad. En el contexto de la aglomeración Gran Buenos Aires, la ampliación de criterios mercantiles en el proceso de calificación del espacio urbano agudiza la diferenciación socio – espacial existente como resultado de la combinación perversa de dos fenómenos: por una parte, se amplía la brecha de la desigualdad de ingresos y por otra, se profundizan las formas mercantilizadas de acceso a las condiciones de habitabilidad. La tendencia de la nueva distribución de la RMBA, en la línea de lo que diversos autores denominan “ciudad multifragmentada”, muestra sectores altos y bajos que se encuentran mezclados en espacios geográficos cada vez más acotados, distribución que implica una mayor visibilidad de las fronteras porque los diferentes sectores sociales aumentan sus esfuerzos por separarse de los otros para mantener distancia. La resultante yuxtaposición de modos de vida no sólo refuerza la fragmentación socio espacial sino que alimenta la conflictividad por el uso del territorio.

5 OBJETIVOS GENERALES

- Aportar al debate y a la producción teórica acerca de la articulación de la territorialidad de la acción pública en las distintas instancias de acceso a la ciudad.
- Indagar sobre los entramados de intereses articulados en torno al acceso a la ciudad y sus manifestaciones en la acción pública.
- Contribuir a la comprensión de la urbanización de la RMBA atendiendo a las tensiones que introduce el proceso de multifragmentación socio espacial.

6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar y analizar los entramados de intereses desplegados alrededor del acceso universal a los servicios urbanos en la RMBA, en particular saneamiento y electricidad, indagando las interrelaciones entre el escenario local y el metropolitano.
- Explorar las diferencias en los entramados de intereses que se articulan en torno a la cuestión de la producción y el uso del espacio público relacionando los escenarios locales y metropolitanos de la RMBA en el marco del proceso de multifragmentación socioespacial.
- Caracterizar y analizar los entramados de intereses desplegados en torno al acceso a la ciudad entre las familias de sectores populares en el RMBA, indagando particularmente las interrelaciones entre estrategias habitacionales, la pertenencia a redes y/o a organizaciones sociales y las políticas sociales de tierra y vivienda.
- Caracterizar y analizar el entramado de intereses en torno al submercado informal de la tierra en la RMBA, tomando en cuenta las políticas de regularización dominial, el mercado formal y las estrategias familiares de vida.
- Discutir la propuesta del presupuesto participativo como herramienta de democratización de las relaciones entre el Estado y la sociedad y explorar las modalidades que asume en el proceso de toma de decisión sobre las prioridades a ser tenidas en cuenta en la ejecución de la parcela del presupuesto municipal referida a la obra pública en la región metropolitana.



Mapa 1. Vulnerabilidad Sanitaria Urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires

7 BIBLIOGRAFÍA CITADA

ABALEA, F.

1993 *Régulation sociale et régulation spatiale*. En “Services urbains et gestion locale” Enjeux et perspectives de recherches (1985-1993). Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme / Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche / Direction de l'architecture et de l'urbanisme. Plan Urbain. Les éditions Villes et Territoires.

BARANGER, D.

2002 *Sobre estructuras y capitales. Bourdieu, el análisis de redes y la noción de capital social*. En Revista de Antropología AVA. Nº 2. Universidad Nacional de Misiones. Pp. 41-63.

CASTELLS, M.

1991 *El auge de la ciudad dual: teoría social y tendencias sociales*. Revista ALFOZ Nº 1. Madrid.

CATENAZZI, A. y FILC, J.

2001 *Conceptos y procesos para reflexionar sobre la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Mimeo.

COHEN, J.L. y ARATO, A.

2000 *Sociedad Civil y Teoría Política*. FCE. México.

DE MATTOS, C.

1996 *Dinámica económica globalizada y transformación metropolitana: hacia un planeta de archipiélagos urbanos*. Mimeo

DANSEREAU, F. Y NAVÁEZ-BOUCHANINE, F.

1993 *Les stratégies familiales et résidentielles à Rabat-Salé*. Montréal. Villes et Développement. Groupe Interuniversitaire de Montréal. Gaudin, J. P. (1999) Gouverner par contrat. L'action publique en question. Editorial Press de Sciences Po. París.

GAUDIN, J.P.

2002 *Pourquoi la gouvernance ?*. Editorial Press de Sciences Po. París.

GUTIÉRREZ, A.T.

1992 *¿Vivir para comer? El consumo de los sectores populares urbanos*. En Cariola, C. (Comp.); Sobrevivir en la pobreza: El fin de una ilusión. Caracas. CENDES/Nueva Sociedad.

JARAMILLO, S. y CUERVO, L.M.

1993 *Tendencias recientes y principales cambios en la estructura espacial de los países latinoamericanos*. En Urbanización latinoamericana. Nuevas perspectivas. Colección

Historia y Teoría latinoamericana. Edit. Escala. México.

OZUEKREN, S y VAN KEPEN, R.

2002 Housing Careers of Minority Ethnic Groups: Experiences, explanations and prospects?: En Housing Studies, Vol. 17, n° 3.

SACK, R.

1984 *La concepción social del espacio*. Traducción: Fritzsche, F. Mimeo.

TILLY, CHARLES

1999 *Durable Inequality*. En Moen, P., Dempster, M. y Walker, H. (Editores); *A Nation Divided: Diversity, Inequality and Community in American Society*. Cornell University Press. Nueva York.

TILLY, CHARLES

1978 *From mobilization to revolution* Reading, Mass: Addison Wesley Pub.Co.USA

TILLY, LOUISE Y TILLY, CHARLES

1981 *Class conflict and collective action*. Published in cooperation with the Social Science History Association [by] Sage. Beverly Hills

Pensar en términos de **sustentabilidad del turismo** implica, tal como sostiene desde una visión latinoamericana Enrique Left, la internalización de los valores ecológicos y culturales en los que se sostiene el desarrollo. Es considerar conjuntamente posibilidades de incremento de renta, las mejores condiciones de vida y de trabajo de la población, conjugadas con la preservación de los valores históricos-culturales de las comunidades en las se incorpora el turismo como base del desarrollo sostenible.

Requiere pensar en términos del **territorio**, noción que se basa en la comprensión integrada de los elementos naturales y humanizados que componen el espacio y cuya evolución permite diferenciarlos de otros vecinos (FERNÁNDEZ SALINAS, 1996), incluye la heterogeneidad y complejidad del mundo real, sus características medio ambientales específicas, los actores sociales y su movilización en torno a estrategias y proyectos diversos, así como la existencia y acceso a los recursos estratégicos para el desarrollo productivo y empresarial. (ALBURQURQUE LLORENS, 1995).

El territorio, como un complejo hecho de superposiciones que integra al espacio físico las improntas sociales a través de sus valoraciones culturales, es una manifestación de la sociedad que lo construye y es el elemento primordial del que se nutre y en el que transcurre la actividad del turismo (la experiencia turística se produce en un espacio físico determinado e históricamente localizado).

Son los **actores sociales y las instituciones** mediante sus actuaciones –de conservación, de implantación, de ocupación que introducen morfologías específicas– las que ponen en evidencia la percepción y el reconocimiento del territorio como bien patrimonial cultural. En el contexto de una sociedad cada vez más global, frente a la mundialización de los modos de vida y la estandarización cultural, la identidad social se afirma en el reforzamiento de identidades locales y regionales.

Cabe recordar que el turismo del s. XXI se moviliza apegado a esos ejes de identidad / singularidad.

Si **Patrimonio** es "*todo aquel aspecto del entorno que ayude al habitante a identificarse con su propia comunidad, en el doble y profundo sentido de continuidad con una cultura común y de construcción de esa cultura*" (WAISMAN, M.; 1993), las demandas actuales de calidad, especialización y autenticidad, revelan al patrimonio, en su mas amplia definición, como indicador y recurso para la satisfacción de estas necesidades regionales.

La UNESCO a partir de 1992 ha incorporado como categoría de bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial, a las interacciones significativas entre los seres humanos y la naturaleza reconocidas como "**paisajes culturales**" englobando bajo esta denominación a ese trabajo combinado que expresa una larga y profunda relación entre una sociedad y su entorno natural. Por tanto, el paisaje cultural es una porción de un territorio construido que cobra sentido bajo la mirada de un observador.

De allí entonces que el territorio, como patrimonio es también capital fijo y capital social., por tanto recurso que alcanza el rango de cultural más que por su valor intrínseco histórico social- o reconocimiento objetivo, por su aceptación social (VALCARCEL, 1997).

Los paisajes culturales, pensados en términos turísticos, son objetos de consumo y motivo de resignificación del territorio, a la vez que se constituyen en referentes claves en la competitividad regional. Desarrollo y turismo, territorio y patrimonio; se conjugan en ese área de difícil equilibrio llamado paisaje cultural. En este sentido el Desarrollo es Sustentable cuando es capaz no sólo de mantener si no de acrecentar y mejorar el patrimonio otorgándole y generando nuevos valores de significación (bienes heredados que le otorgan identidad).

No obstante y paradójicamente, en muchos casos el mismo paisaje cultural, origen de actuaciones turísticas en pos de un desarrollo sustentable, resulta el principal expoliado con las mismas.

2 LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE EN EL TERRITORIO

Diversos autores han concebido al paisaje como texto (TURRI, 2000), como conjunto de signos que se vuelven inteligibles bajo la mirada de un observador quien posee una clave, colectiva y/o personal, que le permite su comprensión. Efectivamente, la interpretación del patrimonio en su sitio y contexto de producción, explicado bajo la denominación de paisaje cultural puede ser la clave para una comprensión más profunda y plena, por propios y ajenos, del texto que resume la relación simbiótica entre la gente y el espacio natural en el que construye su hábitat.

“*La mirada hace al paisaje*” dice Beatriz Sarlo¹. La mirada es el primer acto a partir del cual se inicia el proceso de percepción. Este proceso que estará teñido por el sesgo cosmovisional en el que subyacen determinadas síntesis del observador, permitirá la valoración crítica de ese paisaje para considerarlo recurso o residuo y eventualmente, proyectar acciones. Un mirada sobre el estado del paisaje cultural a escala territorial del Noroeste Argentino particularmente en el Valle Calchaquí, y en su antesala tucumana, el Valle de Tafí, evidencia el deterioro del mismo como consecuencia de los fuertes impactos generados por sucesivas intervenciones que se hacen patentes en la imagen del paisaje resultante.

El emplazamiento del **Hotel en las Ruinas de Quilmes** y el de la **Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos** en El Mollar pueden ser ilustrativos de la cosmovisión que subyace en el proceso de gestión de los recursos territoriales y consolidación del espacio turístico en el Valle Calchaquí.

¹ Naselli, Cesar; 1991. P13, cita de Beatriz Sarlo, Una modernidad periférica, Bs. As. Nueva Visión 1989, Pág. 34 que su vez es una cita de Raymond Williams.

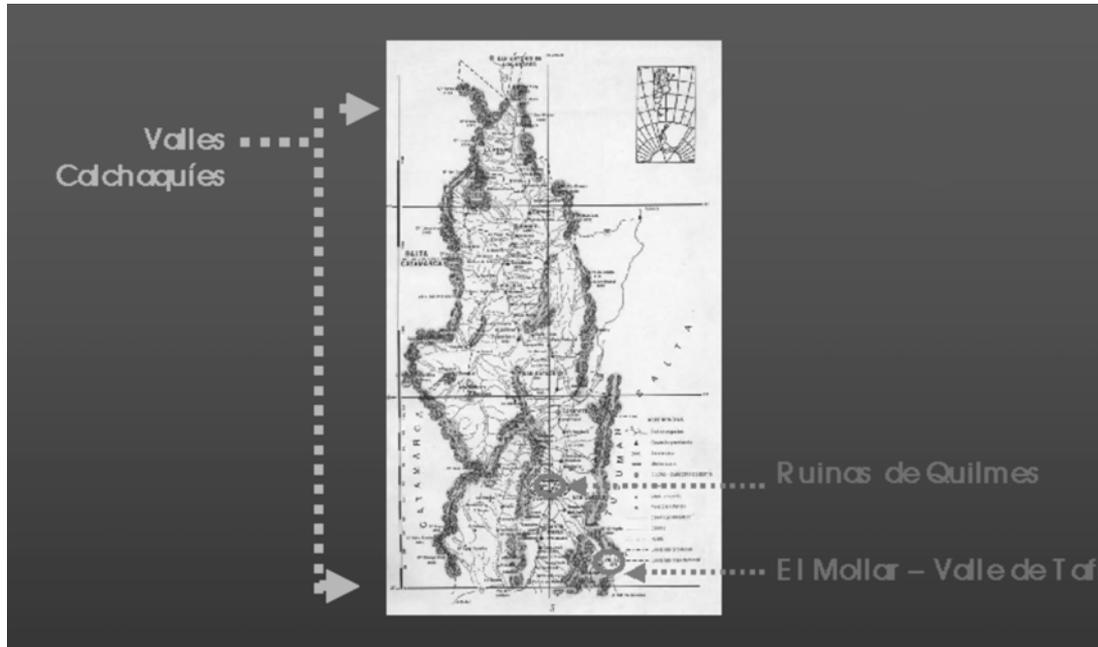


Gráfico 1

3 ANÁLISIS DE CASOS

El **contexto** de toda obra de arquitectura no es sólo el entorno físico sino también el ámbito cultural del que participa. Desde la arquitectura podemos potenciar sus valores y contribuir a transmitirlos o ignorarlos o manipular aspectos del mismo para contribuir al montaje de un espectáculo al costo de la destrucción de los valores patrimoniales que supuestamente pretendemos salvaguardar.

La **autenticidad** es la medida de la verdad esencial de los valores o mensajes que comunica el patrimonio cultural según lo perciben aquellos que entran en contacto con el sitio.

La meta de la interpretación es aumentar el conocimiento sobre la complejidad y refinamiento de la cultura aborigen (el patrimonio cultural).

La construcción del Complejo Turístico en el yacimiento arqueológico del Complejo Ruinas de Quilmes. se encuadra en el marco de la ley Provincial de Promoción Turística (Ley 6700), cuya finalidad última era promover el desarrollo mediante el aumento de la actividad turística local a la vez que conservar, proteger y desarrollar el patrimonio turístico, natural, histórico y cultural de la provincia, incrementando la preservación ambiental, paisajística y arquitectónica.

El edificio, pretende asemejarse al paisaje a partir del partido arquitectónico y del uso de la piedra como revestimiento de muros en una pretendida mimetización con el entorno al tiempo que se manipulan iconos de la cultura aborigen en una profusa y reiterativa proliferación.

En el conjunto el yacimiento cumple un papel menor, como una suerte de parque temático del hotel, recreando un mundo Quilmes de utilería, borrando las diferencias entre lo que es el sitio arqueológico y el espacio exterior del edificio mediante la construcción de ruinas falsas (o en todo caso, la violentación de las verdaderas).

En síntesis, una mirada simplista del desarrollo se traduce una trivialización mayúscula del patrimonio en base a una manipulación del territorio, de los iconos de la cultura aborigen y una aplicación desnaturalizada de la política de promoción turística.

En el caso de la provisión de infraestructuras, es necesario dejar en claro que ciertas infraestructuras aparecen como imprescindibles a partir de determinados umbrales de demanda, por ello la necesidad de dotar de un servicio de Tratamiento de Residuos Urbanos (PTRSU) en el ámbito del valle de Tafí, conforme al incremento de las llegadas turísticas al valle de Tafí que prácticamente triplican a la población estable del valle.

La Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos, surge como parte de la compensación ambiental a la provincia de Tucumán por los efectos causados por las obras y actividades del electroducto realizado por La Alumbra Ltd. para la explotación minera en Catamarca.

La planta, en fase de construcción, se localiza en predios fiscales ubicados en el ingreso al Valle de Tafí, en relación directa con el acceso a El Mollar, en el espacio del Parque Provincial Los Ñuñorco y de confluencia de tres Reservas Naturales de la Provincia de Tucumán – Quebrada del Portugués, Los Sosa, La Angostura– y al Lugar Histórico Nacional, Los Menhires.

Esta singular coincidencia de espacios protegidos revelan el alto valor patrimonial de carácter excepcional a nivel provincial de este territorio.

Los supuestos que subyacen en la decisión de la localización de la PTRSU no consideran el impacto económico y social que implica la agresión al paisaje de la localización escogida y tiene implícito desconocer la naturaleza de la actividad turística.

Se desprende de la localización escogida, una valoración que considera que la dinámica de la experiencia turística transcurre en la Villa de Tafí del Valle —donde se localiza la mayor parte de la planta hotelera— lo cual lleva a ignorar que todo el ámbito comarcal es el depositario de los recursos patrimoniales en los que se sustenta el atractivo de ese espacio turístico. Por último, que El Mollar, como acceso al valle y espacio de confluencia de los espacios protegidos, constituye la primera escena que recibe el visitante.

Aunque, el procedimiento de la EIA (al que ha sido sometido el proyecto) “requiere la consideración de los impactos en el corto, mediano y largo plazo” y “de los intereses de la

comunidad donde se desarrolla la actividad –ponderaciones, prioridades, grupos sociales que representan intereses concretos directos (paisaje, cultura)² – el apto ambiental otorgado a la obra revela la escasa la valoración del paisaje cultural en el proceso de gestión.

En las decisiones de localización han primado las miradas sectoriales por encima de la necesaria integración de las mismas en una perspectiva territorial. El resultado en ambos casos, es la expoliación de capital y no el acrecentamiento de los valores.

De nada ha servido los mandatos constitucionales, la legislación nacional y provincial ni las declaratorias y documentos internacionales a los que el país adhiere.

4 CONCLUSIONES

De las actuaciones analizadas se desprenden las falacias en la interpretación de los valores territoriales, que conducen a la configuración de un círculo vicioso en la gestión del territorio caracterizado por la expoliación de sus recursos. De este modo lejos se está de tender hacia un desarrollo sustentable del turismo y la sostenibilidad del patrimonio.

El paisaje, si bien es una construcción colectiva, no resulta democrático. Cada agente interviene dejando su impronta, de menor o mayor cuantía y calidad, pero siempre, bajo la decisión de quienes han detentado el poder. Estos grupos dejan su marca, como signo de identificación y pertenencia a un tiempo y un lugar, fundada sobre determinados intereses.

Por todo ello revertir la situación actual hacia en un círculo virtuoso en la gestión del territorio requiere

- Aprender el paisaje como un bien cultural de alta vulnerabilidad, no renovable y recurso fundamental para el desarrollo turístico.
- Asumir que una estrategia de turismo de calidad tiene como ejes el afianzamiento de los valores de identidad local a través de su autenticidad y singularidad. La eficacia de las actuaciones y la puesta en valor de los recursos debe partir del maximizar fortalezas y minimizar debilidades. Calidad del turismo es calidad del paisaje.
- Gestionar el espacio turístico promoviendo ámbitos de participación para el involucramiento activo de la sociedad local para la toma de decisiones inherentes a la construcción del territorio.
- Empoderar la sociedad local con legislación que trascienda lo declamativo

² Art. 2, inc. C, D. Decreto 2204/3 que reglamenta la Ley 6253

para ser instrumental y operativa.

- Instalar en el ámbito del conocimiento la necesidad de promover estudios transdisciplinarios articulados sobre el eje del desarrollo sustentable del turismo en la región (I+D) con el fin de construir los marcos operativos.
- Reconocer y valorar los recursos en los que se sustenta la atraktividad territorial para el turismo.

Si la mirada hace al paisaje, que el cristal con que se mire sea la gestión democrática del mismo.



Gráfico 2

5 BIBLIOGRAFÍA

ALBUQUERQUE LLORENS, F.

1995 *Espacio, territorio y desarrollo económico local*. ILPES. S/D

CANCLINI, N

(S/D) *Culturas urbanas de fin de siglo: la mirada antropológica*
<http://www.unesco.org/issj/rics153/canclinispa.html>

FERNANDEZ SALINAS, V.;

1996 *Bases para una Carta sobre Patrimonio y Desarrollo en Andalucía*. Instituto Andaluz del Patrimonio, Consejería de Cultura. Junta de Andalucía

ICOMOS

Carta del Turismo Cultural

STOVEL, H.

1995 *ICOMOS CANADA*. <http://www.icomos.org/usicomos/authenticity/cansp.html>

WAISMAN, M. ;.

1993 *El interior de la Historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Ed. Escala. Bogotá, Colombia

I Congreso Internacional de Historia Urbana

“ La circulación de ideas sobre estética y arte urbano en Europa y Latino América: 1880-1914” (“The circulation of ideas on urban aesthetics and civic art in Europe and Latin America :1880-1914”)

Universidade Estadual Paulista, Brasil

Comité Organizador: Donatella CALABI Dipartimento di Storia dell'Architettura, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Italia
Adalberto da Silva RETTO, Jr. UNESP, Brasil
Guido ZUCCONI Dipartimento di Storia dell'Architettura, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Italia
Heleni PORFYRIOU CNR- Istituto per la Conservazione e la Valorizzazione dei Beni Culturali Roma, Italia

La Conferencia Internacional se celebrará en el “Seminário Seráfico Santo Antônio de Agudos” (4-6 de Septiembre de 2004). Es la consecuencia de la colaboración de la Unesp (Universidade Estadual Paulista) con el Doctorado en “Historia de la Arquitectura y Ciudades, Ciencia de las Artes y la Restauración” de la Escuela de Estudios Avanzados de Venecia. La iniciativa es una ocasión para celebrar dos eventos importantes de la historia del planeamiento urbano: el centenario de la muerte de Camillo Sitte (el 16 de Noviembre de 2003) y la publicación en 1904 de la primera revista de planeamiento urbano, *Der Stadtebau* (La Construcción de la Ciudad), cofundada por Sitte y Theodor Goecke.

El objetivo general de la conferencia es fomentar la comparación entre la investigación en Europa y Latino América de los años de formación del campo del planeamiento urbano. En este contexto, la Conferencia representará una valiosa oportunidad para el encuentro y el intercambio de información entre los escolares de los dos continentes, con un poco de suerte, promoviendo pautas comunes de investigación.

La Conferencia Brasileña “ La circulación de ideas sobre estética urbana y arte municipal en Europa y Latino América: 1880- 1914” está considerada por sus organizadores como una continuación de la Conferencia Internacional “ Camillo Sitte y sus intérpretes” celebrada en Venecia en 1990, y enriquecida por los resultados recientes del “Simposio Camillo Sitte” llevado a cabo en Viena en Noviembre de 2003.

Camillo Sitte, Charles Buls, Raymond Unwin, Werner Hegemann, Albert Brinckmann, Thomas Mawson, se encuentran entre los personajes más famosos que influenciaron el debate del planeamiento del periodo en cuestión, más en particular, en relación a la estética urbana.

Stadtbaukunst, Art de batir les ville, Civic Art, Arte Urbano, City Beautiful, Art Public, Arte di costruire la città, están entre los términos más comunes usados para definir y expresar el interés de arquitectos y especialistas en planeamiento en la dimensión estética de la ciudad durante esos años.

¿Cómo y hacia qué se extiende esta preocupación sobre la estética urbana influenciando a la práctica del planeamiento en los distintos países de Europa y Latinoamérica? ¿El debate local nos permite que identifiquemos corrientes europeas importantes de pensamiento, tales como, por ejemplo, la escuela Sittesque, o las enseñanzas, escritos y práctica de varias personalidades, antes mencionadas, fueron entremezcladas con preocupaciones más locales-nacionales que daban lugar a tendencias particulares, distintas en cada país? En otras palabras, ¿es posible ubicar la conceptualización de Gustavo Giovannoni de “diradamento”, el plan de Eliel Saarinen para Munkkiniemi-Haaga o el de Steen Eiler Rasmussen para Hirtshals en una escuela precisa o figura influyente, o es más rentable hablar de una corriente general de ideas sobre estética urbana que nacieron gracias a una extendida preocupación por el planeamiento de la ciudad como esfuerzo artístico? ¿Hacia qué extiende esta preocupación los distintos caracteres nacionales asumidos? Estas son algunas de las principales materias que la Conferencia se propone tratar. En particular, la primera sesión estará dedicada, en esta perspectiva, a los progresos europeos presentados y discutidos sobre una base nacional por varios expertos. La segunda sesión tratará de la cuestión de la circulación de ideas de Europa a Latinoamérica, presentando los privilegiados canales de difusión. El papel y la influencia de las importantes figuras europeas serán discutidos así como la forma en que sus ideas se llevaron a la práctica en los distintos países latinoamericanos. Finalmente, la tercera jornada se abrirá, a través de una llamada a los escritos, a varias contribuciones sobre el presente tema, específicamente, estudios sobre el caso latinoamericano.

El acontecimiento será también una oportunidad para congregar investigadores de historia urbana de diferentes partes del mundo, especialmente latinoamericanos. Por esta razón, aunque el idioma oficial sea el portugués, también serán lenguas oficiales el inglés, español, italiano o alemán, ofreciendo la posibilidad de que existan trabajos de grupos en diferentes idiomas. Siguiendo el mismo razonamiento, el congreso organizará un boletín electrónico conectado con el sitio web del evento, que pronto estará disponible con la intención de subvencionar y propagar la discusión sobre la temática propuesta.

The International Conference will be held in the “Seminário Seráfico Santo Antônio de Agudos” (September 4-6/2004). It is the outcome of the collaboration of the Unesp (Universidade Estadual Paulista) with the Doctorate on “History of Architecture and Cities, Science of Arts and Restoration” of the School for Advanced Studies of Venice. The initiative is an occasion to celebrate two major events of the history of town planning: the 100th anniversary of Camillo Sitte’s death (on November 16, 2003) and the publication in 1904 of the first town planning journal, *Der Stadtebau*, co-founded by Sitte and Theodor Goecke.

The general aim of the conference is to encourage comparative research between Europe and Latin America on the formative years of the town planning field. In this context the Conference will represent a valuable opportunity for scholars from the two continents to meet

and exchange information, hopefully promoting common research agendas.

The Brazilian Conference “The circulation of ideas on urban aesthetics and civic art in Europe and Latin America: 1880-1914” is considered by its organisers as a continuation of the International Conference “Camillo Sitte e i suoi interpreti” held in Venice in 1990, and is enriched by the recent results of the “Symposium Camillo Sitte” held in Vienna on November 2003.

Camillo Sitte, Charles Buls, Raymond Unwin, Werner Hegemann, Albert Brinckmann, Thomas Mawson, are among the most famous personalities influencing the planning debate of the period in question, particularly regarding urban aesthetics. *Stadtbaukunst*, *Art de batir les ville*, *Civic Art*, *Arte urbana*, *City Beautiful*, *Art Public*, *Arte di costruire la città*, are among the most common terms used to define and express the concern of architects and planners with the aesthetic dimension of the city, during these years.

How and to which extent this diffused preoccupation with urban aesthetics influenced the planning practice in the different European and Latin American countries? Does the local debate in the different countries allow us to identify major European currents of thought, such as for example Sittesque schools, or the teachings, writings and practice of the various famous, above mentioned, personalities were intermingled with more local-national concerns giving rise to particular, distinct tendencies in every country? In other words is it possible to trace back Gustavo Giovannoni’s conceptualisation of “*diradamento*”, Eliel Saarinen’s plan for Munkkiniemi-Haaga or Steen Eiler Rasmussen’s for Hirtshals to a certain school or influential figure or is it more profitable to talk about a broad circulation of ideas regarding urban aesthetics that gave birth to a diffused preoccupation with town planning as an artistic endeavour? To which extent such a preoccupation assumed distinct national characters? These are some of the major issues the Conference intends to address. In particular the first session will be dedicated, in this perspective, to the European developments presented and discussed on a national basis by various experts. The second session will address the issue of the circulation of ideas from Europe to Latin America, presenting the privileged channels of such a diffusion. The role and influence of certain major European figures will be discussed as well as the way their ideas were put in practice in the different Latin American countries. Finally, the third session will be open, through a call for papers, to various contributions on the subject presenting specific Latin American case studies.

The event will be also an chance to congregate researchers of urban history from different parts of the world, especially in Latin America. For this reason, although the official language from the Congress been the portuguese, it will have as also official languages the english, spanish, italian, german, opening the possibility to exist works from groups in different languages. Inside the same reasoning, the congress will organize an electronic bulletin connected with the web site from the event, that soon will be on line with the intention to subsidize and to extend the discussion about the thematic.

Informe de la investigación del año lectivo 2003

Universidad de Chile

Alberto Gurovich

1 ANTECEDENTES

La Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile organiza su labor de investigación desde cinco Departamentos (Ciencias de la Construcción, Urbanismo, Historia y Teoría de la Arquitectura, Diseño Arquitectónico y Geografía) y tres Institutos (Vivienda, Restauración Arquitectónica e Isla de Pascua).

Además de aquellas unidades, la FAU está integrada por: tres Escuelas a través de las cuales se imparte la docencia de pregrado en las Carreras de Arquitectura, Diseño y Geografía; una Escuela de postgrado que está encargada del desarrollo de dos programas de Magister, en Urbanismo y Geografía; y tres de Diplomado de Postítulo, en las especialidades de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Gestión Inmobiliaria.

2 POLÍTICAS DE DESARROLLO

A fin de orientar la actividad de investigación, se han definido cuatro áreas prioritarias para las líneas que, en conjunto, marcan la especificidad de la Facultad en torno al desarrollo sustentable del espacio habitado y habitable, a escala del recinto, edificio, vecindario, barrio, comuna, ciudad, región y país.

- Diseño arquitectónico como factor de desarrollo.
Diseño arquitectónico sustentable, la vivienda social y el diseño de productos.
- Ordenamiento territorial a escala local y regional.
Planificación y diseño ambiental, particularizando los asentamientos humanos; el hábitat rural y el manejo de los ecosistemas; el diseño del medio en tanto entorno y paisaje, y el diseño prospectivo.

- La identidad, preservación y desarrollo del patrimonio cultural, arquitectónico y urbano de Chile.
Preservación del patrimonio arquitectónico de los centros urbanos y áreas rurales del país, con especificidad en los de Chiloé, Isla de Pascua, las comunidades del altiplano chileno y otros grupos autóctonos.
- El desarrollo de la creatividad científica y artística en el campo del espacio habitable.
La experiencia de la creatividad innovadora por medios cibernéticos de operación e información.

En su origen y con el objeto de reforzar la investigación en la Facultad, se crearon en 1952 los Institutos de Vivienda y Planeación, Historia de la Arquitectura y Edificación Experimental, los que fueron sustituidos posteriormente por los de Isla de Pascua (1978), Restauración Arquitectónica y Vivienda (1984), los cuales se encuentran actualmente vigentes.

Más adelante, la Facultad amplía su cometido con la incorporación del Departamento de Geografía en 1985 y la reapertura de la Carrera de Diseño en 1996, lo cual permitió reforzar la labor de Investigación junto con el desarrollo de ambas disciplinas.

En 1982 se crea la Dirección de Investigación, cuya función es realizada desde 1991 por la Unidad de Investigación dependiente de la Dirección Académica.

Finalmente, en 1993 se definen las Áreas Prioritarias de la FAU y en 2000 se instaura un Sistema de Concursos Internos, que se dirige hacia quienes se inician en la Carrera Académica (Instructores y Profesores Asistentes) y mantienen vínculos estables con la Facultad.

Estos Concursos contribuyen a la formación de equipos de trabajo interdisciplinaria, considerando la ventaja de afinidad existente entre ellos los académicos de los distintos Departamentos e Institutos respecto a las Areas Prioritarias de la Facultad.

Los proyectos deben ser concursados anualmente, siendo evaluados por comisiones de académicos internos y externos a la Facultad.

Su duración máxima es de dos años y se dispone de un estímulo económico de \$2.000.000 por proyecto, destinado a la adquisición o reposición de bienes de capital, compra de material fungible, gastos operacionales y viáticos, además de un pequeño estipendio en honorarios para el Investigador Responsable y el Investigador Alterno, con un total anual de \$500.000.

A la fecha se han desarrollado bajo esta instancia un total de catorce Proyectos, encontrándose abierto el Concurso en su cuarta versión.

Proyectos de Investigación de la FAU (últimos tres años)

FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y ÁREAS PRIORITARIAS DE DESARROLLO

FUENTE	DISEÑO ARQUITECTÓNICO	ORDENAMIENTO TERRITORIAL	IDENTIDAD Y PATRIMONIO	CREATIVIDAD	OTROS	TOTAL	%
FAU	1	9	-	2	2	14	38.9
DID	-	1	-	1	2	4	11.1
FONDECYT	-	3	-	-	-	3	8.3
CONICYT	-	2	1	-	-	3	8.3
FONDEF	1	-	-	-	-	1	2.8
CONA	-	1	-	-	-	1	2.8
GOB. R.M.	-	2	-	-	-	2	5.5
GOB. CANADA	-	1	-	-	-	1	2.8
CSIC ESPAÑA	-	1	-	-	-	1	2.8
PROG. ESPAÑA	2	2	-	-	1	5	13.9
EASTER PACIFIC	-	-	1	-	-	1	2.8
TOTAL	4	21	2	3	5	36	100
%	11.1	61.1	5.6	8.3	13.9	100	

DISTRIBUCIÓN DE LOS PROYECTOS POR UNIDAD ACADÉMICA

UNIDAD ACADÉMICA	Nº PROYECTOS	%
DEPTO. DE CIENCIAS DE LA CONSTRUCCIÓN	3	8.3
DEPTO. DE DISEÑO	4	11.1
DEPTO. DE URBANISMO	5	13.9
DEPTO. DE HISTORIA	0	0
DEPTO. DE GEOGRAFÍA	17	47.2
INST. DE LA VIVIENDA	6	16.7
INST. DE ISLA DE PASCUA	1	2.8

UNIDAD ACADÉMICA	N° PROYECTOS	%
INST. DE RESTAURACIÓN ARQUITECTÓNICA	0	0
TOTAL	36	100

OTRAS MODALIDADES DE INVESTIGACIÓN

UNIDAD ACADÉMICA	TESIS DE DOCTORADO	PROYECTOS DE LA UNIDAD	TOTAL	%
DEPTO. Cs. DE LA CONSTRUCCIÓN	9		9	20.9
DEPTO. DE DISEÑO	3		3	7.0
DEPTO. DE URBANISMO	8	7	15	34.9
DEPTO. DE HISTORIA	7		7	16.3
DEPTO. DE GEOGRAFÍA	2		2	4.7
INST. DE LA VIVIENDA	2	3	5	11.6
INST. DE REST. ARQUIT.	2		2	4.7
INST. DE ISLA DE PASCUA				
TOTAL	33	10	43	100

3 RESULTADOS

3.1 Situación actual de la Investigación y/o Creación Artística en el interior de la FAU

De acuerdo al cuadro adjunto, se constata que del total de los proyectos aprobados en los últimos años en la Facultad, el financiamiento principal lo constituye la propia Facultad con su Concurso interno anual, ya que el 38.9 % corresponde a dicha fuente, seguido del Programa Científico Tecnológico para Iberoamérica que financia España con el 13.9 % y el Departamento de Investigación y Desarrollo de la Universidad, DID, con el 11,1 %.

Se hace también evidente la escasa participación en el Concurso nacional FONDECYT, (con tres proyectos de Geografía), el que debiera representar el paso superior en el desarrollo de la investigación una vez que se ha logrado la experiencia pertinente en los Concursos FAU o DID. Mucho menor es la participación en los Proyectos FONDEF, destacando el esfuerzo logrado por el Instituto de la Vivienda al aprobar un proyecto de esta naturaleza.

Con respecto a las áreas prioritarias de desarrollo, se observa que 61.1 % de los

proyectos se despliegan en la línea de Ordenamiento Territorial, seguido por el área del Diseño Arquitectónico con sólo el 11,1 %. Esto se explica en el primer caso, porque los Proyectos de la Facultad provienen mayoritariamente de la Geografía y del Urbanismo, en tanto que en Diseño Arquitectónico, es el Instituto de la Vivienda el que presenta mayor cantidad de Proyectos en esa área.

El escaso número de proyectos concursados en las Áreas de Identidad y Patrimonio Cultural y la de Creatividad se explica, a su vez, porque los proyectos vinculados a estas áreas temáticas son financiados por otras fuentes de recursos derivados de organismos públicos, como Ministerios o Fundaciones, como sucede en el Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura y el Instituto de Restauración Arquitectónica.

Se observa también una desigual distribución de los proyectos concursados por unidad académica, destacando la participación del Departamento de Geografía con el 47,2 %, seguido del Instituto de la Vivienda con el 16,7 % y el Departamento de Urbanismo con el 13,9 % del total de los proyectos de la Facultad.

Esto se explica porque muchos académicos desarrollan investigación financiada con fondos propios por su Unidad (como sucede en el Departamento de Urbanismo e Instituto de la Vivienda), o bien se desempeñan como Co-investigadores de proyectos concursados por otras instituciones (como es el caso del Instituto de Isla de Pascua).

Por último, cabe destacar las investigaciones desarrolladas en el contexto de los Programas de Doctorado, bajo la modalidad de Convenios establecidos entre la FAU y Universidades españolas, los que en la actualidad alcanzan a treinta y tres proyectos en ejecución.

En tales términos, en el convenio con la Universidad Politécnica de Madrid, se inscriben treinta y una investigaciones tuteladas por profesores de esa Institución, destacando los Departamentos de Urbanismo y Ciencias de la Construcción con el mayor número de académicos que se encuentran desarrollando los programas, conducentes al grado de Doctor.

En el convenio con la Universidad de Zaragoza, se hallan en plan de perfeccionamiento cinco académicos del Departamento de Geografía, dos de los cuales se encuentran en la etapa de elaboración de Tesis.

Estos convenios y los Doctorados resultantes, constituyen un factor que permite augurar un incremento de la actividad futura en Investigación dentro de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, en tanto los Proyectos FAU aparecen como un incentivo para quienes se inician en la Carrera Académica.

3.2 Problemas para el desarrollo de la investigación

Los principales obstáculos o limitaciones para el desarrollo de la investigación concursada, dice relación con los siguientes aspectos:

- Falta de conformación de equipos en función de determinadas líneas.
- Persiste en algunos académicos la cultura de trabajar en forma individual lo que dificulta establecer vinculaciones internas y externas.
- Hay una excesiva priorización de la docencia como realización de la función académica, muchas veces desarrollada a nivel tutorial, lo que implica mayor dedicación horaria, como sucede con el trabajo de Talleres o las correcciones de Proyectos de Título, especialmente en el Departamento de Ciencias de la Construcción.
- Hay ciertas limitaciones para desarrollar contratos de jornada completa o media jornada, para que, junto con atender docencia, los académicos puedan dedicarse a la Investigación, lo cual es notable en el Departamento de Diseño y el Instituto de la Vivienda.
- Existen dificultades para retener a los académicos jóvenes que regresan del extranjero con Doctorados (muchas veces con el patrocinio de la Universidad), y que estarían en condiciones de integrarse mediante la Investigación.
- Y, lo más grave reside en la falta de valorización o desconocimiento de la labor de investigación por parte de las Comisiones de Evaluación y Calificación Académica de la Facultad, cuyos integrantes provienen mayoritariamente del área docente profesional.

3.3 Perspectivas de Desarrollo

La posibilidad de incorporar académicos a la investigación está en gran parte sustentada por los Programas de Doctorado a los cuales se han adscrito: el Departamento de Geografía, de Urbanismo, de Ciencias de la Construcción, de Teoría e Historia de la Arquitectura, de Diseño Arquitectónico y del Instituto de la Vivienda.

En tal sentido, la Facultad de Arquitectura y Urbanismo ha suscrito sendos convenios con la Universidad de Zaragoza y con la Universidad Politécnica de Madrid, para que sus académicos realicen estudios de tercer grado para la obtención del grado de Doctor, lo que implica ejecutar funciones de investigación, en régimen de dedicación preferencial.

Proyectándola hacia el futuro, la efectiva apreciación de esta actividad y de la productividad resultante en los Procesos de Calificación y Evaluación Académica, además de su consideración en las remuneraciones, representan factores que sin duda podrían significar un estímulo al desarrollo de la investigación.

PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN CONCURSADOS

PROYECTOS FAU (14)

N°	TÍTULO DEL PROYECTO	INVESTIGADOR RESPONSABLE	DURACIÓN	UNIDAD ACADÉMICA
1	Cuantificación e incidencia de variables de costos que no incorporan valor al producto inmobiliario	M. Eugenia Pallarés	1999-2000	Depto. C. de la Construcción
2	Optimización de la iluminación natural en aulas escolares de la Región Metropolitana. Pautas de diseño y recomendaciones de mejoramiento.	Marcelo Huenchunir	2002-2003	Depto. C. de la Construcción
3	Identificación y cuantificación de nuevos productos inmobiliarios factibles de materializar a través de diferentes mecanismos de financiación.	M. Eugenia Pallarés	2002-2003	Depto. C. de la Construcción
4	Análisis cualitativo del Proyecto de Título como síntesis del proceso formativo del Arquitecto.	Hernán Marchant	2002-2003	Depto. de Diseño
5	Evaluación del aprendizaje autoconstruido respecto de la enseñanza del proyecto en los años iniciales de la Carrera de Arquitectura	Ana María Ruggiero	2002 - 2003	Depto. de Diseño
6	Vertientes urbanísticas modernas en Chile : 1928 - 1958. Conceptos de vialidad y transporte en los debates y estrategias de ordenación del territorio. Luis Muñoz M., un moderno reflexivo en el Ministerio de Obras Públicas.	María Isabel Pavez	2002	Depto. de Urbanismo
7	Atributos urbanísticos como factor de localización residencial en Región Latinoamericana	Luz Alicia Cárdenas	2000 - 2001	Depto. de Urbanismo
8	El potencial de espacios públicos y semipúblicos del pericentro histórico de Santiago. Identificación de polígonos privilegiados en la Comuna de Independencia: recomendaciones y directrices de intervención	María Isabel Pavez	2000	Depto. de Urbanismo
9	Impacto socio-espacial de los migrantes externos en la Región Metropolitana : Hacia una contrastación con planteamientos modélicos en ciudades de carácter metropolitano.	Paulina Schiappacasse	2000 - 2001	Depto. de Geografía

46 Cuadernos de Investigación Urbanística, n° 37

N°	TÍTULO DEL PROYECTO	INVESTIGADOR RESPONSABLE	DURACIÓN	UNIDAD ACADÉMICA
10	En la búsqueda de alternativas sustentables de desarrollo rural para los campesinos del secano de Chile Central	Gladys Armijo	2001 - 2002	Depto. de Geografía
11	Disfuncionalidad entre los sistemas naturales y socio-económicos de las comunidades agrícolas de la IV Región	Claudio Meneses	2000 - 2002	Depto. de Geografía
12	Nuevos asentamientos poblados en el espacio rural : Propuesta de sustentabilidad de los villorrios agrícolas en el marco de un ordenamiento del territorio en la Región del Maule.	Fernando Pino	2002 - 2004	Depto. de Geografía
13	Los glaciares rocosos y su importancia como recurso hídrico en la zona andina de la IV Región: cuenca superior del Río Limarí	Francisco Ferrando	2001 - 2002	Depto. de Geografía
14	Condicionantes físico - naturales y socio-económicos para el desarrollo del corredor comercial ruta La Paloma, Región IV de Coquimbo.	Carmen Paz Castro	2002 - 2003	Depto. de Geografía

PROYECTOS DID (4)

1	Efectos de los recursos educativos consagrados sobre la base de la creatividad	Sofía Letelier	2000 - 2001	Depto. de Diseño
2	Cometas plásticos	Fernán Meza	2000	Depto. de Diseño
3	Determinación de Niveles de Riesgo Natural en el Corredor de Comercio Las Leñas, VI Región	Carmen Paz Castro	2002 - 2003	Depto. de Geografía
4	Diagnóstico de la institucionalización de la perspectiva de género en el estudio del medio ambiente urbano	Paola Jirón	1999 - 2000	Instituto de la Vivienda

PROYECTOS FONDECYT (3)

1	Migraciones intraurbanas y su impacto en la generación de nuevas periferias: un estudio de la diferenciación areal del espacio social y de la expansión física de la ciudad	Jorge Ortiz	2000 - 2001	Depto. de Geografía
2	Análisis y evaluación de la sustentabilidad ambiental de las ciudades intermedias chilenas: Quillota, Los Angeles, Chillán, y Temuco	Hugo Romero	2001 - 2002	Depto. de Geografía
3	Análisis de la diferenciación Socio-espacial y funcional de Ciudades Intermedias del Sistema Urbano Chileno : "Hacia la definición de un modelo estructural".	Jorge Ortiz	2002 - 2004	Depto. de Geografía

PROYECTOS CONICYT (3)

1	Los indios aymáras: un estudio etno- agronómico del extremo Norte de Chile	Alberto Gurovich	2003 - 2005	Depto. de Urbanismo
2	Condicionantes urbanísticos para la decisión de localización residencial. Estudio comparativo de Santiago y Caracas.	Luz Alicia Cárdenas	1999 - 2000	Depto. Urbanismo
3	Estudio comparativo de políticas de promoción de la agricultura urbana en Lisboa y Santiago	Gladys Armijo	2002 - 2003	Depto. de Geografía

PROYECTOS FONDEF (1)

1	Determinación de estándares de bienestar habitacional para mejorar la calidad de la construcción en viviendas en Chile	Paola Jirón	2001 - 2004	Instituto de la Vivienda
---	--	-------------	-------------	--------------------------

PROYECTO CONA (Comité Oceanográfico Nacional) (1)

1	Islas Submarinas : Geomorfología Submarina y Costera	José Araya	2001 - 2002	Depto. de Geografía
---	--	------------	-------------	---------------------

PROYECTOS DEL GOBIERNO DE LA REGION METROPOLITANA DE SANTIAGO (2)

1	Planificación ecológica y gestión ambiental de las cuencas urbanas del piedmont de Santiago	Hugo Romero	2002	Depto. de Geografía
2	Gran Santiago : nuevas perspectivas para una gestión urbana estratégica y de desarrollo regional integrado, en el marco de experiencias internacionales en áreas metropolitanas.	Paulina Schiappacasse	2002	Depto. de Geografía

PROYECTOS CON EL GOBIERNO DE CANADA (1)

1	Aplicación de técnicas de percepción remota para la localización de villorrios agrícolas sustentables	Fernando Pino	1998 - 2001	Depto. de Geografía
---	---	---------------	-------------	---------------------

PROYECTOS UNIVERSIDAD DE CHILE - CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA DE ESPAÑA, CSI (1)

1	Vulnerabilidad física y económica en territorios de orientación exportadora: el caso del valle del Limarí, en la IV Región de Coquimbo	Jorge Ortiz	2000-2001	Depto. de Geografía
---	--	-------------	-----------	---------------------

PROYECTOS PROGRAMA DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA ESPAÑA IBEROAMÉRICA (5)

1	Evaluación global del medio natural como base de un ordenamiento racional en el principal corredor bioceánico del Plan MERCOSUR : Valles del Mendoza (Argentina) y del Aconcagua (Chile)	Margarita Riffo	2000-2002	Depto. de Geografía
2	Tecnologías sociales para la producción social del hábitat	Carolina Poblete	2002-2005	Instituto de la Vivienda
3	Alternativas y políticas para la vivienda de interés social	Rubén Sepúlveda	1997-2000	Instituto de la Vivienda
4	Viviendo y construyendo : autoconstrucción progresiva y participativa	Ricardo Tapia	1997-2000	Instituto de la Vivienda
5	Hábitat en situación de riesgo	Ricardo Tapia	2003-2005	Instituto de la Vivienda

PROYECTOS EASTERN-PACIFIC (1)

1	Sistema de Información Arqueológica de Isla de Pascua	Patricia Vargas	2000-2002	Instituto de Isla de Pascua
---	---	-----------------	-----------	-----------------------------

IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN NO CONCURSADOS PROYECTOS INTERNOS DE LAS UNIDADES ACADÉMICAS (11)

1	Planificación urbana del siglo XX en la región de Santiago	María Isabel Pavez	2001	Depto. de Urbanismo
2	Habitar, paisaje, patrimonio urbano	María Bertrand	2001 - 2002	Depto. de Urbanismo
3	Viaje a lo cotidiano	María Bertrand	2002	Depto. de Urbanismo
4	Evolución del espacio de la ciudad chilena	Ernesto Calderón	2002	Depto. de Urbanismo
5	Espacio público de la ciudad contemporánea	Ernesto Calderón	2002 - 2003	Depto. de Urbanismo

IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN NO CONCURSADOS PROYECTOS INTERNOS DE LAS UNIDADES ACADÉMICAS (11)				
6	Procesos de fragmentación urbana en el encuadre de los procedimientos vigentes de intervención urbanística: el caso de las ciudades medias	Alberto Gurovich	2002 - 2004	Depto. de Urbanismo
7	Patrimonio arquitectónico vinculado a la vitivinicultura en la Región de O'Higgins	Mario Torres	2002	Depto. de Urbanismo
8	Participación ciudadana en la planificación urbana	Viviana Fernández	2003	Depto. de Urbanismo
9	Prospección arqueológica de la isla de Pascua	Patricia Vargas	2001 - 2002	Instituto de Isla de Pascua
10	Experiencias de gestión del mejoramiento del parque habitacional existente. De la teoría a la práctica	Carolina Poblete	2002 - 2003	Instituto de la Vivienda
11	Gestión del suelo urbano para la producción de vivienda de interés social	Rubén Sepúlveda	2002 - 2003	Instituto de la Vivienda

INVESTIGACIONES TUTELADAS POR UNIVERSIDADES EXTRANJERAS POR CONVENIO DE PROGRAMAS DE DOCTORADO (33)

A. Universidad Politécnica de Madrid, España (31)

B. Universidad de Zaragoza, España (2)

N°	TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN	INVESTIGADOR RESPONSABLE	UNIDAD ACADÉMICA
1	Características constructivo – estructurales de la arquitectura chilena en tierra de comienzos del sXX.	Leopoldo Dominichetti	Depto. de Ciencias de la Construcción
2	Incorporación tecnológica en las construcciones actuales de madera en Chile. El caso de los campamentos mineros y las viviendas sociales.	Luis Goldsack	Depto. de Ciencias de la Construcción
3	Estudio de forma y proporción en estructuras de muros sometidos a acción sísmica.	Juan Martínez	Depto. de Ciencias de la Construcción
4	Patrones geométricos presentes en la imagen de la ciudad.	Mirtha Pallarés	Depto. de Ciencias de la Construcción
5	Comportamiento energético – término en aulas escolares para diferentes orientaciones. Caso específico de la Comuna de Puente Alto.	Jeannette Roldan	Depto. de Ciencias de la Construcción
6	Comportamiento físico ambiental en las soluciones de diseño arquitectónico.	Morris Testa	Depto. de Ciencias de la Construcción
7	Estudio de modelo de co- financiamiento para el desarrollo de nuevas áreas urbanas mediante la gestión energética a través del ciclo de vida de los proyectos.	Marcelo Valenzuela	Depto. de Ciencias de la Construcción

50 Cuadernos de Investigación Urbanística, n° 37

N°	TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN	INVESTIGADOR RESPONSABLE	UNIDAD ACADÉMICA
8	Patrones de diseño estructural sismo resistente presentes en la arquitectura industrial chilena entre los años 1850 - 1950.	Verónica Veas	Depto. de Ciencias de la Construcción
9	Las estructuras de los edificios históricos de albañilería de piedra y de ladrillo. Arquitectura religiosa chilena sXVI al XIX.	Isabel Zúñiga	Depto. de Ciencias de la Construcción
10	Arquitectura apropiada – el ejemplo del arquitecto Emile Duhart.	José Camplá	Depto. de Diseño
11	Lectura de la identidad arquitectónica en la escala de los espacios públicos: un asunto de inteligencia visual adaptada y condicionada.	Sofía Letelier	Depto. de Diseño
12	El sistema constructivo y estructural de las casas patronales	Gustavo Núñez	Depto. de Diseño
13	Evaluación del instrumento de planificación urbana chilena bajo principios del urbanismo bio - climático	Luz Alicia Cárdenas	Depto. de Urbanismo
14	Políticas públicas de vivienda y su incidencia en el crecimiento urbano de la región metropolitana.	Jaime Daroch	Depto. de Urbanismo
15	Movimiento moderno: la arquitectura de Rudolf Steiner.	Martín Durán	Depto. de Urbanismo
16	Institucionalización de la participación ciudadana en la planificación urbana y de transporte.	Viviana Fernández	Depto. de Urbanismo
17	En torno al tratamiento urbanístico de la interfase urbano - rural: la experiencia de los huertos obreros y familiares en Chile.	Alberto Gurovich	Depto. de Urbanismo
18	Efectos territoriales y urbanísticos de la transformación de la Ruta 5 en una vía de peaje de acceso controlado.	María Patricia Henríquez	Depto. de Urbanismo
19	Análisis y características de la aparición y evolución del modelo del suburbio disperso en Santiago de Chile.	Constantino Mawromatis	Depto. de Urbanismo
20	Vertientes urbanísticas modernas en Chile 1929 -1959: conceptos de vialidad y transporte en los detalles y estrategias de ordenación del territorio	María Isabel Pavez	Depto. de Urbanismo
21	Las fuentes del imaginario arquitectónico en Chile en el siglo XIX	Mauricio Baros	Depto. de Historia
22	El movimiento moderno en la arquitectura escolar chilena	Patricio Basáez	Depto. de Historia
23	Pensamientos arquitectónicos fundamentales que sustentan 150 años de enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile–Indagación preliminar	Jaime Díaz	Depto. de Historia
24	Arquitectura Art Deco en Santiago de Chile.	Patricio Duarte	Depto. de Historia
25	Luciano Kulczewski, arquitecto del art nouveau.	Ronald Harris	Depto. de Historia

N°	TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN	INVESTIGADOR RESPONSABLE	UNIDAD ACADÉMICA
26	Orígenes y características del sistema constructivo de balloon frame y su aplicación en tres casos: Iquique, las estancias de Magallanes y el campamento de Sewell.	Marcela Pizzi	Depto. de Historia
27	Incidencia del sistema portuario en el desarrollo de las ciudades - puerto chilenas durante el siglo XX.	María Paz Valenzuela	Depto. de Historia
28	Impactos de las migraciones intraurbanas en la expansión física y diferenciación socio-espacial de la población en una metrópoli de Latinoamérica: El caso del Gran Santiago.	Jorge Ortíz V.	Depto. de Geografía
29	Análisis geográfico de la disfuncionalidad entre los sistemas naturales y socio-económicos en las comunidades agrícolas del semiárido de la Región de Coquimbo.	Claudio Meneses B.	Depto. de Geografía
30	Vivienda y emergencia ante desastres naturales producidos por sismos en Chile. Análisis de resultados en el contexto comunal.	Ricardo Tapia	Inst. de la Vivienda
31	Efectos socio territoriales del patrón de localización residenciales en cinturones periféricos y suburbanos en áreas metropolitanas.	Isabel Zapata	Inst. de la Vivienda
32	El proyecto urbano de la exposición internacional de Santiago de Chile de 1875, examinado en el marco de las celebraciones del bicentenario del 2010.	Felipe Gallardo	Inst. de Restauración Arq.
33	Transformación y mejora de los lugares mediante intervenciones arquitectónicas.	Antonio Sahady	Inst. de Restauración Arq.

Instituto de Investigaciones HÁBITAT, CIUDAD Y TERRITORIO

Universidad nacional de Colombia

Carlos Alberto Torres Tobar
Alberto Gómez Cruz

1 MISIÓN

La misión del Instituto es la generación de conocimiento dentro de procesos de construcción de pensamiento, acción y desarrollo disciplinar a través del fortalecimiento de la investigación de frontera, reconociendo la relación compleja del hábitat, la ciudad y el territorio. Esta misión se concibe dentro de un sentido integrador, prospectivo estratégico e interdisciplinario, orientado a la identificación contextualizada de problemáticas, tendencias, futuros escenarios, condiciones y soluciones en sus niveles local, regional, nacional e internacional.

Como parte de esta misión se interrelacionará el conocimiento producido por la actividad propia del instituto, articulando los proyectos y los investigadores a las demás funciones académicas de la Universidad Nacional, establecidas en su misión y función.

Se busca también conectarse con redes, CAIs, - PRES y unidades básicas de gestión administrativa (UBAs) de la universidad y la facultad que sean afines y complementarias a su campo disciplinar, como también con redes e institutos a través de la misma, tanto de carácter nacional como internacional.

Este reto requerirá la creación de instancias que permitan aprovechar las sinergias generadas por los diversos docentes e investigadores adscritos que se encuentren vinculados al instituto, así como la consecución de los recursos que permitan una producción académica e investigativa de primer nivel.

La existencia de un mundo de territorios complejos, diversos, interrelacionados, yuxtapuestos y de autonomías relativas requiere entidades de investigación que no solo reconozcan el estado actual de la situación sino también que, de manera simultánea, contribuyan a la creación de posibilidades estratégicas de sostenibilidad de nuevos ordenes territoriales, urbanos y del hábitat.

En la búsqueda de este propósito, al interior de la Universidad Nacional se requiere una entidad que reconozca y potencie como factores:

- Un acercamiento interdisciplinario a las problemáticas, articuladas a las decisiones que conducen a la construcción de ciudad y territorio y a la modificación del hábitat,
- Una visión tanto global como local de las dinámicas, La capacidad de respuesta oportuna y eficaz,
- Un sentido claro de acción y relación con su entorno,
- Cualificación de la existencia individual y colectiva en una perspectiva sostenible, estética, solidaria, digna, democrática y competitiva.
- Con la creación del instituto la Facultad de Artes de la Sede Bogotá asume el liderazgo en esta perspectiva, que es extensiva a las demás sedes.

2 GRUPOS DE INVESTIGACIÓN

- Grupo Complejidad Alternatividad y Desarrollo Territorial del programa en Planeación, Gestión y Ordenamiento Territorial
- Grupo Estados del arte, Hábitat y Vivienda del programa hábitat y vivienda

2.1 Programa en Planeación, Gestión y Ordenamiento Territorial: Grupo Complejidad, Alternatividad y Desarrollo Territorial

La situación contemporánea del territorio se sitúa en una reflexión en torno a lo local y global que ha transformado y sigue transformando las nociones clásicas del desarrollo del desarrollo territorial interpretándolas y aplicándolas al contexto latinoamericano. Aparecen, también, emergencias de problemáticas desconocidas y nuevos retos que transforman el paradigma de la concepción territorial, normalmente reducidos exclusivamente a aspectos económicos, políticos y financieros, sacrificando visiones y criterios alternativos de orden cultural, social, ambiental y económico..

El fenómeno de localización global-local aporta una visión de complejidad necesaria para nuevas opciones de intervención, construcción y creación social del territorio ante la obsolescencia de criterios y necesidad de establecer nuevas formas de conocimiento de conceptualización pedagógica territorial.

2.2 Programa Hábitat y Vivienda .Grupo de investigación en estado del arte sobre el hábitat y la vivienda.

El Grupo Hábitat y Vivienda resulta de constatar un vacío en los ámbitos nacional y latinoamericano, en cuanto tiene que ver con los programas de formación profesional de alto nivel para tratar los asuntos del hábitat humano. Apunta a responder la necesidad de investigar, capacitar y actuar en torno a los problemas del espacio habitable, el cual se está viendo sometido al hacinamiento, densificación, deterioro y amenaza, así como a la expulsión y el reasentamiento de su población, razón por la cual se da aquí un énfasis especial a las políticas de intervención estratégica.

Este grupo da cuenta de los propósitos fundamentales de la Universidad Nacional de Colombia, y en particular de la Facultad de Artes de la Sede Bogotá, en el Centro de Estudios del Hábitat Popular –CEHAP- en la Sede de Medellín y el grupo de trabajo sobre Hábitat Tropical de Laderas en la Sede de Manizales, como son los de confrontar los problemas del Hábitat en Colombia, profundizar conocimientos en el área y afianzar el proyecto institucional de la Universidad en el sistema nacional de educación formal superior.

2.2.1 Hábitat y vivienda

Coordinador

Javier Peinado

Grupo de Investigadores de la Universidad Nacional

Cesar Rodríguez, Clara Eugenia Sánchez, Fernando Viviescas,
Javier Peinado, Jorge Alberto Rivera, Jorge Sánchez Ruiz, Luis Carlos Jiménez
Mantilla, Luis Fernando Fique, Natalia Carolina Villamizar, Alegría Casas.

Investigadores Independientes

Pedro Guillermo Buraglia

2.2.2 Urbanismo

Coordinador

Rene Carrasco

Comité de Investigación:

Juan Carlos del Castillo
Henry Talavera
Pedro Buraglia
José Salazar

PROYECTO DE INVESTIGACION:

Crecimiento Urbano

LINEAS DE INVESTIGACION:

Políticas y Propuestas Urbanas: Representación de un modelo de ciudad a partir de una ideología política. Expresión colectiva cultural y su repercusión física.

Formas de Crecimiento Urbano, Planeamiento y Territorio: Formas de ocupación, origen y evolución de la ciudad. Morfología y tipología de la ciudad.

Especialidad y Función Urbanas: Los usos y su incidencia o impacto en el territorio.

Actores Sociales: Sociedad traduce ciudad, agentes que propician, construyen y cambian los espacios urbanos.

Cultura Urbana: Reflexión y pensamiento, producción cultural, elaboración del discurso de ciudad.

3 OBJETIVOS PARTICULARES

Contribuir al fortalecimiento de la comunidad académica nacional e internacional preocupada por los asuntos del hábitat, en particular de los asentamientos humanos, gestando procesos de investigación e intervención de realidades estudiadas.

Aportar al conocimiento del hábitat como un asunto complejo en el que cooperan diversas perspectivas y áreas disciplinares organizadas en líneas y proyectos de investigación, mediante enfoques pedagógicos enlazados entre si.

Contribuir a la articulación entre los avances teóricos con respecto al hábitat y las dinámicas de este en sus diferentes escalas, a partir del desarrollo de capacidades para el diseño, aplicación, evaluación y seguimiento de políticas, programas y proyectos realizados a partir de iniciativas estatales, privadas o provenientes de otras organizaciones sociales.

4 OBJETIVO GENERAL

Con el propósito de contribuir a mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida de la población, este grupo busca generara conocimientos para el manejo de teorías, métodos e instrumentos que orienten la investigación, la educación, la gestión y la intervención en políticas y estrategias, proyectos y asentamientos del hábitat y del habitar humanos, siguiendo una perspectiva transdisciplinaria, creativa, crítica y propositiva.

5 OBJETO DE ESTUDIO

Su objeto de estudio es el par HÁBITAT-VIVIENDA como ente complejo y dinámico, y el objetivo del grupo es el desarrollo de un proceso de reflexión investigativa referido a las políticas nacionales e internacionales y dirigido al logro de vivienda digna y adecuada para su habitantes, en condiciones ambientales deseables y sustentables.

El enfoque es complejo con el fin de propiciar lecturas integrales de la realidad y poner a prueba los conocimientos adquiridos en un marco conceptual, técnico e instrumental diseñado en función de su eficacia para generar conocimiento y estrategias de aplicación concreta en nuestro medio. La premisa asumida es que la vivienda constituye la articulación entre lo público y lo privado, lo íntimo y lo social, y en esa misma medida, poder identificar los sistemas y relaciones que allí interactúan como un todo complejo.

Se convoca, privilegiando el trabajo sobre la vivienda, a profesionales de la arquitectura, las ingenierías, las ciencias humanas, sociales, económicas jurídicas, las artes y las ciencias biofísicas que dentro de su ámbito de conocimientos se ocupan de y o están interesados en el estudio del hábitat humano con una visión inter y transdisciplinaria.

Construcción de Escenarios para la Planificación de la Ciudad-Región. El caso Bogotá-Cundinamarca.

Pontificia Universidad Javeriana, Colombia

Equipo redactor:	Dirección :	Arq. Patricia Rentería Salazar
	Asistente :	Arq. María del Pilar Umaña

La presente ponencia tiene como marco de referencia general, participar en el debate que se está llevando a cabo a nivel mundial con relación a los retos que tiene hoy la planeación y el ordenamiento de ciudades y regiones, frente a los procesos acelerados de urbanización y formación de aglomeraciones urbanas, metrópolis o megalópolis, que se han acentuado como tendencias, en las últimas décadas tanto en países desarrollados como en países en vías de desarrollo.

Uno de los temas específicos que domina la discusión contemporánea acerca del futuro de ciudades y regiones tiene que ver con el fenómeno de la metropolización, referido a las tendencias de organización territorial de las redes urbanas que permiten vislumbrar, la consolidación generalizada de ciudades de carácter metropolitano, condición que hace necesario elaborar nuevos planteamientos urbanos y visiones de futuro que orienten y canalicen estas tendencias.

En este sentido y en el contexto de la era de la globalización, el desarrollo urbano de las ciudades vinculadas a procesos de metropolización, pone de manifiesto nuevas dinámicas de orden económico, político, social, espacial y ambiental, que conllevan implicaciones funcionales y transformaciones espaciales en la conformación de estos nuevos territorios, que al superar las tradicionales delimitaciones político administrativas, adquieren una nueva connotación como entidades de carácter regional.

Lo anterior, indica que el objetivo central de la planeación urbana y el ordenamiento territorial, debe dirigirse hacia la orientación de las transformaciones de orden espacial y funcional de ciudades y regiones, en búsqueda de articular las dinámicas metropolitanas en contextos de equidad y sostenibilidad regional, en términos de habitabilidad, productividad y gobernabilidad.

En el caso colombiano, el análisis de los procesos de urbanización y las tendencias de distribución de ciudades en el país, permiten redefinir características muy singulares del desarrollo urbano con relación a la concentración y distribución de ciudades, determinado, en gran medida, por las condiciones físicas y geográficas de su territorio, las cuales han incidido en la forma como se ha espacializado la población y distribuido la red urbana.

En este sentido, los procesos de planeación y ordenamiento territorial, tienen que partir de incluir conceptos de planificación con base en las condiciones naturales y físicas y en los procesos de desarrollo histórico, político y social de su territorio, que revelan la realidad actual y las necesidades del país hacia el futuro.

Colombia, es considerado por su diversidad y base geográfica, como un país de “regiones y ciudades”. Está conformado por regiones físicas, étnicas y económicas diferenciadas, que conforman, de una parte, territorios articulados desde los cuales se organiza el sistema urbano y se estructuran funcional y urbanísticamente las ciudades que conforman la red urbana nacional; y de otra, una vasta superficie territorial despoblada y aislada del resto del país, región poco desarrollada y desarticulada de la red vial y de los sistemas productivos del país.

El sistema urbano colombiano, se delimita en la región andina, que corre de norte a sur del país, a lo largo del eje central conformado por la Cordillera de los Andes, en la cual se encuentran distintas subregiones que a su vez corresponden al área de mayor concentración de población y de actividades económicas. Congrega los conglomerados urbanos que constituyen los principales centros nodales de la red urbana nacional con una fuerte tendencia hacia la metropolización y conurbación, en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga.

Como regiones periféricas se encuentran, la región Atlántica, con centro en Barranquilla y otras ciudades de menor orden, la región pacífica -de menor desarrollo urbano- en la que se ubica el puerto de Buenaventura y la zona de Chocó, que corresponde a una de las zonas más ricas en el mundo por su biodiversidad y por último, las regiones de los Llanos Orientales y la Amazonía cuyo vasto territorio está desarticulado urbanística y económicamente del ámbito nacional.

En este contexto, Colombia ha experimentado en las últimas décadas del siglo XX, desequilibrios en su organización territorial. Los procesos sociales, económicos, políticos y culturales a los que se ha visto enfrentado, se circunscriben a la nueva espacialidad latinoamericana, asociada con recomposiciones de orden territorial, a dinámicas de crecimiento urbano, a transiciones demográficas y a migraciones internas, generadas por desplazamientos forzados de la población de carácter rural, que por ser víctimas de la violencia se movilizan y se asientan en áreas periféricas de las grandes ciudades.

De acuerdo con los procesos acelerados de urbanización, se considera que en la actualidad, Colombia es un país con características de tipo urbano. Tiene una extensión de 1'141.000 Km.² y una población de 44'109.840 habitantes, cifra proyectada para el año de 2003, por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas de Colombia, DANE. Aproximadamente el 70% de su población está localizada en las ciudades. A diferencia de las tendencias de espacialización de algunos países de América Latina, Colombia ha seguido el modelo de primacía urbana como resultado de la concentración de población y actividades alrededor de una sola ciudad, como es el caso de Bogotá, metrópolis de orden nacional ubicada en el Departamento de Cundinamarca.

Este Departamento, está conformado por varias regiones desde el punto de vista geográfico, ecológico y ambiental, con un área total de 24.210 km² y 116 municipios organizados en 15 provincias. Tiene en la actualidad una población aproximada de nueve millones de habitantes, incluyendo la población de Bogotá. Se considera el departamento más dinámico de Colombia, con una participación del 26,76% en el Producto Interno Bruto Nacional (PIB). En los últimos años ha mostrado un incremento importante del PIB con relación a la participación de otras ciudades y/o departamentos del país.

La importancia de este departamento en el desarrollo y en la economía nacional, está directamente relacionada con las relaciones que presupone el hecho de que Bogotá, como metrópolis nacional, concentra el poder político, se considera la región más competitiva y productiva del país y es indudablemente el eje central más significativo del desarrollo económico y social de Colombia.

En este sentido, el desarrollo urbano de Bogotá y su entorno metropolitano (en el centro del Departamento de Cundinamarca), se caracteriza por su condición primacial, ya que esta región concentra el mayor porcentaje de población y actividades económicas del país, así como un alto porcentaje de funciones urbanas de alcance internacional, nacional y local.

En el ámbito de la planeación y del ordenamiento territorial, Colombia actualmente cuenta con una regulación normativa y legal, a partir de la promulgación de la Ley 388 de 1997, Ley de Desarrollo Territorial, de la cuál se ha derivado la consecuente formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial para todos los municipios del país. Con base en esta instancia, la planeación puede articular herramientas para atender las demandas de los problemas estructurantes de los centros urbanos y del entorno rural para la construcción de una sociedad eminentemente urbana.

Las tendencias contemporáneas de urbanización despliegan nuevos retos para planificar el territorio al interior de la red de ciudades del país; los nuevos paradigmas derivados de la relación urbana y regional, motivada por los cambios significativos en las relaciones urbano-rurales, así como por la nueva organización del desarrollo socio-espacial de las ciudades, están redefiniendo el contexto de las ciudades colombianas y nuevas entidades territoriales a nivel regional.

A manera de reflexión, en la discusión sobre la planificación de la nueva espacialidad territorial de nuestro país, se reconoce que la metropolización, ha adquirido su mayor expresión en las tendencias de aglomeración urbana, concentración de población y de actividades en Bogotá, conllevando el consecuente desequilibrio funcional de los municipios asociados con Bogotá y el proceso metropolitano. Igual proceso se está llevando a cabo, en otras regiones y conglomerados urbanos del país, con centro en ciudades como Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla, conglomerados urbanos que siguen la tendencia de concentración de población y actividades de tipo metropolitano.

De acuerdo con resultados de diversos estudios realizados por expertos urbanistas y planificadores colombianos, se identifica una problemática con relación a la metropolización

de Bogotá que permite concluir que, con respecto al ámbito nacional, existe una notable distancia funcional entre esta ciudad y las otras cuatro metrópolis subnacionales, poniendo de manifiesto la marcada primacía y concentración funcional en una sola ciudad, condición que define un cierto desequilibrio de tipo funcional en la red de ciudades del país con relación a la espacialización de población y actividades.

En el ámbito departamental y regional, este desequilibrio se acentúa en razón a que, Bogotá como metrópolis de orden nacional, es el centro de atracción de población y actividades tanto en el orden local y nacional como internacional. Las consecuencias de esta condición de primacía urbana, se reflejan en que aún, inscritas en la red de ciudades de Cundinamarca, las poblaciones del área metropolitana y del departamento, se encuentran desarticuladas de los procesos coherentes de desarrollo urbano.

En el marco de investigación de las dinámicas de transformación urbana y regional, la Maestría en Planeación Urbana y Regional de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, Colombia, se ha vinculado académicamente a los procesos de reflexión-acción en el entorno metropolitano y regional, implementando actividades académicas de planeación y diseño urbano en el ámbito Bogotá- Región. En ese sentido, y de acuerdo con procesos actuales que se están llevando a cabo desde las instancias gubernamentales, ha promovido actividades de los estudiantes para la elaboración de propuestas y proyectos urbanos de prospectiva territorial que integran la comprensión, conformación y estructuración del ámbito urbano y regional.

La Maestría, a través del Taller de Planeación y Diseño Urbano, ha formado parte del proceso de planificación, ordenamiento territorial y desarrollo económico de Bogotá y Cundinamarca, como partícipe, desde el ámbito académico, en la Mesa de Planificación Regional Bogotá – Cundinamarca. La Mesa de Planificación fue convocada por las instancias gubernamentales, como espacio de concertación para promover el desarrollo económico y social del territorio y lograr incrementar la competitividad y productividad de la región. Es la resultante del acuerdo de voluntades concretado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, el Gobierno Nacional - Departamento Nacional de Planeación DNP, apoyado en la gestión del Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional (UNCRD) bajo el convenio COL-01-030 con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Como consecuencia de estos procesos de concertación regional, se logró recientemente la reforma de la Constitución Política de Colombia, dando vía libre a la conformación de la figura “Bogotá- Ciudad Región”, por medio de proponer la integración entre Bogotá y Cundinamarca, como primera región especializada de planificación del país. Esto significa planificación conjunta de proyectos regionales para aumentar la productividad y competitividad, así como para mejorar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes.

El Taller de Planeación y Diseño Urbano, es la instancia académica en la Maestría desde el cual se han elaborado propuestas y proyectos de planificación y ordenamiento territorial de la ciudad de Bogotá, con relación a su entorno metropolitano y al

Departamento de Cundinamarca; estos proyectos fueron elaborados como escenarios de prospectiva urbana con visión regional, en el marco de la construcción de territorios habitables, gobernables, productivos y sustentables como objetivos que debe alcanzar la planificación urbana.

El marco conceptual, está basado en la adopción de teorías urbanas de desconcentración funcional y espacial de las metrópolis, teorías de planificación que proponen contrarrestar las tendencias de las dinámicas urbanas de expansión y crecimiento ilimitado de las grandes ciudades sobre el territorio, y la consiguiente subordinación de los municipios del entorno regional. Desde este enfoque, se proponen alternativas basadas en la desconcentración funcional del sistema de asentamientos, para construir un modelo regional que optimice las relaciones de las ciudades que presentan primacía urbana, con relación a la red de ciudades de su entorno metropolitano así como del contexto departamental.

El marco operativo corresponde a la aplicación de metodologías de prospectiva y simulación urbana, lo que permite plantear alternativas y estrategias de planificación de ocupación del territorio, para promover el crecimiento ordenado entre Bogotá y Cundinamarca. Como estrategia de análisis, se formularon Escenarios de Planificación, basados o circunscritos en la visión de desarrollo regional y desconcentración metropolitana.

La formulación de estos escenarios de ocupación territorial para el desarrollo regional, permitirá reorientar las dinámicas regionales y los desequilibrios de tipo urbano que existen en Bogotá, en su región metropolitana y en el Departamento, así como evaluar alternativas para distribuir aproximadamente los tres millones y medio de habitantes, que se han estimado para los próximos 20 años; incremento poblacional, que se considera un problema de planeación asociado con la distribución de habitantes y la especialización y localización de actividades en el territorio.

El análisis territorial, se llevó a cabo en el contexto de la planeación comparada por medio de elaborar la prospectiva desde tres escalas: la metropolitana, la regional y la departamental, enfoque desde el cual se propuso identificar el mejor escenario de planificación, a la luz de establecer los posibles conflictos, las amenazas o las potencialidades de cada escenario, estimados de acuerdo con el manejo de variables e indicadores, que permitieran orientar la planificación hacia un enfoque de relaciones equitativas y sostenibles.

En consecuencia, se elaboró una matriz, desde la cual se hizo el cruce de las variables, escogidas como temas pertinentes para la Planeación y el Ordenamiento Territorial, con indicadores de carácter urbano y regional. El resultado del comportamiento de estos cruces en cada escenario, permitió diagnosticar y evaluar aspectos relevantes para valorar qué escenario de planificación podría ser considerado el ideal de acuerdo con los lineamientos conceptuales escogidos para la planificación en el contexto de la ciudad y la región. Los temas de análisis abordados fueron la estructura ambiental, la estructura de movilidad (vías y transporte), la estructura de asentamientos (población y equipamientos) y la estructura político-administrativa.

- El análisis de la estructura ambiental tuvo como objetivo evaluar los componentes ambientales como la malla ecológica y agrológica, los recursos hidrológicos, las zonas de reserva y de protección ambiental, las zonas de riesgo natural, así como aquellas resultantes de procesos de urbanización ilegal.
- El análisis de la estructura de movilidad tuvo como objetivo evaluar la conectividad, y la accesibilidad y articulación de los distintos municipios, así como la cobertura de la malla vial y férrea y de los aeropuertos. Por igual, se propuso evaluar los tiempos de desplazamiento en términos de origen y destino de carga, así como de movilización de población con relación a las actividades económicas y residenciales.
- El análisis de la estructura de asentamientos tuvo como objetivo, evaluar la viabilidad que presentan los distintos centros urbanos, asociada con su vocación y actividades productivas, su conectividad y accesibilidad y con condiciones de estabilidad social y política, para ubicar en el departamento una nueva población, estimada de 12 millones de habitantes para el año 2020.
- El análisis de la estructura político administrativa tuvo como objetivo, evaluar las implicaciones de la administración del territorio de acuerdo con las instancias legalmente constituidas, tanto de organización de su territorio en municipios, provincias y otros entes territoriales así como del marco legal, que rige la estructura político administrativa.

En este sentido, en el desarrollo de la planificación de Bogotá con relación a su carácter y tendencias de metropolización, aún existiendo la Ley 128 de 1.994, Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas, no ha logrado constituirse como tal esta instancia legal, posiblemente hubiera permitido consolidarse como instrumento para articular el territorio con las distintas competencias e instancias administrativas para el manejo y planificación de lo urbano, lo metropolitano y lo regional.

El análisis territorial de los escenarios seleccionados de ocupación territorial de Bogotá en el marco de la Ciudad Región -y de Cundinamarca- para el año 2020, permitió establecer alternativas y estrategias para ubicación de población, vivienda y equipamientos; actividades productivas urbanas y rurales; infraestructura para la movilidad; institucionalidad y espacialización del conflicto armado así como del manejo del sistema ambiental y de la infraestructura física de servicios públicos.

El primer escenario, definido como Concentrado, se basó en que Bogotá siga creciendo de acuerdo con las tendencias actuales a un ritmo acelerado y polarizado, como resultado del proceso de metropolización. Se basa en el aprovechamiento de las condiciones que genera la primacía urbana, pero igualmente, contempla la inexorable y “necesaria” expansión del área urbana de Bogotá sobre la Sabana.

El segundo Escenario, Lineal, está propuesto con base en la estructura metropolitana y en el reordenamiento y desarrollo de la Cuenca del Río Bogotá, considerando que este es

el eje estructurante de la región metropolitana. Desde este enfoque, se plantea fortalecer los municipios localizados en el eje Tunja- Girardot, a lo largo de la Cuenca del Río Bogotá y su área de influencia.

El tercer Escenario, Desconcentrado, se basa en la desconcentración funcional y espacial de alcance regional y departamental, al plantear el fortalecimiento de la malla de asentamientos o de las ciudades de Cundinamarca, por medio de impulsar los municipios de Fusagasugá, Zipaquirá, Guaduas y Facatativa, como nuevos polos de desarrollo regional, para promover y articular el desarrollo económico del departamento con la ciudad Capital.

El proceso de investigación permitió, en una primera fase, analizar hipotéticamente las opciones para la construcción del territorio, por medio de comparar el comportamiento de las variables e indicadores a distintas escalas según cada escenario, para concertar la distribución de la población en el territorio, la localización de las actividades y la determinación de los proyectos estratégicos necesarios para concretar acciones de planificación.

Lo anterior, permitió concluir que en las distintas escalas de análisis, cada escenario presenta características singulares y diferenciadas de acuerdo al comportamiento de las variables y de los indicadores utilizados. Si bien el escenario ideal sería el desconcentrado, se concluye que en la consolidación de la ciudad y la región, el Escenario Lineal es aquel que articula el problema metropolitano, permitiendo la desconcentración a nivel departamental, bajo el enfoque del fortalecimiento del eje lineal de la Cuenca del Río Bogotá y se muestra como un primer paso para articular la red del sistema urbano de Cundinamarca.

En consecuencia, la segunda fase, adopta como modelo factible de planificación el escenario lineal, para llevar a cabo el diseño de proyectos estratégicos que fortalezcan el desarrollo lineal de la Cuenca del Río Bogotá. Estos proyectos vinculan acciones de planificación en el contexto de la desconcentración metropolitana como de la consolidación del ámbito regional.

Este proceso ha permitido que la Maestría en Planeación Urbana y Regional se haya constituido como líder a nivel nacional, en la instancia académica vinculada con la reflexión de la problemática regional, que ha aportado en la toma de decisiones que a nivel institucional permite planificar y direccionar el fenómeno de la metropolización. Por lo anterior, la reflexión se centra en formular preguntas claves desde las cuales se puedan confrontar los paradigmas y retos que puedan surgir en el planeamiento de estos nuevos entornos metropolitanos.

En este contexto, nos permitimos formular algunas preguntas con relación a temas pertinentes para la planificación de territorios sometidos a procesos de metropolización, primacía urbana y desarticulación y desequilibrio del sistema de la red de ciudades del país, en el caso específico de Bogotá y Cundinamarca:

¿Cómo orientar procesos de planeación urbana y regional que fortalezcan y equilibren el sistema de ciudades del país en respuesta a la especificidad de sus regiones naturales y geográficas?

¿Cómo se entiende el equilibrio regional con relación a las dinámicas metropolitanas de Bogotá?

¿Dónde se ubica Bogotá en el marco de los procesos metropolitanos y de integración regional con relación al Departamento de Cundinamarca?

Planeamiento Urbano y Transformaciones Espaciales, Madrid 1979-2000. La Reconstrucción de un Territorio Urbano “Normalizado”

Universidad Politécnica de Madrid, España

Ramón López de Lucio

1. El municipio de Madrid con sus 606 km² es uno de los más extensos del Estado (abarca el 7,5% del espacio provincial). Esta superficie tan dilatada se produce tras la absorción entre 1947 y 1954 de trece municipios rurales de su entorno inmediato que, en buena medida, se corresponden con actuales distritos o barriadas de la ciudad. Este proceso de ampliación es común a numerosas capitales y grandes ciudades, que experimentan desde la segunda mitad del XIX la necesidad de acomodar sus fronteras administrativas a los crecimientos físicos que sufren (procesos de industrialización, inmigración acelerada de población agraria, centralización administrativa, etc.)

En el caso de Madrid el Ensanche de José M^a de Castro (1859) se acerca a los confines del territorio municipal originario. Su aprobación y los comienzos de su ejecución supusieron una inmediata revalorización de los suelos incluidos en su perímetro (expectativas de urbanización ortodoxa a cargo del municipio) así como un mayor control de las parcelaciones y edificaciones espontáneas. Su consecuencia casi inmediata fue un “salto” de las edificaciones de vivienda más modesta y de los usos más precarios hacia la estrecha franja de suelo municipal exterior a las Rondas y, enseguida, hacia las zonas más cercanas de los municipios colindantes, siguiendo los ejes de las principales vías radiales de comunicación con los pueblos periféricos. Así se generan los “extrarradios” históricos -los barrios de Tetuán de las Victorias, Prosperidad, Puente de Vallecas o Usera- que tan bien describe hacia 1900 el plano de Facundo Cañada. Estas “parcelaciones periféricas” – elementales procesos de subdivisión de propiedades rústicas ajenas a cualquier forma de planeamiento y a todo tipo de inversión en infraestructuras de urbanización van a generar entre 1860 y 1940 una auténtica corona urbana periférica que se sitúa entre dos vacíos; hacia el interior el que corresponde a sectores del Ensanche aún no urbanizados ni edificados y hacia el exterior los terrenos de labor que aún subsisten hasta y en torno a los pueblos inmediatos.

Los planos 1:50.000 de 1875 y 1944 del Instituto Geográfico y Catastral atestiguan perfectamente esta situación. Como lo hacen los censos de población de estos pueblos entre

1900 y 1940: se aprecia que mientras el municipio de Madrid multiplica por dos su población, el conjunto de la corona municipal la sextuplica con creces, e incluso sectores como el Noreste la multiplica por más de nueve. Por supuesto estos crecimientos se deben, no a un inesperado incremento de las poblaciones agrícolas de los núcleos rurales, sino a los desbordamientos del municipio de Madrid. En 1940 el conjunto de la corona suma ya cerca de 1/4 de millón de habitantes y representa cerca del 18% de la población total del aglomerado madrileño.

Si nos hemos extendido en esta descripción de la génesis de la periferia capitalina, es para subrayar el hecho de que la discontinuidad y la desestructuración de esa corona exterior a las Rondas del Ensanche Castro se van a mantener hasta 1979. La adición de actuaciones públicas (poblados, polígonos, colonias) en las décadas de posguerra y de algunas promociones privadas (planes parciales) no van a conseguir establecer una sutura definitiva entre el núcleo central y los pueblos absorbidos o entre los diferentes corredores radiales. La definición de unos teóricos cinturones verdes en los Planes de 1946 y 1963 postergan más que solucionan el problema.

Serán las actuaciones de viario, parques, remodelaciones integrales, crecimientos intersticiales y remates emprendidos en las dos décadas de gobierno democrático las que sienten las bases definitivas (con algunas excepciones, por supuesto) para conseguir una estructura urbana unitaria; para restañar, en buena medida, esa dualidad existente entre un centro histórico compacto rodeado por un ensanche ordenado y una periferia municipal hecha de fragmentos, preñada de descampados, escasamente equipada y mal comunicada.

2. El plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1944 revela con toda claridad la estructura de Madrid al iniciarse la posguerra: un casco histórico compacto, un ensanche bastante consolidado y bien delimitado por las Rondas y una periferia deshilvanada constituida por desarrollos lineales más o menos extensos en torno a los principales ejes radiales de comunicación. Los núcleos rurales más cercanos (Chamartín de la Rosa o Carabanchel Bajo) van quedando englobados por el crecimiento del extrarradio, pero la mayoría son aún perfectamente perceptibles formando una corona de pequeñas entidades todavía rurales, distanciadas del continuo urbano y rodeadas de tierras de labor.

El Plan General de 1946 -concretado por las Ordenanzas de 1952- supone una propuesta que confirma los tejidos y tipos edificatorios existentes y propone una extensión discontinua, inserta en una extensa red de zonas verdes (cuñas y anillos). Especialmente el Plan extiende sus determinaciones a lo que se denominó el “alfoz” de la ciudad, englobando los municipios periféricos que serán absorbidos al poco tiempo. Desde el punto de vista instrumental supone por vez primera un documento de “estructura y zonificación”, que no desciende al detalle de los trazados, alineaciones o a la zonificación pormenorizada, objeto de posteriores “proyectos parciales”. Se prefigura así la técnica jerarquizada que generalizará en 1956 la Ley del Suelo.

Las periferias más densas (Tetuán, Prosperidad, etc) y los cascos de pueblos exteriores, se calificarán como “manzana cerrada”, con múltiples variantes ordenancísticas. Las más exteriores o las que “vocacionalmente” (preexistencias, expectativas) se dirijan

hacia tipos edificatorios más cualificados se zonificarán como “edificación unifamiliar”. De hecho tanto las zonas de vivienda unifamiliar como las de manzana cerrada son espacios “tocados” por los desarrollos anteriores- prácticamente en su totalidad ajenos a decisiones de planeamiento-, espacios cuya inclusión en el Plan pretende incorporar a los procesos urbanísticos regulares. Se trataría, pues, de un primer intento de “regularización” de la situación urbanística del extrarradio: los trazados arteriales y la calificación global propuestos en 1946/1952 se verán complementados por ordenaciones de detalle en posteriores Proyectos Parciales de Ordenación, a los que deberán seguir Proyectos de Urbanización y Proyectos edificatorios de iniciativa pública o privada.

En vísperas de la aprobación del Plan General de 1963, el plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1962 revela un intenso crecimiento físico y poblacional (entre 1940 y 1960 la ciudad pasa de 1,09 millones a 2,26 millones de habitantes) pero un análogo grado de fragmentación y desarticulación. A las parcelaciones periféricas del período 1860-1940 –que se van consolidando y reconstruyendo paulatinamente- se le añaden extensas parcelaciones marginales procedentes en su mayor parte de los amplios procesos de inmigración y autoconstrucción que ocurren en las décadas de posguerra (años 40' y 50'). Extensas zonas del Puente de Vallecas , Usera-Villaverde , Fuencarral , Ventas, etc., se convierten en un rosario de espacios infraurbanos que recuerdan los que en la actualidad rodean las grandes ciudades de los países en vías de desarrollo.

Pese a la escasa previsión de zonas de bloque abierto en el Plan de 1946, el plano de 1962 revela una verdadera proliferación de pequeños y medianos polígonos desarrollados de acuerdo con la ortodoxia del movimiento racionalista, en una interpretación paupérrima de sus principios en la mayor parte de los casos.

Durante todo este período se asiste a un intento de solucionar cuantitativamente el agudo problema de vivienda y chabolismo/autoconstrucción que sufre la ciudad. Los aspectos de estructuración urbana, de continuidad y coherencia de los tejidos, incluso de respeto a la legalidad urbanística, ocuparán un lugar secundario. La integración, culminada en 1954, de los 13 municipios del Alfoz en una entidad administrativa única tampoco resulta eficaz por el momento.

Sin embargo el Plan de 1963 si va a suponer un punto de partida firme para la reconstrucción y el desarrollo de la ciudad que conocemos hoy. Sus efectos estarán presentes todavía en 1979 y así lo recogerá el Plan de 1985.

3. Con la perspectiva que supone contemplar la ciudad realmente construida a comienzos del sXX, podemos calificar de trascendental la propuesta de planeamiento de 1963. En la por fortuna ya no tan frecuente contraposición entre “Plan “, o propuesta urbanística de ámbito general, y “Proyecto”, o definición detallada de un determinado espacio urbano o complejo edificatorio, habría que subrayar la relevancia de ambos términos. En el caso concreto de Madrid las grandes decisiones de trazado arterial, de definición de paisajes urbanos (usos básicos, tipos edificatorios) y de configuración de grandes espacios verdes, fueron tomadas en 1963 y se han venido desarrollando en las dos décadas siguientes. Su

impronta se advierte con facilidad en múltiples iniciativas que fueron recogidas en 1985.

En particular es llamativa la masiva introducción de la “edificatoria abierta” como forma arquetípica de regular el desarrollo de la periferia en el Plan de 1963, mientras que el Plan del 46' había sido particularmente remiso a la hora de implantar tal paisaje, que quizás se reservaba a las inéditas zonas de “reserva urbana”.

La edificación unifamiliar desaparece en 1963 en numerosas áreas de la periferia próxima, a la vez que se califican extensas zonas en la periferia municipal (las futuras urbanizaciones de Conde de Orgaz, Mirasierra y Somosaguas, así como ampliaciones en las zonas de Puerta de Hierro y carretera de la Coruña). La calificación industrial sufre asimismo un fuerte retroceso en los distritos más interiores (Arganzuela, Méndez Álvaro, Puente de Vallecas), a la vez que se producen numerosas nuevas calificaciones en las periferias Este/Sureste (carretera de Barcelona, Vicálvaro, Vallecas) y Sur (carretera de los Poblados, Orcasitas, carretera de Andalucía).

La superposición del plano de Ordenanzas de 1972 y de la cartografía de 1980, que sirve de base a la elaboración del Plan de 1985, presenta una notable coincidencia. En este esquema aparecen ya bien delimitados, y en proceso de ejecución adelantado, muchos de los sectores más característicos de la periferia madrileña: desde Hortaleza a Entrevías o la Avda. de Oporto, pasando por las principales iniciativas de promoción privada de los 60' y 70': Moratalaz, Ciudad Santa Eugenia, Ciudad de los Ángeles, Aluche, barrio del Pilar o Mirasierra.

El Plan de 1985 - el primer plan de la democracia- supone una pormenorizada revisión/corrección de las decisiones tomadas en 1963 y de su no siempre fiel proceso de ejecución. Basándose en un detallado proceso de información y propuestas de “abajo hacia arriba” 18 y para un ámbito que abarca estrictamente el municipio de Madrid, se produce un muy afinado ejercicio de ordenación/reordenación de detalle para todo el suelo urbano y de prefiguración (directrices más o menos vinculantes) de todo el Suelo Urbanizable. El resultado es un Plan que a nivel de Avance ofrece una imagen cuasi finalista de la ciudad futura. Se limitan voluntariamente las grandes propuestas de trazado y de calificación de suelo, en función, no solo de una opción metodológica, sino de una determinada percepción crítica ligada a la crisis económica e inmobiliaria que se vive durante los años de redacción del Plan. Así se recorta notablemente la amplitud y características de la red arterial prevista en 1972, se seleccionan cinco grandes propuestas estructurales que suponen otros tantos argumentos conceptuales y simbólicos para la ciudad y se hace una propuesta relativamente modesta de nuevo suelo residencial, pactada en casi todos los casos con los operadores privados que deberán realizarla.

Pero a esa política modesta de extensión le corresponde un interés muy específico por las operaciones de relleno, estructuración interna de distritos e, incluso, operaciones tardías que podíamos calificar como de reforma interior. Se trata de actuar sobre el universo fragmentario que habían generado las ambiciosas políticas de zonas verdes anteriores, la escasez de inversión pública y el ensimismamiento de las actuaciones residenciales (“polígonos”), tanto públicas como privadas. El Plan intenta diseñar mecanismos de

acabado (“remates”, “suturas”, pequeñas y medias actuaciones residenciales, reequipamiento, etc) que terminen por configurar la forma de una ciudad de 3 millones de habitantes: cuyas dos terceras partes (en extensión) habían sido generadas por procesos más o menos irregulares de planeamiento, contando frecuentemente con niveles de urbanización y de equipamiento muy deficientes.

Se puede afirmar que la ciudad finisecular es en gran medida producto de las decisiones de planeamiento de 1963, de 1985 y, por supuesto, de un notabilísimo incremento en los niveles de inversión pública en infraestructura y equipamientos de todo tipo, en los niveles de calidad constructiva de la vivienda pública o privada y de los equipamientos, en los niveles de urbanización y de mantenimiento de los espacios públicos.

4. Madrid es una ciudad relativamente moderna. Solo comienza a ser importante a finales del S. XVI, después de que Felipe II estableciera en ella la capitalidad en 1561. En ese momento se estima que la ciudad solo tenía unos 15 mil habitantes; llegará a 70 mil en 1625, momento en el que Felipe IV ordena la construcción de la cerca fiscal que delimitará su territorio- 532 Has- hasta 1868 22. De hecho el perímetro de la cerca -que coincide aproximadamente con la extensión del casco antiguo- será capaz de contener el crecimiento físico y demográfico durante más de dos siglos. Solo durante el siglo XIX se convertirá en una gran ciudad, alcanzando el medio millón de habitantes poco antes de 1900.

La mayor parte de su trama urbana procede de los siglos XVIII y XIX y la edificación actual se ejecuta mayoritariamente a partir de la segunda mitad del XIX. El casco histórico de la ciudad tal como hoy subsiste procede, pues, de un proceso continuo y masivo de sustitución del viejo caserío semirural por edificios de renta de 4 ó 5 plantas.

En este sentido se puede afirmar la relativa modernidad de la ciudad heredada. Por supuesto que su patrimonio edificado contiene numerosas deficiencias en términos de los estándares espaciales e higiénicos actuales, sobre todo en algunos barrios de la capital. Pero no se dan las situaciones de hacinamiento, irregularidad y estrechez de la trama urbana, precariedad de las estructuras edificadas, etc, al mismo nivel que en otras ciudades de formación anterior.

Esto explica, al menos parcialmente, la escasez de grandes intervenciones de reforma interior o remodelación global, excepción hecha del trazado de la Gran Vía en el primer tercio del siglo XX. Y en este caso los objetivos fueron más bien de orden viario (la gran arteria interior Este-Oeste), funcionales (el emplazamiento del nuevo terciario representativo) y simbólicos (la representación de la modernidad al inicio del nuevo siglo), que estrictamente de tipo higiénico o guiados hacia la mejora global del parque residencial.

Si esto es cierto en el casco antiguo, lo es de forma mucho más clara en el ensanche decimonónico construido en su mayor parte entre 1860 y 1960 (a excepción de su zona Sur-distrito de Arganzuela- que concentra las estaciones ferroviarias y el primer complejo industrial urbano. Por esta razón la transformación de este distrito ha tenido durante los últimos 10/15 años mucha mayor importancia que en el resto de la ciudad histórica).

En todo caso lo cierto es que la transformación de la ciudad durante los dos decenios democráticos se ha centrado en la periferia de aquella. En sentido estricto fuera de sus antiguos límites administrativos, en territorios que pertenecían a los antiguos municipios rurales anexionados a la ciudad.

Ha sido el extrarradio, el espacio exterior a las Rondas del Ensanche de Castro, el que ofrecía mayores oportunidades de transformación y el que tenía mayores problemas de desarticulación, de falta de calidad urbana. Un extrarradio que cubría las tres cuartas partes del sector circular que rodea la ciudad histórica, es decir, todo su perímetro a excepción de la parte ocupada por la Casa de Campo al Oeste. Es en este espacio amplísimo, abigarrado e inconexo, donde se han repartido de forma generalizada los centenares de actuaciones de edificación, reurbanización y equipamiento.

Lo específico de la transformación de Madrid durante el período democrático ha sido, precisamente, que *no se trata de unas pocas operaciones de prestigio concentradas espacialmente*, sino de una auténtica *acumulación de actuaciones de diversos tipos y tamaños muy repartidas a lo largo de toda la periferia*.

Por supuesto que hay algunas más espectaculares -más visibles- que otras; en particular las grandes redes de infraestructura arterial viaria o algunos enclaves particularmente innovadores: los nuevos recintos feriales o el inmediato Parque Juan Carlos I, el parque de Tierno Galván o los nuevos distritos residenciales de Valdebernardo y Madrid Sur. Pero, permítasenos la reiteración, la transformación más radical es la que afecta a prácticamente la totalidad de las barriadas de la periferia en términos de mejora de la accesibilidad viaria, extensión de las redes de transporte colectivo, nuevas zonas verdes, equipamientos de todas clases, reurbanizaciones y rehabilitación del patrimonio edificado, nuevos espacios residenciales de mayor calidad, etc.

Estimamos que ese tipo de transformación generalizada, difusa y repartida y no es ajena al impulso democrático que generan las primeras elecciones municipales de Junio de 1979 y las que han seguido teniendo lugar cada cuatro años. Se puede postular una relación entre el urbanismo democrático -cuyo objetivo esencial sería la mejora de las condiciones de vida para la mayoría de la población- y la realización de múltiples actuaciones dispersas en el continuo urbano; en particular en las periferias densas procedentes de los crecimientos del último siglo, a pesar de que su “visibilidad”, en términos de la carga simbólica y del valor representativo de los lugares que albergan, no sea especialmente destacada.

La mayor parte de las actuaciones de transformación que se producen entre 1979 y 1999 en la ciudad de Madrid tienen esas características y, en consecuencia, esa relativa falta de visibilidad. Son actuaciones, a veces de grano muy fino (a nivel de la parcela o de la manzana), que se esconden al interior de los barrios, en el corazón de los distritos, al borde del nuevo viario arterial que se recorre apresuradamente.

Porqué el mayor “problema” del tipo de transformación que ha sufrido Madrid es, paradójicamente, *la falta de relevancia mediática que supone su carácter democrático*. Operaciones no diseñadas bajo la égida de un gesto espectacular, ni firmadas por la media docena de arquitectos internacionales pertenecientes al “star system” profesional, lo que

asegura de paso una generosa acogida en las revistas especializadas, no fácilmente identificables por su misma proliferación numérica y por su localización periférica. En consecuencia: escasamente visibles -excepto, por supuesto, para sus usuarios cotidianos-, pobremente publicitadas por unos medios de comunicación que no acostumbran a considerar noticia lo cotidiano, lo múltiple, lo beneficioso sin estridencias, lo bello sin la relevancia añadida de unos pocos nombres propios. Es este universo plural y con frecuencia anónimo el que se ha pretendido describir y rescatar en este trabajo.

5. Se puede afirmar que entre 1979 y 1999 se completa el carácter clásico de urbe mediterránea, compacta y continua de Madrid. A la vez que se construye un sistema de movilidad que secciona en fragmentos el antiguo organismo uniformemente extendido de sus periferias. Y que se establece un sistema de parques, jardines, zonas deportivas y equipamientos públicos que esponja a la vez que recualifica a los distritos de la ciudad. Se trataría pues de un *triple proceso* que combina:

- el restablecimiento de las continuidades, el completamiento y prolongación de los tejidos, en la tradición de la ciudad compacta. Supone una minuciosa tarea de restauración y engarce, utilizando las técnicas ortodoxas del planeamiento y la urbanización, de las primitivas periferias originadas entre 1860-1970 (parcelaciones periféricas o marginales, polígonos residenciales más o menos autónomos).
- la reorganización estructural de la malla arterial viaria en base al esquema radioconcéntrico (ejes radiales y anillos) previsto ya desde 1963/1972. Este gran mallado secciona la ciudad en amplios fragmentos que, en su interior, recobran las características de los tejidos urbanos clásicos, aunque con mayor variedad de diseños y soluciones espaciales de detalle.
- el alejamiento respecto de la imagen, anclada en la tradición noreuropea, de la “ciudad verde”, inmersa en una naturaleza que la penetra y rodea. Como alternativa se recurre de nuevo al modelo mediterráneo: calles arboladas en alineaciones regulares, patios ajardinados (que pueden ser colectivos en las nuevas manzanas cerradas), jardines y parques acotados como reservas de naturaleza ajardinada al interior de los distritos urbanos.

En conjunto se privilegia de forma evidente las *diferentes dimensiones del espacio público*: desde la autovía y la avenida urbana a la calle residencial, el bulevar arbolado o el jardín. Se sigue construyendo -y también se reconstruye- una ciudad pública, en la que sus espacios forman una red y son siempre *accesibles sin exclusiones*. Al interior de la M-40 se completa un amplísimo territorio -ciertamente seccionado por la red arterial- pero cuya característica común es el de ser un continuo de tejidos urbanos diversos y accesibles.

Esta característica -que pudiera considerarse una obviedad - no lo es en absoluto si se compara con las contemporáneas tendencias del suburbio a la fragmentación en piezas radicalmente autónomas: enclaves cerrados, vigilados e inaccesibles salvo para los residentes o socios (ya sean urbanizaciones residenciales, clubs privados, parques

empresariales o equipamientos culturales de élite). El eclipse del espacio público, como dice SORKIN, y la proliferación de las fortalezas urbanas, en palabras de BLAKELY-SNYDER, son el preocupante horizonte de las extensas y fragmentadas regiones urbanas contemporáneas. Las consecuencias en términos de ruptura de la cohesión social, de intolerancia, de pérdida de sociabilidad, de cosmopolitismo, han sido brillantemente analizadas por SENNETT o CASTELLS.

En este sentido no es banal el esfuerzo de la ciudad de Madrid por recrear formas de espacio público, insistir en la continuidad de los tejidos, en la compacidad de los barrios, en el carácter comunitario de los equipamientos. Desde una perspectiva complementaria este modelo de ciudad supone una de las formas más seguras de conseguir un desarrollo sostenible: las características de la ciudad densa y compacta son las que mejor aseguran la proximidad de las actividades entre sí, la menor necesidad de recurrir a la movilidad mecanizada privada las mayores posibilidades de caminar o de utilizar el transporte público.

La nueva imagen de la ciudad comienzos del sXXI hay que experimentarla revisitando su periferia o bien contemplándola desde el aire; en su defecto, en elaboraciones cartográficas de conjunto, como las elaboradas en este trabajo. Sin embargo los signos se pueden percibir desde su mismo corazón: la remodelación de su centro simbólico, la Puerta del Sol, fue una de las operaciones emblemáticas de mediados de los años 80'; en los últimos 90' se ha prestado atención a el entorno de la calle y la plaza Mayor, se culmina la rehabilitación de la zona de Malasaña y se comienza la de Lavapiés.

Los tres grandes accesos ferroviarios al centro urbano y su entorno también han cambiado o están a punto de hacerlo: Atocha con su nueva estación/intercambiador -la gran operación urbana firmada por Rafael Moneo - y el celebrado desmontaje del "scalextric" al final de los 80'; Príncipe Pío convertida en intercambiador urbano y próximamente en enclave comercial; Chamartín pendiente de la concreción definitiva de la cubrición de su playa de vías. BOFILL acaba de plantear un centro de negocios de rascacielos, la reedición de principios del S. XXI del polígono AZCA, y la prolongación hacia el Norte del eje direccional terciario de la Castellana.

El primer gran conjunto de transformaciones es, precisamente, el límite de la almendra central: la M-30 y sus bordes. Este primer anillo de circunvalación, construido en su totalidad -a excepción del cierre Noroeste- en los 70', ha culminado en estos 20 años su ciclo de integración en la ciudad, con resultados diversos, por cierto. Lo jalonan parques de borde y zonas verdes de protección, altas edificaciones residenciales 33 y conjuntos terciarios. Si el eje de la Castellana, desde Atocha hasta el nudo Norte, representa la organización del gran espacio representativo urbano de la ciudad a lo largo de cuatro siglos (desde el XVII hasta los años 70'), la M-30 revela el paisaje del último cuarto del siglo XX, en particular en sus tramos Norte, Noroeste y Sureste.

En su borde interior el distrito de Arganzuela -el sector meridional del ensanche, de carácter ferroviario e industrial-, es sin duda el más transformado. Completa con más de un siglo de retraso el carácter residencial -ciertamente no previsto por José M^a de Castro- que desde el comienzo tuvieron los sectores de Retiro, Salamanca o Chamberí. Las operaciones

tan cercanas de Puerta de Toledo -Gran Vía de S. Francisco (siguiendo el proyecto de Navarro Baldeweg de 1982) y del Pasillo Verde Ferroviario- aún pendiente de culminarse-, representan para Madrid lo que la recuperación del distrito industrial de Poble Nou para Barcelona.

Pero es entre la M-30 y la M-40 y en su borde exterior- donde se concentran las operaciones de mayor envergadura (especialmente en sus sectores sur/sureste, este y norte): los nuevos grandes parques (Juan Carlos I, Pradolongo, Cerro Almodóvar, las Cruces, Lineal de Palomeras, Plata y Castañar, Quinta de los Molinos), las grandes operaciones de remodelación del período 1978-85, los "nuevos ensanches" y las operaciones de reforma interior del Plan General de 1985, el propio trazado completo de la M-40 y la reconversión en avenidas con calzadas separadas de buen número de vías interdistritales, los recintos FERIALES, los subcentros urbanos configurados por enclaves comerciales, las primeras operaciones de reforestación en gran escala después de las actuaciones de postguerra, etc.

Un conjunto de transformaciones que bien se puede calificar de espectacular (también lo fue el crecimiento generado por el Plan de 1963, incluso las operaciones de vivienda pública de los 50', pero siempre con un carácter mucho más cuantitativo y sectorializado, el problema de la vivienda). Distante de la complejidad, calidad y diversidad de los últimos dos decenios del sXX. El acercamiento de la ciudad de Madrid a los estándares urbanísticos y arquitectónicos de las ciudades europeas es indudablemente obra de este momento. Su instrumentación se ha basado en la redacción y gestión de un amplio número de planes urbanísticos—encabezados por el Plan General de 1982/85—que han demostrado su capacidad de reconstruir y generar una ciudad de una calidad promedio muy aceptable.

6. En el trabajo publicado a fines de 1999 se realizó para el conjunto del término municipal una doble lectura gráfica y analítica. Por una parte se adoptó una perspectiva sectorial/estructural en la que se analizaron 6 grandes temas, eligiendo 3 momentos para cada uno de ellos (estado inicial en 1979, transformaciones 1979/99, estado final en el cuarto trimestre de 1999). Los temas son: red viaria arterial, sistemas de transporte público, zonas verdes, vivienda, actividades económicas, equipamientos urbanos. Además de un 7º tema, las actuaciones de reurbanización del espacio público, para el que se estudiaron sólo las transformaciones durante el período de referencia.

En segundo lugar se realizó una lectura geográfica identificando 5 ámbitos (la almendra central y las 4 periferias/ cuadrantes municipales) para las que se integraba el conjunto de las transformaciones sectoriales en sus territorios correspondientes.

Dada la imposibilidad de describir adecuadamente ese conjunto de análisis sectoriales y geográficos he preferido presentar en esta ocasión uno de los ámbitos—la periferia Sureste municipal—como ejemplo que permite visualizar las formas y las lógicas de las transformaciones en uno de los espacios más representativos.

La periferia Sureste comprende 4 distritos exteriores a la M-30. Su población se

mantiene bastante estable desde 1981 en torno a los 430/ 435 mil habitantes, compensándose el envejecimiento de la población y la reducción en el tamaño de los hogares en las zonas más antiguas, con las oportunidades de nueva vivienda que ofrecen las remodelaciones integrales de barrios y los nuevos desarrollos.

A comienzos de los 1970 se pueden distinguir con claridad 4 piezas bien diferenciadas: el conjunto de las parcelaciones periféricas del distrito de Puente de Vallecas, prolongado hacia el Sur(Entrevías) y el Este (Palomeras) por algunos polígonos residenciales de bloque abierto de los 50' y 60 ; la segunda pieza, mucho más reducida, esta formada por la antigua Villa de Vallecas y sus moderados crecimientos tentaculares; la tercera, Moratalaz, es un nuevo distrito ya insinuado en el Plan de 1946 y explícitamente configurado como gran reserva de bloque abierto en el de 1963; por fin la 4ª zona es otro antiguo casco rural anexionado(Vicálvaro), todavía muy aislada aunque con una relativamente importante corona residencial al N/NO e industrial hacia el S/SE.

El nuevo(de 1960) trazado de la carretera de Valencia, evitando el congestionado casco de Vallecas, divide nítidamente a las dos primeras piezas respecto de las otras dos.

El Plan General de 1963 es el primer documento de planeamiento que configura con alguna precisión el futuro de esta periferia (como hace con las restantes, por otra parte). Elemento importante es la red arterial que dibuja con gran antelación tanto los dos grandes anillos de circunvalación actuales(las M-30 y M-40), como los principales ejes radiales (nuevas N-III y N-IV, prolongación del eje O'Donnell) e incluso la más importante vía interdistrital sin carácter de autopista (el actual eje Avda. Pablo Neruda-Avda. Fuente Carrantona, que prolonga hacia el S/SE el histórico trazado Arturo Soria- Hermanos García Noblejas). Consagrando así la geometría y los límites de las 4 piezas a las que nos hemos referido y confiriéndolas el carácter funcional y tipológico con el que se acabarán configurando: respeto a las irregulares retículas de manzana cerrada residencial en los cascos y antiguas parcelaciones periféricas, predominio del bloque abierto en el resto de las zonas residenciales, especialización industrial al N/NO de Vallecas-Villa y E de Vicálvaro, destino rústico-forestal en los taludes hacia el Manzanares y en todo el espacio al S del limitado perímetro de desarrollo de Vallecas y entorno de Vicálvaro.

En 1980 las calificaciones del Plan de 1963 están parcialmente ocupadas, aunque la característica básica de los nuevos desarrollos sea, como en las otras periferias, la desarticulación y el infraequipamiento. Además de subsistir todavía extensos tejidos de vivienda substandar, sobre todo al Sureste del Puente de Vallecas (Pozo del Tío Raimundo, Palomeras Bajas).

El Plan General de 1985 no modifica en lo esencial las propuestas de 1963/72 , en buena medida ya iniciado su proceso de urbanización. Reduce la incidencia del gran viario arterial(vg., desaparece la autovía prolongación de O'Donnell, aunque subsiste la cuña verde que , junto con el cementerio de La Almudena, separa las periferias SE y NE). Se incorporan al modelo algunas grandes piezas: Mercamadrid (ya iniciado a finales de los 70); el nuevo barrio de Valdebernardo al E de Moratalaz y separado de este distrito por una vía bastante más modesta de lo que luego fue la M-40. Algunos discretos crecimientos en torno a

Vallecas-Villa y poco más (el nuevo barrio de Pavones-Vandel ya estaba calificado desde 1963).

Pero la gran diferencia es el nivel de detalle de las determinaciones (trazados, calificaciones pormenorizadas, reservas de equipamiento) que prefiguran tejidos urbanos “normalizados”: continuos, equipados, con transiciones y acuerdos correctamente estudiados. Sin embargo no todas las determinaciones incluidas en los documentos del Plan serán vinculantes: se diferenciará entre la prolijidad formal del plano de imagen del Avance de 1983 y la flexibilidad acotada de las fichas de los diferentes sectores y ámbitos de ordenación remitida que incluye el documento de 1985. Que serán las que, en definitiva, acoten y dirijan las futuras operaciones de remodelación y crecimiento.

El plano de transformaciones del Sureste es bastante espectacular por el tamaño y la imbricación de estas operaciones; bien entendido que, salvo casos señalados, no significarán un incremento substancial del perímetro urbano. Más bien la remodelación integral de tejidos substandar, el completamiento de otros, la conversión en parques de vacíos y escombreras preexistentes, la ejecución de multitud de pequeñas piezas, etc. Cuyo resultado conjunto es la recualificación de los barrios, el establecimiento de las transiciones entre ellos, la generación de un paisaje verde y arbolado casi totalmente desconocido antes en estos distritos.

La red arterial se va a completar en el período con la ejecución de la M-40—segundo cinturón—que delimita los distritos de Puente y Moratalaz a la vez que los separa de Vallecas-Villa y Vicálvaro. Además del citado tramo de autovía de O'Donnell entre M-30 y M-40. Quizás más importancia tienen los nuevos ejes distritales o interdistritales (Avdas. de P. Neruda y de Buenos Aires, trazados revisados de las carreteras de Moratalaz y Vallecas a Vicálvaro).

El capítulo de parques y zonas verdes es asimismo de gran importancia en unos distritos que apenas sumaban 100 Has en 1979. En 20 años casi se cuadruplica esa cifra hasta 402 Has: se crean 5 parques o zonas forestales de más de 10 Has (los dos más importantes en Puente de Vallecas: Lineal de Palomeras, 38'4 Has; Cerro Tío Pío, 17has); además de otros 5 de tamaño comprendido entre 5 y 10 Has y 11 entre 2 y 5 Has.

Las actuaciones residenciales incluyen varias importantes remodelaciones integrales de parcelaciones marginales (Pozo, Palomeras Bajas, La Viña, La Celsa) y de promociones públicas de décadas anteriores (Poblado Mínimo y UVA de Vallecas). Además de actuaciones de completamiento y estructuración de inconexos tejidos preexistentes. La más significativa, la actuación de Palomeras Sureste y Norte, que permite completar hacia el Este el distrito de Puente y realojar a buena parte de la población de Palomeras Bajas, facilitando la posterior remodelación integral de ese barrio.

Entre los nuevos tejidos hay que citar los de Pavones/ Vandel, completando hasta la M-40 el distrito de Moratalaz, y al otro lado de la autovía, Valdebernardo y su extenso parque forestal.

En esta periferia encontramos alguno de los ejemplos más característicos de la

nueva fórmula residencial de vivienda colectiva protegida de finales de los 80' y los 90': La manzana cerrada de los "nuevos ensanches" que hemos analizado en detalle en otro lugar.

En el capítulo industrial y de actividades se completa y reurbaniza la parte occidental del polígono industrial de Vallecas y se culminan las instalaciones de Mercamadrid/ Centro de Transportes de Madrid.

Se crean algunas grandes instalaciones deportivas (en Entrevías, Palomeras Sureste, Pozo, Moratalaz, Vicálvaro Norte) y cerca de un centenar de edificios o complejos docentes, culturales y sanitarios de diferentes tamaños, repartidos por toda la geografía de esta periferia.

Como temas pendientes al comenzar el sXXI podemos recordar: el aún incierto futuro de las amplias instalaciones ferroviarias de Entrevías/ M-30, la definitiva consolidación de los parques forestales de Valdebernardo y cuña O'Donnell y, sobre todo, la configuración final de todo el espacio vacante al Sureste del municipio, realmente la mayor reserva de suelo dentro de sus límites. Por ese espacio discurre ya la M-45, inaugurada en el 2003, y previsible soporte para el conjunto de crecimientos residenciales más extenso del Madrid del primer cuarto del siglo que comienza.

La formación histórica de la Ciudad de Puebla como Ciudad Moderna. Analogías y diferencias con el caso de algunas ciudades españolas

Universidad Iberoamericana de Puebla, México

Francisco Valverde

1 ANTECEDENTES

Consideremos que el estudio de la calle es posible abordarlo desde diversas perspectivas disciplinares como la antropológica, la sociológica, la económica, la histórica, entre otras. Todas ellas hacen una aportación importante para la comprensión de lo que ha venido sucediendo con el fenómeno que todos los ciudadanos en el mundo nos enfrentamos cotidianamente al transitar por ellas. Desde la simple función de caminar por sus sendas o el circular con vehículos para trasladar personas, bienes o servicios, hasta las percepciones y significaciones que estos espacios han venido representando para el usuario común así como para el interesado en el fenómeno urbano.

Interesa destacar aquí la perspectiva espacial del hecho material de la calle, es decir, el modo en que se ha venido construyendo este espacio de la ciudad, si no necesariamente desde sus orígenes, si a partir las transformaciones más significativas que va teniendo y que permiten interpretar el modo en que no sólo ella se construye, sino que puede representar claramente los modos en que la ciudad se va transformado en su proceso histórico.

Los orígenes espaciales de las ciudades están fincados en la propuesta de la estructura básica de ella misma, esto es, en la relación que existe entre los espacios construidos, las edificaciones, y los que permiten la accesibilidad física entre ellos, el espacio abierto y público. Por otra parte, y conforme la relación espacial va creciendo, ampliando y haciéndose más compleja, surgen redes, nodos y sistemas, compuestos fundamentalmente por calles, comprendiendo en ella todas sus categorías: desde el bulevar y la avenida hasta la cerrada y el callejón, sin dejar a un lado otros espacios públicos reconocidos como la plaza, el jardín, el paseo o el parque.

Estos objetos delimitan y articulan, por un lado, la relación entre lo construido y lo natural, si lo observamos a una escala macroscópica de lo que hoy llamamos el territorio y el espacio tradicionalmente entendido y propio de la ciudad. Binomio indisoluble que hoy preocupa tanto a los especialistas y habitantes, por la vulnerabilidad del primero y la dependencia del segundo.

Por otro, aclarar que el espacio urbano abierto y público, específicamente la calle,

materializa en un primer momento la orientación e inspiración de la creación socio-espacial de la ciudad, que posteriormente se transforma en la historia junto con su crecimiento y desarrollo, que se construye en el presente y hacia el futuro.

La orientación e inspiración mencionada, se acota a los referentes histórico y geocultural. Esto es, a la comprensión de las características geográficas en las cuales se asienta, crece y desarrolla la ciudad a partir de las concepciones culturales que precisamente orientan y condicionan el trazo y conformación de la estructura urbana en su origen (edificaciones y espacios públicos fundamentalmente), que posteriormente cambian por diversas razones (sociales, económicas, políticas, o técnicas) y que finalmente se manifiestan en las transformaciones espaciales que se van superponiendo a ese origen, al paso del tiempo, conforme van evolucionando esos cambios culturales que impactan en la materialización y lectura de la ciudad.

Consideremos también dos perspectivas geoculturales relevantes que se han acompañado durante mucho tiempo: la de la ciudad latinoamericana, concretamente la mexicana, y la europea, específicamente la española. Europa y América se funden en la construcción de la ciudad, del mismo modo como lo hace nuestra lengua en la América latina y que en este proceso, de una manera consciente o inconsciente, han transformado las nociones que han permitido la formación de la ciudad. Al menos es así desde la perspectiva Iberoamericana. Reconocer este hecho cultural histórico, específico para el caso de la ciudad mexicana, tiene relevancia en dos sentidos: primero, posibilita la comprensión de un fenómeno que no se reduce a la revisión histórico espacial de la fundación y consolidación de las ciudades españolas en las colonias americanas, y segundo, abre la probabilidad de retroalimentar, con la experiencia europea, española concretamente, la reflexión en torno al fenómeno urbano mexicano, al análisis comparativo de la ciudad moderna mexicana para reinterpretar la ciudad contemporánea con los elementos y métodos de planeamiento de la ciudad que hoy se manejan a nivel global.

Las consideraciones sobre las diferencias y similitudes, precisamente históricas, geográficas y culturales, que condicionan el desarrollo de nuestros espacios urbanos, será una tarea obligada que permitirá tejer un pensamiento propio sobre la comprensión histórica y geocultural del fenómeno espacial urbano.

2 OBJETIVOS

Identificar la transformación histórica espacial de la calle a partir de su origen funcional como infraestructura básica urbana, como expresión de espacio libre y como denotación en los modos de construcción de la ciudad.

A partir de ello, reconoceremos algunas las valoraciones a partir de las cuales se elabora el texto, contenido y continente, de la calle y que la constituyen como espacio público. Así mismo, localizaremos las relaciones espaciales inseparables con el resto de la ciudad y el territorio que ocupa y a la vez transforma.

Estudio de paisajes históricos como recursos potenciales para el Equilibrio Ecológico de las ciudades existentes. Programa de cooperación para la formación de especialistas en América Latina.

Universidad Autónoma Metropolitana de México, Azcapotzalco

Grupo ARQPAIS: Dr. Arq. Saúl Alcántara Onofre
M. en Antrop. Efrén Arturo Alavid Pérez
Arq. Félix Alfonso Martínez Sánchez
M. en Diseño Raúl Raya García

1 INTRODUCCIÓN

Los paisajes culturales de interés histórico son importantes evidencias de anteriores condiciones ambientales, a través de los cuales se puede entender las relaciones del hombre con su entorno, además de obtener el conocimiento de la problemática de fondo que condiciona y dirige las acciones de salvaguarda y conservación del medio ambiente, para proyectar como meta el equilibrio ecológico, ambiental y estético de las ciudades existentes.

Los paisajes históricos en el mundo están en creciente peligro de desaparición como recursos potenciales que proporcionan a la humanidad la posibilidad de explorar su historia y evolución. El patrimonio paisajístico significa una importante evidencia a través de la cual el hombre puede conjugar armónicamente el pasado con su presente.

2 JUSTIFICACIÓN

La importancia de los paisajes históricos en México y América Latina no ha sido cabalmente comprendidos, prueba de ello, es que la historia de los paisajes y jardines está aún por escribirse. La escasez de información y de instituciones dedicadas a la investigación de paisajes históricos tiene como consecuencia la falta de protección legal y por lo tanto el inminente peligro de desaparición de ricos patrimonios culturales en toda América Latina.

3 OBJETIVOS

El proyecto se propone localizar y describir los paisajes culturales, parques y jardines de interés histórico en el Valle de México y extender esta experiencia a otras regiones del país y en los países miembros de la Unión Europea y América Latina, e iniciar un catálogo que promueva el estudio y conservación de paisajes históricos para lograr su declaratoria como monumentos históricos. Un propósito más, es la formación de investigadores y profesionales con efectos multiplicadores, es decir, que éstos mismos formen a otros especialistas, principalmente en el ámbito latinoamericano.

3.1. Los objetivos principales del Proyecto de Investigación

- Identificación, registro y análisis de paisajes culturales, parques y jardines de interés histórico, artístico y ecológico.
- Elaboración de un catálogo de parques y jardines de valor histórico para su conservación y/o mejoramiento y su declaratoria como monumentos histórico ambientales.
- Formación de especialistas en el estudio y rescate de paisajes históricos en el Posgrado en Diseño, implementado en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco a nivel de Especialización y Maestría en Diseño, Planificación y Conservación de Paisajes y Jardines.
- Creación de un Centro de Investigación sobre paisajes y jardines con la participación de instituciones nacionales e internacionales.
- Realización de estudios para el manejo apropiado de la vegetación en sitios históricos determinados.
- Identificación de sitios relevantes para profundizar en el estudio de los mismos para llevar a cabo propuestas de planificación y diseño para su mejoramiento y/o conservación.

4 MÉTODO PROPUESTO PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO

Definición de paisaje histórico: el paisaje histórico es considerado como un área definida del territorio, con características propias, de valor cultural, que hacen de él un caso singular. El paisaje histórico es el resultado de la interacción entre el hombre y la naturaleza.

Un paisaje histórico es tal, cuando cumple una o más de las siguientes condiciones:

- Es un sitio donde se pueden identificar los componentes paisajísticos de uno o varios períodos de la historia.
- También son aquellos que permiten identificar el entendimiento y la evolución del ser humano y su entorno.
- El uso original del sitio.
- Actividades culturales realizadas en el paisaje, parque o jardín.
- Asociación de personas o eventos de interés histórico.
- Un conjunto de valores proporcionados por los edificios históricos y monumentos.
- Declaración de Patrimonio Cultural por la UNESCO.
- Puede ser una muestra de un aspecto de la historia del arte de parques y jardines o de la horticultura.
- Puede ser el resultado de un trabajo o investigación de un connotado diseñador.

El alcance o extensión de un Paisaje de Interés Histórico depende de la naturaleza y circunstancias como de los valores históricos, artísticos y ecológicos.

Establecimiento de una Tipología de Paisajes Históricos que se determina como sigue:

- Comprende los lugares relacionados con el uso doméstico, por ejemplo, una casa, sus anexos o jardines. Este grupo divide en tres subgrupos:
 - Lugares asociados con una casa o vivienda propiedad de una familia. Aquí se incluyen palacios, casas de campo, mansiones, haciendas, casas de recreo, villas y pabellones.
 - Lugares asociados con más de una vivienda, como el jardín de una comunidad de vecinos o zonas verdes dentro de una zona habitacional.
 - Lugares asociados con propiedades de uso recreativo, pero que no pertenecen a una casa o plan e viviendas en particular, por ejemplo, jardines de recreo o parcelas.
- Lugares que pertenecen o están relacionados con instituciones, por ejemplo, colegios, universidades, jardines botánicos, museos, hospitales, hoteles, cementerios, iglesias y otras construcciones religiosas.
- Lugares destinados al uso público y de recreo, por ejemplo, jardines, paseos o sitios de vacaciones o de recreo, alamedas, plazas de armas, entre otras.
- Paisajes arqueológicos.
- Paisajes agrícolas de interés histórico, incluye el sistema de chinampas.

Determinación de componentes de Paisajes Históricos:

- Trabajos de tierra, movimientos de tierra, rocas, suelos.
- Facturas de agua.
- Vegetación.
- Vida Animal.
- El hombre y sus actividades.
- Construcciones y edificios.
- Espacio y patrimonio de visuales.
- Depósitos arqueológicos.
- Elementos de integración plástica.

Determinación de los factores que imprimen el carácter histórico a los paisajes y jardines:

- Los restos de algún período histórico que hacen del sitio un paisaje único o característico.
- Un sitio asociado con información histórica.

5 RAZONES QUE HACEN IMPORTANTE EL PROYECTO

- Representan un esfuerzo pionero en México.
- Es un proyecto de investigación que satisface las necesidades específicas para el reconocimiento de paisajes y jardines históricos, ya que en México no cuenta con un inventario, ni un catálogo de paisajes, parques y jardines de valor histórico y/o ecológico.
- Es un trabajo que contribuye de manera importante al conocimiento de la riqueza que contienen los paisajes culturales, parques y jardines de valor histórico y/o ecológico.
- Es un trabajo oportuno, porque se enmarca en la creciente tendencia de recuperación y preservación del entorno natural y construido con valor patrimonial.

- Muestra grandes posibilidades para articular las tres funciones sustantivas de la Universidad: Investigación, Docencia y Difusión de la Cultura.
- Contribuye firmemente en la obtención de conocimientos sobre el estado que guardan los paisajes culturales, parques y jardines de valor histórico y/o ecológico en el Valle de México.
- Propone mecanismos concretos de articulación con instituciones universitarias latinoamericanas y europeas, ofreciendo con ello la oportunidad de fortalecer el intercambio de experiencias bajo un concepto amplio.
- Reúne a especialistas con reconocimiento a nivel nacional e internacional que coadyuvan en la formación de especialistas que aspiran a aplicar los conocimientos y experiencias adquiridas.
- Muestra una alternativa de trabajo conjunto, además de haber sido distinguido, de 521 candidaturas latinoamericanas, con la aprobación para las fases de: formación de la red de universidades, diseño del proyecto conjunto de investigación e intercambio de becarios América Latina y Unión Europea, convocados por la Comisión Europea, a través del Programa América Latina Formación Académica, (ALFA).

6 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Recuperación Monumental y Ambiental del Cerro del Chapulín:

- Recuperación del Jardín del Alcázar de Chapultepec
- Restauración del Jardín de Invierno del Museo Nacional de Historia.

Recuperación Ambiental y Paisajística de la Unidad Azcapotzalco, de la Universidad Autónoma Metropolitana:

Las autoridades de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, impulsaron el programa de mejoramiento y ampliación de los espacios construidos, los espacios abiertos y de su infraestructura con la finalidad de responder a las demandas de la comunidad universitaria y a la dinámica propia de este recinto universitario.

Dentro de este programa se inscribe el Proyecto Paisajístico y Ambiental de la Plaza de las Palmeras, definida por los claros límites establecidos por la biblioteca, la cafetería y los edificios H y G, que por su localización estratégica, centralidad, actividades que alberga e intensidad de flujos, determinan que en su conjunto constituyan el corazón de la Unidad Azcapotzalco y un espacio propio para la convivencia, encuentros e intercambios de la comunidad universitaria. El concepto general del proyecto parte de la idea principal de potenciar la utilización del espacio y dotar de una impronta paisajística, a través de la

creación de tres plazas (las Palmera, los Ciruelos y los Senderos), con características propias e interrelacionadas por medio de un sistema de sendas, pavimentos, mobiliario, puertas visuales y manejo de vegetación originaria de México.

Inscripción de paisajes culturales de México en la Lista Indicativa de Patrimonio Mundial en la Reunión de Expertos sobre Paisajes Culturales en Mesoamérica, celebrada del 27 al 30 de septiembre de 2000 en San José, Costa Rica:

- El Árbol del Tule. Un ser vivo como monumento histórico, Oaxaca, Oaxaca.

Se localiza a 12 kilómetros de la ciudad de Oaxaca. El área propuesta para la salvaguarda del sitio es de 6 hectáreas, donde se ubican los cinco Alcahuetes (*Taxodium mucronatum*) más importantes del continente americano.

- Los Jardines Reales de Netzahualcoyotl, Tetzcotzinco, Texcoco, Estado de México.

El área propuesta para la salvaguarda del sitio es de 700 hectáreas, en las cuales se ubican vestigios de canales, acueductos, sistemas de cultivo prehispánico (terrazas), áreas de placeres y escalinatas esculpidas sobre la roca madre.

- Olivos del Atrio del Templo y Exconvento de San Francisco, Siglo XVI, Tzintzuntzan, Estado de Michoacán.

Tzintzuntzan se encuentra a 40 kilómetros de Pátzacuaro, Michoacán. El área propuesta para la salvaguarda del sitio es de 3 hectáreas, en las cuales se localiza el atrio con sus olivos del siglo XVI, muy probablemente plantados por órdenes de Vasco de Quiroga; así como todo el conjunto religiosos de San Francisco.

- Jardín “El Pensil Mexicano”, ciudad de México

También conocido como el Jardín Exquisito Mexicano, se ubica en la calle Lago Chiem n°84, a unas 6 cuadras al sur del centro de la Villa original de Tacuba, en la Ciudad de México. Es una manzana conformada al norte por la calle Lago Wan, al oriente por el callejón de la Luz, al sur por la calle Lago Trasimeno y al poniente, la ya mencionada calle Chiem, en el centro de la colonia Pensil, que fue hasta hace poco una de las zonas de turgurización de la capital del país.

El área propuesta para la salvaguarda del sitio es de 3280 metros cuadrados, de los cuales 800 metros cuadrados son de construcción y el resto está ocupado por el jardín y parte de lo que fue la antigua huerta.

- El Jardín de Borda, Cuernavaca, Morelos.

La ciudad de Cuernavaca está a 90 kilómetros al sur de la Ciudad de México. EL Jardín de Borda, es un sitio histórico-artístico del siglo XVIII, jardín que conserva su traza original

concebida bajo las reglas de los jardines barrocos franceses. El área propuesta para la salvaguarda es de 3,2 hectáreas en las que se ubica el jardín formal con sus parterres rectilíneos, fuentes, estanque principal, lago artificial y huerto.

- Bosque de Chapultepec, Ciudad de México.

Ubicado en la delegación Miguel Hidalgo de la ciudad de México. El área propuesta para la salvaguarda del sitio es de 277 hectáreas; incluye la Primera Sección del Bosque de Chapultepec y el Cerro de Chapulín. Es el Parque principal de la ciudad y del país por su valor histórico y cultural.

Propuesta de puesta en marcha del Posgrado en Diseño, Planificación y Conservación de Paisajes y Jardines, en los niveles de Especialización y Maestría con la División de Ciencias y Artes para el Diseño, de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco:

El posgrado presenta una estructura científica y didáctica para responder a las diferentes necesidades de la disciplina paisajística y ambiental, abocada a la recalificación y rehabilitación de áreas deterioradas de valor patrimonial, al diseño, planificación y conservación de paisajes y jardines. El posgrado asume un compromiso para impulsar una cultura capaz de superar los límites de una “política del verde”, aplicada de manera errónea en el ámbito nacional y fomenta investigaciones dirigidas hacia la consideración del respeto a la dinámica natural.

Transformaciones urbanas y nuevas tendencias del habitar en México: el caso de la vivienda estatal planificada a partir de 1972

Universidad Veracruzana, México

Fernando Noel Winfiel Reyes

A partir de 1972, el crecimiento del aparato burocrático en el estado mexicano no se correspondió con la eficiencia en la atención a la demanda de vivienda de interés social y popular, a pesar de la diversidad de fondos y organismos creados para la atención de los distintos estratos económicos, entre los que se pueden destacar el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) el Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE) o el Fondo Nacional de Habitaciones Populares (FONHAPO), por mencionar los más significativos.

Los resultados de la política de vivienda y de la planificación del suelo habitacional en México, a pesar de contar con antecedentes y experiencias importantes, ha carecido de continuidad y de una reflexión crítica que permitiese una evaluación y reorientación de las variadas intervenciones. Así, como lo apunta López Rangel (1993, 29): “Las acciones de planificación y los planes urbanísticos han obedecido más a coyunturas sexenales que a estrategias de largo alcance. Y esto sin desconocer que a partir de la década de los 70 se intentan establecer estrategias planificadoras a mediano plazo”.

Los efectos colaterales de la crisis económica y de energéticos que sucede en el mundo a principios de los años setenta se suman a esta problemática y hacen más complicada la intervención del estado a través de una política de financiamiento a la vivienda. Esto se ve reflejado en la disminución gradual de los subsidios, en la pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores, en una inflación acelerada y en un cambio en las estrategias de diseño urbano, a partir de la reducción progresiva de los grandes conjuntos de *multifamiliares*¹ que en décadas pasadas, habían incluso emblematizado la política habitacional con la construcción de varios conjuntos habitacionales de gran escala entre los que se pueden señalar el Centro Urbano Presidente Alemán (1947-1949, con 1080 viviendas en modalidad de departamentos), la Unidad Habitacional Santa Fe (1953, de alrededor de 10,000 viviendas en distintas modalidades) o el Centro Urbano Nonoalco-Tlatelolco (1960-1964, con 11,697 viviendas en modalidad de departamentos).

¹ Comenta Noelle (2000, 22) que el término “multifamiliar” se asocia desde entonces con agrupamientos de vivienda de alta densidad utilizando edificios en altura.



Figura 1. Conjunto Habitacional Iztacalco construido en México con financiamiento del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) a partir de 1973. La importación de modelos en la concepción de la vivienda comunitaria -en este caso, una reinterpretación a los conceptos de Thamesmead, un new town construido en el área de Londres- constituyó un intento por modernizar a la clase trabajadora y establecer nuevos modos de vida social. Tomado de: Krauze (1999, 45).

Aun cuando a principios de los años setenta se habían diseñado conjuntos habitacionales de más de 3000 viviendas, como es el caso de Iztacalco, la crisis económica y la recesión que se ha vivido desde el inicio de los años ochenta impactó las escalas de planeamiento y diseño urbano de los conjuntos de la vivienda de interés social, atendiendo a tamaños intermedios (para el caso del INFONAVIT, menos de 3000 viviendas por conjunto) y hacia principios de los noventa, con proyectos basados en esquemas micro (considerados de menos de 1000 viviendas)².

Luego del desastre en la ciudad de México por el sismo de 1985, la incapacidad del Estado para reaccionar a los reclamos de la emergencia dio inicio al desarrollo de movimientos urbanos que marcaron nuevas pautas de participación social. Estos movimientos de participación social, especialmente ante el terremoto, rebasaron la acción del Estado e inauguraron nuevas modalidades de solidaridad social. En los programas de

² En las últimas décadas, tres aspectos derivados de esta problemática económica y urbana han conducido los intentos por una vivienda más adecuada desde el punto de vista del diseño, atendiendo la necesidad de integrar espacios comunitarios que configuren una identidad local; las transformaciones en los modos de vida comunitaria que plantean nuevas relaciones para el sentido del ser urbano, en particular para una ciudad de la escala y complejidad de México, y finalmente la articulación de las áreas de habitación a través de redes de transporte.

vivienda de emergencia en zonas devastadas por el siniestro, se procedió a la rápida rehabilitación y reconstrucción con el concurso de organizaciones no gubernamentales e iniciativas universitarias.



Figura 2. Edificio Nuevo León en Nonoalco-Tlatelolco, después del sismo de septiembre de 1985. Fotografía de Marco Antonio Cruz/ Imagen Latina. Tomado de: García Canclini, Castellanos y Rosas Mantecón (1996, 53).

El sismo de 1985 que afectó a amplios sectores de la Ciudad de México, motivó la creación de normativas más estrictas que desalentaron la construcción de vivienda en edificios de gran altura, promoviendo un cambio a modalidades de organización espacial de menor altura, reincorporado el uso de ciertas tipologías tradicionales que mostraron ser más efectivas y más adecuadas a las necesidades de rápida intervención y autoconstrucción dirigida para colectivos de usuarios en condiciones de emergencia -incidentalmente, las llamadas vecindades o patios de vecindad, que habían sido consideradas como tugurios insalubres por la arquitectura funcionalista de los años sesenta, probaron ser alternativas apropiadas para dar alojamiento a grupos importantes de población afectada por el sismo.

A consecuencia del sismo de 1985, varios edificios del Centro Urbano Nonoalco-Tlatelolco resultaron seriamente dañados, procediéndose en algunos casos a su demolición y a la reubicación de sus habitantes. Independientemente de las razones que motivaron una cierta estigmatización en los medios y en las percepciones sociales para esta modalidad de habitación -carencia de mantenimiento de las instalaciones y de los elementos de la cimentación en pilotes, así como problemas de hundimiento de suelos que habían sido anticipados años antes del siniestro- a partir de entonces se ha dado un fenómeno social en el que los propios organismos de la vivienda y los usuarios se inclinan a rechazar la vivienda

en altura, la que había sido identificada en otras épocas con un perfil de vida urbano moderno.

El régimen de propiedad en condominio que había surgido en México en la década de los cincuenta como una solución para el habitar de los estratos medios y altos, a partir de los ochenta encontró su multiplicación con las tendencias a reducir el alto costo del suelo, generando una opción innovadora que obligó a la construcción en vertical en densidades mayores, en modalidad de viviendas unifamiliares, especialmente para los estratos medios atendidos por la acción habitacional del Estado. Si bien los principios especulativos parecen hasta aquí correctos, la vida en condominio requirió de nuevas maneras de organización comunitaria a las que la gente no estaba habituada. Por otra parte, generó situaciones sociales que requieren mayor interacción, lo que en muchos casos, ante la falta de interés en la gestión y mantenimiento del edificio o de los conjuntos de vivienda por parte de sus habitantes, ha generado una ruptura del sentido de comunidad y el aislamiento de participación de los usuarios (Duhau, Mogrovejo y Salazar, 1998).

La imposición de estas modalidades para agrupar la vivienda y la disminución de espacios colectivos a través de la gestión de instituciones para el financiamiento como el INFONAVIT, generó a la larga problemas no sólo de convivencia comunitaria, uso del espacio comunitario exterior o del régimen jurídico de la propiedad, sino que en muchos casos no fueron delimitadas las condiciones de habitabilidad de los ámbitos de lo público y lo privado.

A partir de finales de los años ochenta se adoptan las soluciones habitacionales basadas en pequeños agrupamientos en condominios horizontales, o bien el resurgimiento de las privadas, caracterizados por su aislamiento en relación al exterior mediante la implementación de bardas y controles de seguridad. En ocasiones estas modalidades se apropian del espacio público de la ciudad hasta constituir colonias enteras en las que el acceso se hace restringido, a efecto de intentar garantizar la seguridad individual o del grupo que las habita.

Acaso uno de los cambios culturales más significativos de la historia reciente es el que constituye un modelo de vida urbana basado en la inserción al desarrollo colectivo y el éxito personal. Así, vivir en la Ciudad de México se ha traducido en un signo (cada vez más cuestionado y menos sostenible) de progreso social y de mayores.

Un elemento de análisis que permite acercarnos al entendimiento del fenómeno del habitar en la Ciudad de México, puede mostrarse desde los cambios y transformaciones en los vínculos entre lo público y lo privado. Así, la dinámica de la expansión y las crisis monetarias que ha sufrido la economía mexicana, sumado al deterioro ambiental de la gran ciudad y a la creciente inseguridad de los espacios urbanos, han ido modificando las relaciones tradicionales entre lo público y lo privado, subrayando y polarizando lo que desde la sociología urbana se señala como las ventajas y los riesgos de vivir en las grandes concentraciones humanas.



Figura 3. Solución de los usuarios a los problemas de inseguridad y robo en áreas de estacionamiento. Conjunto Habitacional Iztacalco. Tomado de: Ayala Alonso (1996, 267).

Esta modernización de la ciudad más grande del país, y en la actualidad una de las megalópolis más grandes del mundo, ha creado una imagen urbana en constante cambio donde coexisten distintas realidades sociales que van desde las áreas de asentamientos irregulares en periferias de pobreza extrema, pasando por colonias donde se ubican los sectores populares y medios, conjuntos y unidades habitacionales construidas con financiamiento estatal, fraccionamientos y zonas exclusivas para los estratos altos.

Si el desarrollo urbano ha incidido en una diversidad de expresiones multiculturales como resultado de los procesos migratorios, los desequilibrios de las políticas sociales a las que se le ha asociado se han mostrado limitadamente eficaces ante la magnitud de los problemas, radicalizado las contradicciones observables en la metrópoli: se ha generado una ciudad industrial incompleta, espejo de enormes contrastes, visibles sobre todo en la creación de los barrios, colonias, fraccionamientos y conjuntos de vivienda de los diversos estratos económicos, con variadas formas de localización y comunicación, sin distinción morfológica de su ubicación periférica y en ocasiones escasa integración con el resto de la ciudad, como variadas han sido sus expresiones urbanas, no obstante ser parte de un todo urbano.

BIBLIOGRAFÍA

AYALA ALONSO, ENRIQUE

1996 *La casa de la Ciudad de México. Evolución y transformaciones.* Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Primera edición. México.

DUHAU, EMILIO, NORMA MOGROVEJO y CLARA SALAZAR

1998 “*Bienes colectivos y gestión vecinal en los conjuntos habitacionales del Infonavit*” en *Schteingart, Martha y Boris Graizbord: Vivienda y vida urbana en la ciudad de México. La acción del Infonavit.* El Colegio de México. México. Páginas 183-339.

GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR, ALEJANDRO CASTELLANOS y ANA ROSA MANTECÓN

1996 *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000.* Universidad Autónoma Metropolitana / Grijalbo, México.

GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR, coordinador

1998 *Cultura y comunicación en la ciudad de México. Primera Parte. Modernidad y multiculturalidad: la ciudad de México a fin de siglo.* Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / Grijalbo. México.

GONZÁLEZ CORTÁZAR, FERNANDO, Coordinación y prólogo

1994 *La arquitectura mexicana del siglo XX. Colección Cultura Contemporánea de México.* Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México.

KRAUCE, ENRIQUE

1999 *El sexenio de Luis Echeverría en México Siglo XX.* Los sexenios. Tomo siete. Clío. México.

LÓPEZ RANGEL, RAFAEL

1993 *La planificación y la Ciudad de México 1900-1940.* Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. México.

NOELLE, LOUISE

2000 *Mario Pani: 1911-1993. La visión urbana de la arquitectura.* Universidad Nacional Autónoma de México y Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México.

Efectos de la Contaminación Atmosférica en el clima Urbano y Calidad Ambiental de Arequipa

Universidad Nacional San Agustín Arequipa, Perú.

Josué Llanque Chana

1 INTRODUCCIÓN

Durante un largo tiempo se ha sostenido que la contaminación atmosférica que afecta a las ciudades en especial a las urbes y metrópolis latinoamericanas es, producto de la interacción entre condiciones atmosféricas y topográficas adversas para la dilución de los contaminantes, y la existencia de altas tasas de emisión de estos últimos, provenientes tanto de fuentes fijas como móviles. Consecuentemente y dado que los factores geográficos son inalterables, sólo resta concentrar el esfuerzo en la reducción de las emisiones para controlar el problema de la contaminación atmosférica urbana.

Las emisiones vehiculares continúan aumentando acelerada y permanentemente en todas las ciudades, dado el incremento del parque automotor y las distancias recorridas. Más bien, se estaría lejos de estabilizar las cifras de automóviles que circulan por las ciudades, las que, por el contrario, son bastante más bajas que las ciudades de los países desarrollados.

El aumento del parque automotor, cuyo número promedio es aún típico en países subdesarrollados, y el incremento de las distancias y número de viajes, no sólo han incrementado fuertemente las superficies urbanizadas, sino que también los aportes de contaminantes atmosféricos, que han neutralizado las eventuales reducciones de las emisiones industriales. En diversos sentidos, se observa como tiende a tornar insostenible la vida en ciudades como Arequipa, considerando que la función básica de respirar resulta dañina para la salud y que algunas de las actividades fundamentales para conservarla, tales como la práctica del deporte y la gimnasia, llegan a estar prohibidas.

Multidisciplinariamente, la contaminación atmosférica es solo un síntoma de las profundas e irreversibles transformaciones introducidas por la sociedad sobre los hábitats naturales. El medio ambiente urbano es una construcción social y por ello, si alcanzan niveles adversos para el desarrollo humano, se debe probablemente a una comprensión y manejo inadecuados de las restricciones y potencialidades del ambiente natural cuya capacidad de resiliencia de ve superada por las descargas de desechos y contaminantes. Como lo demuestra el caso de Arequipa, los procesos de expansión urbana, las asignaciones

del uso del suelo y los diseños de calles y fachadas no han tenido necesariamente en cuenta el comportamiento de la naturaleza produciendo islas de calor, depredación de las áreas verdes agrícolas (campiña arequipeña), pérdida de la capacidad de reciclaje biogeoquímico he incluso, anulación de la ventilación.

2 CONSECUENCIAS AMBIENTALES DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

2.1 Características Geográficas de la Ciudad

Arequipa, es considerada como la segunda ciudad del Perú, en orden de importancia, cuenta con una superficie de 63.345 Km², y una población total regional de 1'078.707 habitantes; de los cuales 752.658 (74% aproximadamente) pertenece a la provincia de Arequipa. Se encuentra ubicada en las coordenadas geográficas de 16° 24' 10" de latitud sur y 72° 32' 10", de longitud oeste de Greenwich y a una altitud de 2.329 m.s.n.m., al pie de los volcanes; Chachani, Misti y Pichu pichu, al NO y NE respectivamente, además está circundada por la cadena montañosa de Cerro Verde hacia el SE y está dividida por el río Chili que la cruza de Norte a Sur. Las características de desarrollo urbano de: "La Ciudad Oasis" son muy particulares, debido a su estratégica localización con resto a otras ciudades de la Macro Región Sur del Perú, asimismo, su ubicación geográfica entre los Andes y la Faja desértica costera del "Tablazo Continental", perteneciente a uno de los desiertos más áridos del mundo le confiere problemas en el mantenimiento del equilibrio ecológico de su ecosistema.

2.2 Estructura Urbana

La estructura Urbana de Arequipa, esta dada de acuerdo a su dinámica actual, es decir al grado de desarrollo económico y al proceso de intensificación de la concentración urbana, que ha desarrollado a través de los años. De modo que, la estructura urbana se organiza de manera concéntrica generando un desequilibrio en el uso del suelo urbano, una segregación funcional, espacial y social, por lo que existe una tendencia de crecimiento irracional debido al adosamiento de nuevas estructuras, que originan una desarticulación en su interior y con respecto al área central.

Esta estructura urbana de carácter "Monocéntrica - Unipolar" se ve reflejada en la actualidad en sus diversos componentes, por un lado físicamente Arequipa, en su crecimiento, ha ido transformando y desbordando los límites de su casco antiguo y ocupando áreas intermedias, y a efectos del proceso de conurbación entre los distritos intermedios ha ido reduciendo áreas agrícolas y luego áreas periféricas, para posteriormente

desarrollarse en forma “Radial Concéntrica”. En este sentido, el problema fundamental, central de toda la problemática urbanística de Arequipa, es la “centralidad” es el primer aspecto y el origen del mal. La consecuencia inmediata de la “concentración inorgánica” es el “caos urbanístico”. Este caos se manifiesta bajo los siguientes aspectos: El deterioro ambiental, deterioro del legado arquitectónico, la congestión del tránsito, contaminación atmosférica y la imprevisión de infraestructura y equipamiento en la periferia.

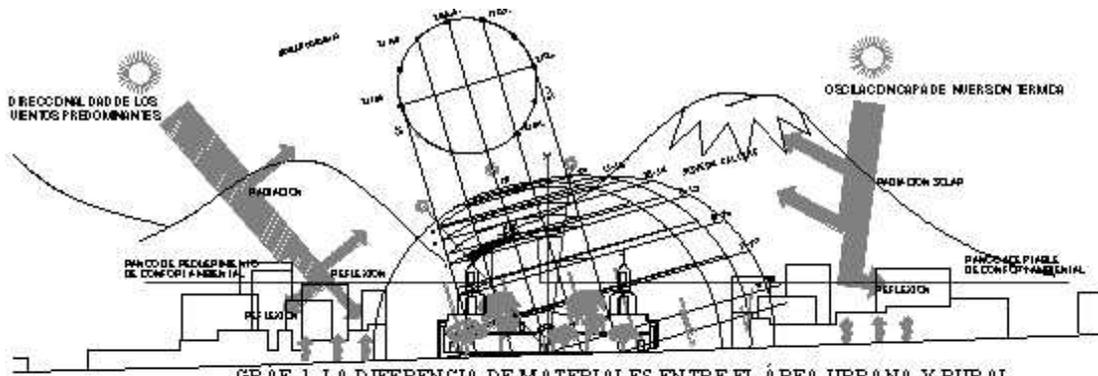
2.3 La Densidad y sus Consecuencias Ambientales

2.3.1 La Radiación Solar Directa

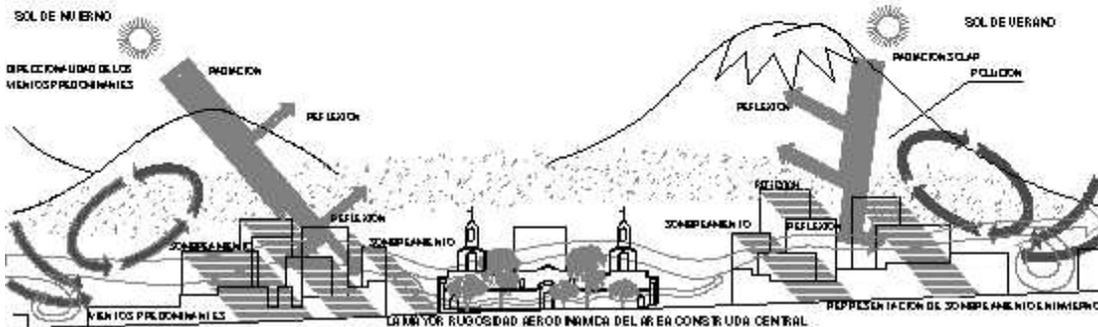
Resulta bastante evidente que el clima del núcleo central es diferente al de las áreas rurales (campiña) o de los sectores intermedios que incluyen áreas verdes. El predominio de la masa de hormigón sobre el área verde, por la escasa vegetación, donde las superficies impermeables de las calles y de los espacios pavimentados, y la piedra, ladrillo y el hormigón de los edificios, almacenan y conducen calor mucho más rápidamente en el suelo o las superficies con vegetación. Es decir, La concentración de la masa edificada en el núcleo central, tienen efectos más inmediatos: la altura y disposición de los edificios modifica la circulación del viento, la temperatura, la repartición de la humedad y otros componentes del biotipo. Mientras que en el área rural el calor se almacena principalmente en las capas superiores. En los sectores como: Tingo, Tiabaya, en el mismo río Chili, la bóveda recibe y retiene la mayor cantidad de calor mientras que en los niveles inferiores permanecen relativamente fríos. En verano por ejemplo la temperatura del día en el centro son de 27° C, mientras que en la periferia rural se registran 22° C, y por la noche desciende a 6° C. (Gráf. 1)

2.3.2 Los Vientos

Los vientos en la ciudad, responden al modelo conocido como vientos de valle y montaña, cuya mayor intensidad se presenta entre las 13 y 16 horas, en los meses de agosto y noviembre con un promedio de 8,34 Km/h y en mayor intensidad desde las 10 de la noche hasta las 7 de la mañana con un promedio de 2 m/s. Los vientos de día contribuyen en la contaminación de la ciudad de manera significativa ya que éstos no pasan arrastrando los gases contaminantes, sino que giran alrededor de ella, es decir entran a la altura de Pichu pichu, pasan por la ciudad, chocan en el Batolito de Cerro Verde, para luego chocar en el Chachani y retornar a la ciudad, es decir formando un remolino alrededor de la ciudad, esto significa que el aire contaminado de la ciudad al combinarse con los vientos de montaña retornan nuevamente a la ciudad, para luego estancarse en la atmósfera de Arequipa. Sólo al atardecer los vientos del N-O, son los que tratan de desplazar la contaminación atmosférica a las afueras de la ciudad. (Gráf. 2).



GRAF. 1. LA DIFERENCIA DE MATERIALES ENTRE EL ÁREA URBANA Y RURAL



GRÁF. 2. LA DENSIDAD Y SUS CONSECUENCIAS AMBIENTALES

2.3.3 La Temperatura

No todas las superficies construidas son iguales en su comportamiento térmico, ni mucho menos. El asfalto negro y la piedra de granito negro en el adoquinado de las calles, absorben mucho el calor, en la calzada podemos encontrar temperaturas muy elevadas (piedra de granito 52° C). El calor irradia sobre las paredes del entorno y aumenta el efecto de trampa de calor. En la época de invierno, la insolación es muy escasa, pero puede haber un calentamiento por radiación de calor desde el lado soleado de uno al sombreado del otro. Durante el día en verano, los muros de hormigón acumulan calor que irradian después, durante la noche. Tienen un calor específico más bajo que el suelo, que contiene más agua, así que absorben y desprenden calor más deprisa que una superficie no construida, con tierra y vegetación, y casi no se enfrían por evaporación. Por tanto, en verano, en la ciudad de Arequipa suele hacer más calor que en las áreas periféricas rurales.

MEDICIONES EXPERIMENTALES DE TEMPERATURA DE LA PLAZA MAYOR

Mediciones de temperatura: verano (21 de diciembre)	10:00 a.m.	12:00 p.m.	2:00 p.m
Parte central	22° C	25° C	26° C
Portales bajo sombra	21° C	23° C	23° C
Mediciones de temperatura: invierno (21 de junio)			
Parte central	21° C	24° C	24° C
Portales bajo sombra	18° C	18° C	20° C

Fuente: J. Llanque. Arquitectura Bioclimática. 2001.

2.4 El metabolismo de la ciudad

Cuando la ciudad entra en funcionamiento se generan los flujos metabólicos de material y energético en el sistema, es decir tanto la energía como los materiales entran en cantidades y son empleados de diversas formas dentro del sistema, y qué energía y qué y cuántos materiales salen del sistema. En el caso de la ciudad, la energía que llega puede hacerlo de forma espontánea, como la radiación solar o el viento, o traída por el hombre, como el petróleo, gas natural, gases licuados, electricidad, carbón, leña, etc. Los materiales son múltiples, desde el agua de lluvia y los gases atmosféricos transportados por el viento, los alimentos, materiales de construcción, metales, productos manufacturados, etc. Entre las salidas tenemos, por supuesto, energía emitida en forma de calor u otras formas de energía exportadas de la ciudad, gases contaminantes emitidos como resultado de la actividad urbana, residuos líquidos y sólidos, domésticos o industriales, productos manufacturados, etc.

Por tanto, en la ciudad se produce una gran cantidad de energía calorífica expulsada a la atmósfera proveniente de la pequeña industria y sobre todo del transporte público y privado, todos ellos de segunda mano, que se encuentran en estado de obsolescencia, sin mantenimiento ni control de revisión por parte de las autoridades sanitarias.

2.5 Precipitaciones pluviales y lluvia ácida

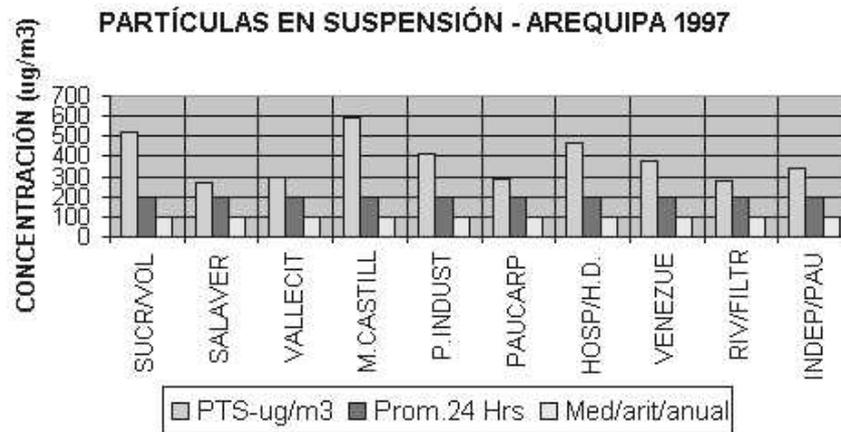
Los principales contaminantes presentes en la atmósfera de la ciudad de Arequipa, son anhídridos de azufre, partículas sólidas en suspensión, monóxido de carbono, plomo, así

como diferentes hidrocarburos para mencionar sólo contaminantes abióticos. Existe también una variedad de microorganismos que van desde bacterias hasta diversos virus. El principal efecto de la contaminación en la precipitación pluvial es la elevación de la acidez del agua de lluvia, produciéndose el fenómeno de “**lluvia ácida**”. Los diferentes niveles de acidez y basicidad de las soluciones acuosas de sustancia, comúnmente se expresan en términos de pH. Una solución neutra tiene un pH de 7; una solución mayor es básica o alcalina, y una solución menor, será más ácida la solución. Cada número entero de disminución en el pH representa un aumento de 10 veces en la acidez.

En Arequipa se ha podido detectar lluvia ácida con un pH de 4,3 cuando empiezan las primeras precipitaciones pluviales (E.P.B.-UNSA). Además, tenemos un río Chili casi muerto sin poder encontrar un solo pez, muestra que indica que las aguas en la parte baja (distrito de la Joya) están altamente contaminadas. En forma general, estas depositaciones ácidas son altamente nocivas, perjudicando nuestro medio ambiente como: El agua con un pH inferior a 4,3 generalmente no contiene peces. En el río Chili se han detectado un pH de 3,5; lo que nos da una idea del grado de contaminación del río Chili. Debilita o mata los árboles, especialmente los árboles que se encuentran en calles céntricas o aquellos que se encuentran en las vías de circulación más congestionadas. Daña las raíces de los árboles, debilita los árboles y los hace más susceptibles a enfermedades, insectos, hongos y musgos que prosperan en las condiciones ácidas.

2.6 Calidad del Aire y Estrés Urbano

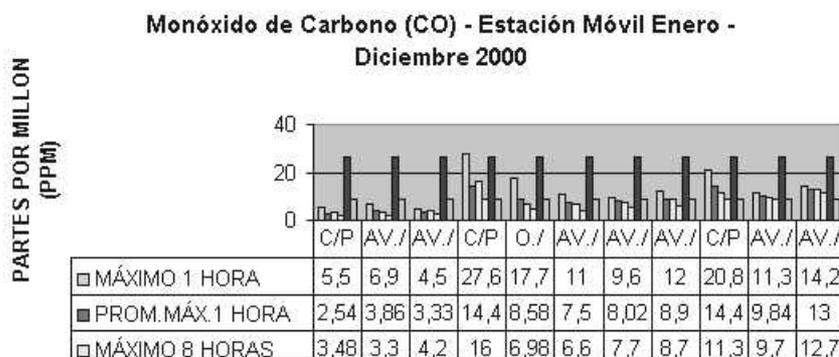
La contaminación del aire es uno de los principales factores que contribuyen a la insalubridad de la ciudad, afectando también a la salud de las plantas. Cuando el clima es cálido y soleado gases como los óxidos de nitrógeno reaccionan con los hidrocarburos, creando nubes nocivas que cubren la ciudad. En la ciudad de Arequipa, la principal fuente artificial de contaminación atmosférica es el parque automotor por ser una de las principales actividades. Además de óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos y monóxidos de carbono (CO). La contaminación del aire por los vehículos ha ido empeorando con el tiempo, dado que se siguen importando vehículos de segunda mano (combis y ticos) y por otro lado, las mediciones que realiza el Ministerio de Salud siguen registrando los altos niveles de contaminación que superan al doble a límites permisibles. En lugares como terminal terrestre, en donde hay mayor concentración de camiones con motores diesel emiten (NOx) y finas partículas de hollín directamente implicados en el cáncer del pulmón. La comisión Municipal sobre el medio ambiente considera al transporte como la causa individual más importante del daño medio ambiental. Sin embargo los transportistas no pagan los costos sociales y medio ambientales. Como podemos observar, el cuadro de PTS, indican el estado de la contaminación de la ciudad, contaminación que en muchos casos sobrepasan los patrones de la calidad del aire planteados por el Ministerio de Salud (200 ug/m3).



Fuente: Ministerio de Salud

GRADO DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL POR PTS

Como se puede observar, Arequipa, es una ciudad más contaminada del Perú, esto debido a la configuración geográfica en forma de hoyo, donde los vientos no pueden dispersar los contaminantes. Los cuadros nos demuestran que además de la concentración de otros gases tóxicos, en el 2000 a pesar de que son menores que en 1996, pero por mínima diferencia; más aún si comparamos la cantidad de habitantes y el número de vehículos con tendencia creciente, donde en el año 1996, con 625.658 habitantes los niveles de concentración CO, ascendía a un promedio de 25 PPM/h, mientras que en el año 2000, con 870.000 habitantes, ascendía a 28 PPM/h. Por tanto, la tendencia ascendente continúa, por que el transporte urbano, es un medio que genera empleo para muchas familias, pero la consecuencia de los efectos negativos ambientales y en la salud los paga la población.



ECA: Estándar de calidad de aire.

Fuente: Dirección Ejecutiva de Salud Ambiental - Arequipa

CONCENTRACIÓN DEL MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

En este sentido, la ciudad central es un lugar estresante. El estrés puede derivar de diversos factores, pero quizás el más significativo sea la incapacidad de las personas para controlar su medio ambiente. Las multitudes, los altos niveles de ruido y los humos son

causa de tensión y stress. El medio urbano central, también produce “sobrecarga de información” con cientos de luces, señales, anuncios, escaparates y rápidos vehículos que constantemente llaman nuestra atención. Todo esto, junto con la “ansiedad existente”, las preocupaciones de empleo, la vivienda y la inestabilidad de las relaciones humanas hace que muchas personas vivan al límite del derrumbamiento. Algunos se vuelven agresivos y propensos a la violencia, a la depresión, la drogadicción y el alcoholismo. Los automóviles no son una causa más de los males arequipeños. La polución que provocan es una de las causas de que uno de cada veinticinco niños arequipeños sufra de asma y otros problemas respiratorios (pleuritis). Durante el invierno del 2000, se estima que las cifras récord de polución fueron causantes de mayor porcentaje muertes en solo dos meses. Por tanto, la polución es causa de los diversos problemas de salud, desde conjuntivitis e irritaciones de garganta hasta asma, enfisema o cáncer de pulmón, además, el efecto contaminador de la ciudad son respuestas predecibles a los sentimientos de extrema inseguridad.

2.7. Proceso de la isla urbana de calor e inversión térmica

A causa del gran número de construcciones urbanas y áreas asfaltadas que existen en el centro de la ciudad de Arequipa, cuando el sol calienta el terreno, el suelo adquiere una temperatura más alta que las áreas verdes que rodea la ciudad. De esta manera se crea una capa de aire frío cerca del suelo y una capa de aire caliente a una altura mayor. Durante la noche este proceso continúa, llegando a formarse varias capas de intercaladas de aire frío y aire caliente. Al amanecer, la capa de inversión entra en una dinámica de cambios muy importantes.

En la estruja de la capa de inversión se observa lo siguiente: A las 6:00 a.m. el sol calienta lentamente el terreno, cuya temperatura asciende a 9° C., en tanto que el aire inicia su proceso de contaminación con la actividad urbana, formando una sola capa de inversión que llega a tener 13° C. a los 50 m de altura. A las 8:00 a.m. el sol sigue calentando lentamente el terreno, llegando a 11° C., en tanto que el aire contaminado se eleva como una película de aire oscura (bruma), que conforma una sola capa de inversión que llega a tener 16° C., a 100 m de altura. A las 10:00 a.m. el sol prácticamente ya ha calentado la ciudad, donde el terreno llega a tener 18° C., en tanto el aire casi prácticamente contaminada se eleva como una mancha oscura espesa de color gris amarillento sobre la ciudad, desplazada lentamente hacia las partes altas de la ciudad en dirección N-O a S-E. En tiempo en calma a las 2 y 3 de la tarde suele desplazarse hacia el centro de la ciudad por efectos de cambios de la direccionalidad de los vientos del S-E a N-O.

Estas maneras de comportamiento y diferencias de temperatura del aire contaminado, entre 0 y 100 metros de altura, forma una barrera prácticamente impenetrable no sólo para los rayos solares que a su vez van calentando sino que para casi todos los gases contaminantes emitidos a nivel del terreno. Vista la dinámica atmosférica de la ciudad, nos indica que solamente se produce un fuerte calentamiento del terreno, quizás pasado el mediodía a una de la tarde, donde la capa de inversión llega a superar la altura de las

necesidad de desplazarse en automóvil diariamente. Esto reduce el volumen y el impacto del tráfico denso, que puede ser reducido y controlado, especialmente alrededor de los centros urbanos menores. En los recorridos locales pueden ser más eficaces los tranvías, autobuses eléctricos, la bicicleta, y a su vez el caminar se hace más agradable.

3.2 Metabolismo Circular

Se podría aspirar a que las ciudades cumplan su metabolismo de manera “circular”, en donde el consumo en las urbes, se reduce mejorando el rendimiento y aumentando la reutilización de los recursos. Debemos reciclar materiales, reducir gastos, conservar las energías agotables y experimentar con las renovables. En la medida en que la gran mayoría de la producción y del consumo tiene lugar en las ciudades, los actuales procesos lineales que generan contaminación a partir de la producción deben remplazarse por procesos circulares de uso y reutilización.

Planificar una ciudad sostenible requiere la más alta comprensión de las relaciones de ciudadanos, servicios, política de transporte, y generación de energía, así como su impacto total sobre el entorno inmediato. En definitiva para que nuestra ciudad sea sostenible, debe desarrollar metabolismo circular. Por cuanto “el desarrollo sostenible mejora la calidad de vida de las personas dentro del contexto de la capacidad de soporte de su territorio”.

3.3 Reducción de los Niveles de Temperatura.

Recuperación y articulación de los grandes sistemas de espacios públicos, constituidos por el eje ecológico del río Chili como área paisajista y otra por un sistema interior central en “trama verde”, articulando las plazas, plazoletas y parques existentes y ha recuperarse. Inserción de la naturaleza: insertar la vegetación interconectada que acompañan al sistema de vías peatonales y al interior de las manzanas, refrescamiento natural del viento (NO-SE) y las fuentes de agua en los espacios públicos. Por cuanto, se contribuye a la reducción de los niveles de temperatura y a su vez se contribuye con la humidificación, de tal forma que se constituye en un elemento termorregulador del espacio público central.

3.4 Reducción de los Niveles de Contaminación Atmosférica

La reducción de los niveles de contaminación atmosférica mediante la renovación del parque automotor (vehículos modernos que usen el gas como combustible), control y monitoreo constante, el reordenamiento vial y la racionalización del transporte, supone plantear ciertas normas que establezcan todo un sistema integrado de transporte

metropolitano, considerando las diversas modalidades de transporte rápido y masivo, para luego optimizar la red vial existente, con los diseños adecuados para la operación de los diversos modos de transporte.

En síntesis, podemos establecer que, la saturación del gas CO₂ en la atmósfera provoca el debilitamiento de la capa de ozono con la consiguiente penetración de un exceso de los rayos ultravioleta que son el detonante de un efecto invernadero y el sobrecalentamiento del planeta. Las ciudades hoy en día son los principales focos de emisiones de CO₂ a la atmósfera. Esta concentración nos permite controlar muy claramente las emisiones ajustando y focalizando el problema como base para su consecuente resolución. Está claro que la huella ecológica generado por las urbes, tienen una alta responsabilidad frente al derecho de vida de las personas, por cuanto la población es la que paga las consecuencias. Sería interesante poner un alto valor añadido sobre el consumo de hidrocarburos con grandes impuestos y con leyes drásticas.

4 BIBLIOGRAFÍA

ALBERT, LILIANA

2001 *Curso básico de toxicología ambiental*. Editorial Noriega editores. México.

GIRARDET, HERBERT.

1992 *Ciudades: alternativas para una vida urbana sostenible*. Celeste Ediciones. Madrid

HOUGH, MICHAEL

1998 *Naturaleza y Ciudad: planificación y procesos ecológicos*. Editorial Gustavo Gili, S.A.Barcelona

LLANQUE, JOSUÉ

1999 *Arequipa: plan de recuperación del centro histórico*. Editorial Artes Gráficas de la Universidad Nacional de San Agustín (UNSA). Arequipa, Perú

LLANQUE, JOSUÉ

2001 *Arquitectura Bioclimática: técnicas para el uso de la energía solar pasiva*. Editorial Artes Gráficas UNSA. Arequipa, Perú.

LOS CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA difunden aquellos trabajos que por sus características, muchas veces de investigación básica, tienen difícil salida en las revistas profesionales. No se trata de una revista, ni existen criterios fijos sobre su periodicidad ni dimensiones, dependiendo exclusivamente de la existencia de originales, y de los temas de investigación abordados. Están abiertos a cualquier persona o equipo investigador que desee publicar un trabajo realizado dentro de la temática del Urbanismo y la Ordenación del Territorio. Las condiciones para el envío puede consultarlas en ciu@aq.upm.es. La decisión sobre su publicación la tomará un comité técnico con representantes de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística. El autor tendrá derecho a diez ejemplares gratuitos. Pueden consultarse los números anteriores en formato .pdf en www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo

CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA
Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (SPyOT)
Instituto "Juan de Herrera"
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Avenida Juan de Herrera 4 28040 Madrid
Teléfono: (91) 3.36.65.08 Fax: (91) 3.36.65.34
E-mail: ciu@aq.upm.es

NÚMEROS ANTERIORES:

- 1 **José Fariña Tojo:** *Influencia del medio físico en el origen y evolución de la trama urbana de la ciudad de Toledo*, 30 páginas, abril de 1993.
- 2 **Julio Pozueta:** *Las ordenanzas de reducción de viajes*, 31 páginas, abril de 1993.
- 3 **José Manuel Escobar Isla y Antonio M^o Díaz** (colaborador): *Hortus conclusus, el jardín cerrado en la cultura europea*, 48 páginas, mayo de 1993.
- 4 **Julio García Lanza:** *Análisis tipológico de los términos municipales de la comunidad de Madrid por medio de indicadores urbanísticos*, 44 páginas, octubre de 1993.
- 5 **Aida Youssef Hoteit:** *Cultura, espacio y organización urbana en la ciudad islámica*, 48 páginas, noviembre de 1993.
- 6 **Jesús Caballero Vallés:** *El índice favorecedor del diseño (influencia del diseño de los sectores en el igualatorio reparto de cargas y beneficios en el suelo urbanizable)*, 41 páginas, mayo de 1994.
- 7 **Julio Pozueta, Teresa Sánchez-Fayos y Silvia Villacañas:** *La regulación de la dotación de plazas de estacionamiento en el marco de la congestión*, 37 páginas, enero de 1995.
- 8 **Agustín Hernández Aja:** *Tipología de calles de Madrid*, 71 páginas, febrero de 1995.
- 9 **José Manuel Santa Cruz Chao:** *Relación entre variables del medio natural, forma y disposición de los asentamientos en tres comarcas gallegas*, 55 páginas, febrero de 1995.
- 10 **José Fariña Tojo:** *Cálculo de la entropía producida en diversas zonas de Madrid*, 74 páginas, abril de 1995.
- 11 **Agustín Hernández Aja:** *Análisis de los estándares de calidad urbana en el planeamiento de las ciudades españolas*, 75 páginas, septiembre de 1995.
- 12 **José Fariña Tojo y Julio Pozueta:** *Tejidos residenciales y formas de movilidad*, 77 páginas, diciembre de 1995.
- 13 **Daniel Zarza:** *Una interpretación fractal de la forma de la ciudad*, 70 páginas, abril de 1996.
- 14 **Ramón López de Lucio** (Coord.): *El comercio en la periferia sur metropolitana de Madrid: soportes urbanos tradicionales y nuevas centralidades*, 58 páginas, septiembre de 1996.
- 15 **Agustín Hernández Aja:** *Pisos, calles y precios*, 63 páginas, diciembre de 1996.
- 16 **Julio Pozueta Echavarrí:** *Experiencia española en carriles de alta ocupación. La calzada BUS/VAO en la N-VI: balance de un año de funcionamiento*, 57 páginas, marzo de 1997.
- 17 **Inés Sánchez de Madariaga:** *Las aportaciones urbanísticas en la práctica norteamericana*, 59 páginas, mayo de 1997.
- 18 **Julio Pozueta Echavarrí** (Coord.): *Experiencia española en la promoción de alta ocupación: el Centro de Viaje Compartido de Madrid*, 63 páginas, julio de 1997.
- 19 **Agustín Hernández Aja:** *Análisis urbanístico de barrios desfavorecidos: catálogo de áreas vulnerables españolas*, 104 páginas, septiembre de 1997.
- 20 **Ramón López de Lucio** (Coord.): *Investigación y práctica urbanística desde la Escuela de Arquitectura de Madrid: 20 años de actividad de la Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (SpyOT), 1977-1997*, 126 páginas, noviembre de 1997.
- 21 **Daniel Zarza:** *La enseñanza del Proyecto Urbano: A propósito de algunos trabajos de la asignatura Urbanística II (Sotos y bordes en Aranjuez)*, 63 páginas, febrero de 1998.
- 22 **Francisco José Lamíquiz y Enrique Maciá Martínez:** *Configuración y percepción en la Plaza de Isabel II de Madrid*, 49 páginas, abril de 1998.

- 23 **Ramón López de Lucio y Emilio Parrilla Gorbea:** *Espacio público e implantación comercial en la ciudad de Madrid*, 57 páginas, julio de 1998.
- 24 **Ester Higuera:** *Urbanismo bioclimático*, 74 páginas, septiembre de 1998.
- 25 **Ángel Carlos Aparicio Mourelo:** *Políticas de regeneración urbana en los Estados Unidos*, 57 páginas, enero 1999.
- 26 **Julio García Lanza:** *El perfil urbanístico de los municipios*, 87 páginas, Abril 1999
- 27 **Fernando Roch Peña, Ana Pérez y Francisco Javier González:** *Estudio inmobiliario de Torrejón de Ardoz*, 78 páginas, Julio 1999
- 28 **José Fariña Tojo y Ester Higuera:** *Turismo y uso sostenible del territorio*, 67 páginas, Julio 1999.
- 29 **José Fariña, Francisco Lamiquiz y Julio Pozueta:** *Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de accesos controlados*, 67 páginas, Julio 1999.
- 30 **Julio Pozueta Echávarri:** *Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano*, 111 páginas, Noviembre 2000.
- 31 **Agustín Hernández Aja, Miguel Ángel Prieto Miñano y Raquel Rodríguez Alonso:** *Inventario de bases de Datos Estadísticas y Cartográficas derivadas del Padrón Municipal de habitantes de 1.996*, 45 páginas, Marzo 2001.
- 32 **Javier Ruiz Sánchez:** *Sistemas urbanos complejos. Acción y comunicación*, 78 páginas, Marzo 2001.
- 33 **Mazen Suleiman Shinaq:** *La ciudad musulmana y la influencia del urbanismo occidental en su conformación*, 68 páginas, Junio 2001.
- 34 **Pilar Chías Navarro:** *Aplicación de los sistemas de información geográfica a la redacción de planeamiento considerando las capacidades ambientales del territorio*, 92 páginas, Noviembre 2002.
- 35 **Javier Ruiz Sánchez:** *La enseñanza del urbanismo y a enseñanza de la práctica del urbanismo: un proyecto docente en el marco de la realidad urbana compleja*, 85 páginas, Noviembre 2002.
- 36 **María A. Castrillo Romón:** *Influencias europeas sobre la Ley de casas baratas de 1911: el referente de la Loi des Habitations* 54 páginas, Noviembre 2003
- 37 **Universidades de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística:** *Informe 2003* 104 páginas, Febrero 2004

Otros medios divulgativos del Departamento de Urbanística y Ordenación del territorio:

Revista Urban nº8 La Ordenación del Territorio Europeo



- Indice: Editorial
- La cuestión de las ciudades en la ordenación del territorio europeo. D. Pumain
- Un asunto inacabado: la ordenación territorial europea en el primer decenio del s.XXI. A. Faludi
- El modelo territorial europeo. Tendencias para el s. XXI y sus implicaciones para el modelo territorial español. A. Serrano
- La ciudad y los sistemas urbanos desde una visión territorial. M. Ortega.
- Indicadores ambientales para la estrategia ambiental europea. A. Colina/ J. Marquínez / P. García
- La planificación de las metrópolis europeas entre gobierno y gobernanza. C. Lefèvre
- El caso británico: del Thacherismo a la Tercera Vía. A. Thomley
- Praga, una suburbanización semidirigida. M. Welch
- La Estrategia Territorial de Navarra, la primera experiencia en España de aplicación de los principios de planificación y desarrollo espacial europeos a un nivel regional. L. Zarraluqui.
- Transformaciones territoriales recientes en la región urbana de Madrid. R López de Lucio

Consulta y pedido de ejemplares: urban@antaediciones.com

Página web del Departamento de Urbanística y ordenación del Territorio:

<http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo>

que contiene todas las actividades docentes divulgativas y de investigación que tiene el Departamento con permanente actualización de sus contenidos.