

coloquio

Comunicación

Vial en Ciudades Patrimonio
de la Humanidad

San Miguel de Allende
Guanajuato, Mexico
Enero 30 y 31, 2006

coloquio

Comunicación

Vial en Ciudades Patrimonio
de la Humanidad

CRÉDITOS

PRESIDENCIA MUNICIPAL DE SAN MIGUEL DE ALLENDE 2006-2009

Jesús Correa Ramírez
Presidente Municipal

Christopher Finkelstein Franyuti
Secretario del Ayuntamiento

Francisco Peyret
Director de Fomento Económico,
Turismo y Relaciones Internacionales

Fernanda Esparza Torres
Coordinadora de Relaciones
Internacionales

CONACULTA / INAH

Sergio Vela
Presidente de CONACULTA

Alfonso de Maria y Campos
Director General del INAH

Rafael Pérez Miranda
Secretario Técnico del INAH

Francisco Javier López Morales
Director de Patrimonio Mundial

Francisco Vidargas
Subdirector de Patrimonio Mundial

Víctor Hugo Martínez López
Coordinador Editorial

Alejandro Alcaraz Torres
Relatoría



de San Miguel de Allende, Gto.

CONTENIDO

CEREMONIA INAUGURAL	4
DISCURSO DE APERTURA	5
Francisco Javier López Morales / Director de Patrimonio Mundial - INAH	
MESA 1. EXPERIENCIA LATINOAMERICANA	9
ORDENAMIENTO URBANO EN CENTROS HISTÓRICOS: ALGUNAS IDEAS PARA COMPARTIR.	10
Juan Luis Isaza Londoño / Universidad Externado, Colombia	
LA ANTIGUA GUATEMALA. PROBLEMÁTICA, LEGISLACIÓN Y CONSERVACIÓN DE UNA CIUDAD PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD.	29
Sergio Estuardo Cruz / Consejo Nacional para la Protección de la Antigua	
MESA 2. LA VISIÓN NACIONAL	35
ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LAS VIALIDADES Y CENTROS HISTÓRICOS.	36
Alejandra Curiel / Dirección de Operación de Sitios - INAH	
ASPECTOS CONCEPTUALES EN LA PLANIFICACIÓN INTEGRAL DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES PATRIMONIALES.	45
Jorge Enrique Cabrejos Moreno / Facultad de Arquitectura - Universidad de Guanajuato	
MESA 3. EXPERIENCIAS REGIONALES	55
CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICA DE SAN MIGUEL ALLENDE.	56
Sergio Romero y Aguilar / Urbamex Consultores	
CAMPECHE: HACIA UNA SUSTENTABILIDAD DEL ÁREA HISTÓRICA.	62
Carlos Vidal Angles / Consultoría Integral para el Desarrollo Campeche	
EL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO DE QUERÉTARO. PRINCIPALES DESAFÍOS PARA SU CONSERVACIÓN.	78
Diego Prieto / Centro INAH Querétaro	
MESA 4. SAN MIGUEL DE ALLENDE Y SU FUTURO VIAL	82
ACCESIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS.	83
Yanet Lezama López / Centro INAH Querétaro	
LA VIALIDAD EN CIUDADES PATRIMONIALES, UNA PATOLOGÍA "NORMAL".	105
Hernán Ferro de la Sota / Facultad de Arquitectura - Universidad de Guanajuato	
CONCLUSIONES	112

CEREMONIA INAUGURAL DISCURSO DE APERTURA

Dr. Francisco Javier López Morales,

*Director de Patrimonio Mundial
I.N.A.H.*

SR. PRESIDENTE MUNICIPAL DE SAN MIGUEL DE ALLENDE,
GUANAJUATO, C. JESÚS CORREA;

SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO, C. CHRISTOPHER
FINKELSTEIN FRANYUTI;

DIRECTORA DEL CENTRO I.N.A.H. GUANAJUATO, ARQ.
GUILLERMINA GUTIÉRREZ LARA;

DISTINGUIDOS ASISTENTES,

El tema de la comunicación y la movilidad es uno de los aspectos que actualmente remiten a la planificación urbana, como producto del uso masivo del automóvil. Desde hace varias décadas se viene hablando, sobre todo en los países industrializados, de gestión de la circulación, racionalización del uso del automóvil y sobre todo de dar prioridad al transporte público, premisas bajo las cuales, algunas ciudades han basado sus sistemas de organización y de gestión del transporte urbano.

Los factores que ocasionan el caos en el sistema de transporte de la ciudad, sobre todo en los centros urbanos, son muchos, sin embargo se pueden mencionar los siguientes:

- El uso indiscriminado del automóvil, que se agrava por el aumento desmedido del parque automotor privado.
- Los medios de transporte y la infraestructura se encuentran saturados, además de que son obsoletos y con mantenimiento deficiente.
- La organización del transporte urbano es inoperante e impropia.

- La estructura de las ciudades se configuró con base en centralidades comerciales, industriales y de finanzas, obligando a la mano de obra a utilizar grandes desplazamientos desde sus lugares de residencia.

A medida que esta problemática aumenta, la movilidad de los habitantes se dificulta, y la ciudad entera ve afectado su funcionamiento. Sin embargo, si la comunicación vial funciona mal, la productividad, los intercambios económicos y sociales al interior de la ciudad, se realizan con mucha dificultad.

Por el contrario, en la medida en que la población pueda desplazarse libremente hacia el interior de los centros urbanos, la eficacia funcional de la ciudad aumenta. Por tal motivo, una comunicación vial eficaz es, y será siempre, el sistema de transporte adecuado a las necesidades de nuestras grandes ciudades. Uno de sus objetivos es generar un cambio estructural en la mentalidad y en la práctica de la movilidad que coadyuve al mejoramiento del nivel de vida de sus habitantes y que, a su vez, haga a la ciudad más eficiente y competitiva.

Pero la mejora de calidad de vida comprende la satisfacción de necesidades materiales y no materiales (como el estado de salud), que no está directamente relacionada con el crecimiento económico.

Más bien, la movilidad urbana debe definirse en función de la existencia de un sistema y de unos patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, de manera eficiente y equitativa, evitando así, los impactos negativos, que son innecesarios, así como sus costes asociados.

Por lo tanto, considero que la movilidad urbana debe basarse en tres aspectos fundamentales que son: 1) un uso del suelo que incorpore las necesidades de movilidad, 2) la restricción del uso del vehículo privado y 3) el fomento de un sistema de transporte público eficaz.

Actualmente, las ciudades latinoamericanas se encuentran en una etapa de estructuración que se basa en el automóvil particular. Este tipo de transporte se

encuentra privilegiado desde diversos ámbitos, a tal grado que ha sido influenciado de forma considerable por el modelo de vida norteamericano. Gran parte de las ciudades, especialmente los centros urbanos, han estado consolidando una imagen urbana estrechamente ligada al uso predominante del automóvil, lo que se refleja en la concentración de las infraestructuras viales y en las características formales de los lugares de residencia, consumo y recreación.

Asimismo, el aumento progresivo de este sistema privado, ha incrementado la demanda de espacio para lugares de estacionamiento; por tal motivo, cada vez es más frecuente que se utilice el espacio público de manera desordenada y descontrolada, sobre todo cerca de los lugares en donde la densidad de vehículos es alta, como es el centro de la ciudad, las áreas comerciales, universidades, etcétera. Finalmente, la predilección de este medio de transporte se refleja en la estructura del paisaje urbano.

Por lo tanto, puede considerarse que el automóvil es un mal necesario en las ciudades, y se requiere tener muy claro cuales son sus ventajas, así como sus inconvenientes en el medio urbano. En teoría esto siempre será más rápido que el caso del transporte colectivo, por lo cual se hace apto para cierto tipo de desplazamientos. Sin embargo, es indispensable inferir que este medio de transporte es completamente desadaptado para los desplazamientos pendulares domicilio-trabajo en horas pico. Si bien es cierto que el automóvil particular, utilizado de manera eficiente, puede aportar condiciones de movilidad que el transporte colectivo no tiene, o que lo hace a costos muy altos, también es cierto que se debe racionalizar su uso y no su posesión.

Pero el transporte, público o privado, no lo es todo en esta temática. El Programa de Gestión Urbana de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (PGU-ALC), en su tercera fase durante 1999-2001, trató de integrar el tema de la movilidad urbana dentro del aspecto de la gobernabilidad participativa, la gestión ambiental y la erradicación de la pobreza. En un principio se consideró la posibilidad de integrar también, el tema del transporte a las actividades de acción y reflexión en esta región, pero luego de un proceso de discusión se acordó

desarrollar una visión innovadora y adaptada, ya que el transporte concierne los tres temas específicos. Por tanto, se asumió el concepto de movilidad urbana y no el de transporte o desplazamientos, porque desde esta perspectiva se puede abordar de manera más amplia y detallada a los individuos en su realidad socioeconómica y espacial; además, la problemática se centra en la persona y su entorno, y no únicamente en sus desplazamientos.

El hacerlo de esta forma permite comprender en qué medida las grandes transformaciones que experimentan la sociedad y las urbes latinoamericanas, inducen graves modificaciones en las condiciones de vida de la población. En efecto, la articulación económica desfavorable propia de la globalización, el crecimiento centrífugo de las ciudades, el difícil acceso a la vivienda y los servicios públicos, la crisis constante del transporte colectivo y el aumento de la inversión en tiempo y dinero para los desplazamientos, son los factores que más dificultan la movilidad urbana. Estos factores, además, limitan las posibilidades de utilizar la ciudad, y por consecuencia de acceder al empleo, la vivienda, la educación y la salud.

Estoy convencido de que una estrategia general de movilidad urbana debe integrarse en un sistema que permita cubrir las necesidades actuales sin que con ello se comprometa la capacidad de las generaciones futuras para satisfacerlas. Debe también, garantizar la equidad *inter e intra* generacional, ser factible, operar de manera eficiente y ofrecer diferentes modos de transporte para lograr una multimodalidad sin interrupciones. Asimismo, debe minimizar el consumo de recursos no renovables, reutilizar y reciclar sus componentes, y limitar las emisiones de ruido y de contaminantes a la capacidad del planeta para absorberlos.

Finalmente, el tema de la movilidad urbana debe obligar a la evaluar de manera constante la sostenibilidad de las ciudades. Tal vez la principal restricción a la que nos enfrentamos es que, para lograrla, debemos conseguir que la sociedad en su conjunto, participe en el proceso y se comprometa a modificar sus comportamientos de consumo y sus modelos de movilidad. Gobiernos, empresas y ciudadanos han de promover acciones, políticas y programas destinados a mejorar

las tendencias actuales de movilidad, así como el actual modelo de consumo y producción.





MESA 1

EXPERIENCIA LATINOAMERICANA

**MODERADOR: FRANCISCO VIDARGAS
DIRECCIÓN DE PATRIMONIO MUNDIAL**

ORDENAMIENTO URBANO EN CENTROS HISTÓRICOS: ALGUNAS IDEAS PARA COMPARTIR

*Juan Luis Isaza Londoño
Universidad Externado, Colombia*

Palabras Preliminares

Los vastos territorios de España en el continente americano fueron conquistados, dominados y articulados utilizando una estrategia, con claros antecedentes romanos, de asentamiento de población en núcleos urbanos trazados y distribuidos con una cierta uniformidad. Aparecieron así ciudades, villas y pueblos que, en su gran mayoría, han permanecido, crecido y evolucionado hasta convertirse en los centros urbanos donde hoy transcurren nuestras vidas y donde se centra la actividad de un continente que, cada vez más, está caracterizado por una creciente población urbana.

La gran mayoría de los centros urbanos americanos se originó en la época colonial española y muchos fueron fundados en el siglo XVI siguiendo el patrón urbano que el argentino Jorge Enrique Hardoy denominó como *El modelo clásico de la ciudad colonial hispanoamericana*, que no es otro que todos nosotros tenemos asociado, de manera inseparable, a la idea de ciudad: una cuadrícula constituida por las calles que definen las manzanas y una plaza central como resultado de la eliminación de una de estas últimas, donde se concentran los poderes.

A diferencia de lo que ocurrió en los Virreinos de la Nueva España y del Perú, los territorios del Virreinato de la Nueva Granada fueron de segunda importancia para la política geo-imperial española, caracterizados por una economía de sustento y una explotación fundamentalmente agraria, que no permitió la concentración de grandes riquezas que se tradujeran en obras tangibles de

significativa importancia, salvo el caso excepcional de Cartagena de Indias, que merece todo un capítulo y explicación aparte. Por lo tanto, los centros históricos y las construcciones de origen colonial español que hoy valoramos como parte fundamental de nuestro patrimonio cultural tangible son, comparativamente, modestos.

La Colombia de hoy, al igual que México, es un país de ciudades; Peter Drucker, considerado por *The Economist* como uno de los grandes pensadores del mundo actual, definió a mi país como una confederación de ciudades estado; asentadas en los fértiles valles o sobre las ramificaciones de la cordillera de Los Andes, aparecen innumerables poblaciones, de muy distinto tamaño, que concentran el grueso de la población que ya supera, preocupantemente, los cuarenta millones.

La valoración y protección del patrimonio urbano en Colombia

Desde los primeros años de existencia de la República de Colombia se ha legislado para definir y preservar el patrimonio cultural; sin embargo, no será hasta el 31 de diciembre de 1959 cuando se proteja el patrimonio urbano del país. La *Ley 163* de ese año creó el Consejo de Monumentos Nacionales, otorgó competencias a los Gobernadores, reglamentó las excavaciones arqueológicas y definió los bienes que conforman el patrimonio histórico y artístico de la nación como lugares de interés científico y natural; sitios arqueológicos; edificaciones de valor histórico, arquitectónico y artístico; sectores de ciudades de valor histórico y urbanístico; bienes muebles, colecciones y fondos documentales, entre otros.

Así mismo, declaró como Monumentos Nacionales los sectores antiguos de Buga, Cali, Cartagena, Cartago, Cerrito, Guaduas, Mariquita, Mompóx, Pasto, Popayán, Santa Fe de Antioquia, Santa Marta, Tunja y Villa de Leyva, limitándolos a los hechos construidos dentro de los perímetros alcanzados en los siglos XVI, XVII y XVIII; resulta importante señalar cómo, transcurridas seis décadas del siglo XX, no se considera que la arquitectura o los conjuntos urbanos representativos de los siglos XIX o XX, puedan tener algún interés como patrimonio cultural.

El **Decreto Reglamentario 264 de 1963** complementó y reglamentó la Ley 163 de 1959 y declaró como Monumentos Nacionales los sectores antiguos de Bogotá, Girón, Marinilla, Pamplona, Rionegro, San Gil y Socorro, ampliando su cobertura hasta los inmuebles originados a principios del siglo XIX.

Estas dos normativas del orden nacional, prácticamente fueron hasta 1997 la única legislación cultural de Colombia. Aunque en su momento fueron normas coherentes con los criterios de conservación y consecuentes con el momento histórico, eran ya obsoletas.¹

La **Ley 388 de 1997, Ley de Ordenamiento Territorial**, determina que todos los municipios y distritos con población superior a los 100.000 habitantes deben elaborar y adoptar un Plan de Ordenamiento Territorial, POT, con una vigencia de diez años. Señala que se deben establecer las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación y que, dentro de las Normas Urbanísticas Estructurantes, se deben considerar las que establecen áreas y definen actuaciones y tratamientos urbanísticos relacionados con la conservación y manejo de centros históricos.

A raíz de la Constitución Política de 1991, la Presidencia de la República propuso la creación de un Ministerio de Cultura, con el fin de unificar las entidades culturales y de actualizar las políticas del sector. Este proyecto, que fue objeto de una gran controversia entre los círculos políticos y los gremios profesionales de la cultura, finalmente condujo a la promulgación de la **Ley 397 de 1997 o Ley General de Cultura**, que creó el Ministerio de Cultura. Entre muchos aspectos define el patrimonio cultural de la Nación de la siguiente manera:

“El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental,

¹ Por citar un ejemplo, la máxima sanción por atentar contra un bien declarado como monumento nacional, era una multa equivalente a unos USA \$ 5,00 de hoy.

ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular”.

Colombia es un país de leyes, pues existe un enorme cuerpo legislativo que todo lo regula, todo lo prevé, todo lo determina y todo lo estipula sobre el papel. Sin embargo, la realidad es otra y vasta ver un noticiero de televisión de cualquier día para darnos cuenta cuán alejados estamos del país, la constitución y las leyes que están plasmadas en el papel. Se ha dicho que nuestra Constitución Política, por ejemplo, no está hecha para hombres sino para ángeles.

Hemos supuesto, desde hace mucho tiempo, que el solo hecho de que exista una legislación y normatividad respecto al patrimonio, que designa unos determinados bienes como de interés cultural, nos ha de garantizar su conservación y permanencia. La realidad, una vez más, nos ha demostrado lo contrario.

Ahora contamos con cuarenta y cinco centros históricos o sectores de ciudad declarados como Bienes de Interés Cultural de Carácter Nacional (antes Monumentos Nacionales). He tenido la suerte y oportunidad de poderlos conocer casi todos y lo que uno puede observar es lamentable, en la inmensa mayoría de los casos: deterioro, destrucción, demolición, pérdida de los perfiles urbanos históricos, pérdida de la “quinta fachada”, usos inadecuados, intervenciones que parten del desconocimiento y por lo tanto son irrespetuosas, baja conciencia ciudadana, apatía o complicidad de las autoridades competentes, y un largo etcétera que ustedes bien pueden suponer e imaginar.

La incursión desenfrenada de la arquitectura del movimiento moderno; la falta de sentido de pertenencia y el desprecio hacia el pasado; los nuevos modelos culturales impuestos desde una sociedad eminentemente consumista y desechable; la falta de conocimiento, capacitación y visión de los gobernantes locales; la ausencia de incentivos tributarios y fiscales, sumados a la ausencia de créditos blandos dirigidos a la intervención de edificaciones con valores patrimoniales han generado un detrimento irreversible o una pérdida irreparable en nuestro conjunto

de centros históricos. De algunos de ellos no queda otra cosa que el recuerdo y, por supuesto, el correspondiente decreto.

He señalado e insistido, en muchas oportunidades, que tenemos la necesidad de revisar ese importante listado; determinar el estado actual; considerar los valores de conjunto; sopesar las intervenciones nuevas respecto a lo conservado; mirar atentamente el tema de la autenticidad; esto nos llevaría, irremediablemente, a determinar que buena parte de esos centros históricos ha perdido sus calidades y sus valores, y en esa medida debería también perder su protección legal. Quizás ahora sea más oportuno, conveniente y acorde con la realidad, poder proteger lo que se ha venido consolidando como un nuevo concepto, que es el de los “recintos urbanos”: una plaza, una calle, cuatro esquinas o un conjunto de edificios que han quedado como testigos aislados de una ciudad que fue y ya no es.

La normatividad internacional sobre el tema se limita a las directrices dadas por la UNESCO respecto a los bienes que han sido inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial. Los mecanismos de monitoreo, seguimiento y evaluación de estos bienes se da, pero todos también hemos visto graves casos en que se manipulan los informes para ocultar los vacíos normativos, los celos interinstitucionales, la falta de gestión o de recursos que se destinan a su conservación, sin dejar de lado las veleidades de los políticos de turno, que nunca faltan.

Cada vez adquiere mayor fuerza y es más replicado en distintos lugares del país el modelo de intervención en áreas deprimidas, varias de ellas con altos valores patrimoniales, consistentes en arrasar con todo lo construido, dispersar a la población residente y con un suelo completamente nuevo y “virgen” empezar a construir de nuevo. Esto se ha dado en Bogotá –donde se tuvo como un programa bandera- en Medellín y en el centro histórico de San Juan de Pasto. Estoy convencido que nuestros pueblos, y nuestras vulnerables y frágiles economías nacionales, no deben darse el lujo de destruir lo construido, salvo en muy contadas ocasiones.

Oportunidades

La situación económica de Colombia, que tiene cerca del 70% de su población bajo la línea de la pobreza y la miseria, sumada la situación de orden público en un país que se empeña en destruirse en una guerra cruenta y fratricida, ha tenido, de hecho, una dramática incidencia en el crecimiento de los centros urbanos. Desde una óptica positiva, esto ha generado, en las grandes ciudades, y de manera concreta en Barranquilla, Bogotá y Medellín, diversas formas de apropiación del espacio público, y un vuelco de las miradas y de las acciones públicas hacia los centros consolidados en busca de una mejora cualitativa de los mismos y una recuperación física, social, económica y patrimonial importante.

Dentro de estos 45 sectores de ciudad declarados como Bienes de Interés Cultural de carácter nacional, las diferencias son notables e imprimen unas características y dinámicas completamente distintas que muchas veces resultan difíciles de analizar bajo unos mismos parámetros. Basta citar sólo dos ejemplos. El primero de ellos es Bogotá, cuyo centro histórico representa y ocupa menos del 1% del área del Distrito Capital, que cuenta con una entidad como el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, creado hace muy poco pero que hereda una tradición de casi 28 años, con un presupuesto propio y un patrimonio significativo, con planes y programas que han tenido continuidad en el tiempo y han sido verdaderos programas de estado y no de gobierno, con unas claras funciones y competencias definidas y con una estructura organizacional adecuada.

En contraposición podemos analizar los casos de Santa Cruz de Mompóx, incluida en la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO, y un sinnúmero de pequeños cascos urbanos en los cuales el centro histórico delimitado y protegido corresponde, prácticamente, con el perímetro urbano o que representa un importante porcentaje de éste. Son municipios alejados y pobres, con un presupuesto de inversión muy limitado, con estructuras administrativas muy pequeñas en donde el manejo del área patrimonial se delega, por lo general, a los Secretarios de Planeación Municipal, que en su gran mayoría no tienen el conocimiento, la experiencia o el interés en los asuntos relacionados con el

patrimonio cultural. Se debe entonces esperar la transferencia de recursos de la Nación o la inversión de las instituciones del orden nacional.

En estas condiciones es fácil suponer que las oportunidades para su conservación y disfrute social son muy distintas; en el primer caso se puede entender el centro histórico como un “plus”, un atractivo adicional y un valor agregado de una gran ciudad, donde existe una parte que tiene otra escala, otras dinámicas, otro perfil, otras características espaciales que son aprovechadas, como en casi todas partes del mundo, por un grupo selecto de la sociedad sensible a sus valores, aprovechada por comerciantes de todo tipo y promocionada y explotada turísticamente por iniciativas públicas o privadas. Es así mismo posible ofrecer una serie de incentivos económicos a los residentes que tienden a garantizar su conservación y protección. En el segundo caso, cuando los límites corresponden, el sector urbano de interés cultural es el área urbana misma; es habitada y vivida de una manera diferente y cotidiana como un todo y no como una parte. Adicionalmente en el primer caso, dentro del Centro Histórico se encuentran las sedes de muchas y muy importantes instituciones del orden nacional, departamental y municipal, tales como la Presidencia de la República, varios ministerios, la Cancillería, la Alcaldía Mayor, muchos museos y universidades, etc., que garantizan con su presencia unas dinámicas sorprendentes y una afluencia de público impactante: mientras en el centro histórico de Bogotá se cuenta con una población residente de 35.000 habitantes, la población flotante que el mismo recibe, se estima en 450.000 personas por día, que transitan, gastan dinero, comen, se transportan y utilizan diversos servicios. Estas mismas instituciones, por lo general, cuentan con presupuestos propios para el mantenimiento, conservación e incluso restauración de sus propios inmuebles, que en muchos casos son también bienes de interés cultural. Los pequeños municipios, por su parte, destinan el grueso de su presupuesto a cubrir necesidades básicas insatisfechas tanto de la población rural como de la urbana, tales como servicios públicos, educación y salud, dejando de lado las posibles intervenciones en el patrimonio cultural inmueble o en políticas de promoción turística.

Para dimensionar un poco la magnitud de estos contrastes, sería como comparar los tamaños, problemas y dinámicas del centro histórico de la Ciudad de México y de Tlacotalpan.

Dificultades

Las reglamentaciones de los Centros Históricos, casi todas las que existen, que no cubren la totalidad de los conjuntos urbanos protegidos, fueron hechas por el extinto Instituto Colombiano de Cultura, COLCULTURA; todas se reducen a una definición de un límite y a un análisis tipológico y morfológico, elaborado casi siempre en Bogotá por contratistas bogotanos, ajenos a las dinámicas, intereses y necesidades de los mismos municipios. Ha sucedido varias veces que una reglamentación contratada y aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales no es aprobada por el correspondiente Concejo Municipal y por lo tanto no se puede implementar y hacer cumplir.

Adicionalmente, las reglamentaciones y los planes de manejo, cuando existen, se han limitado exclusivamente a la parte física, tipológica y morfológica como se ha señalado, dejando de lado la parte ambiental, paisajística, social, de infraestructuras y sus correspondientes tejidos sociales y patrimonios intangibles. Existe un único ejemplo, desarrollado por la Corporación La Candelaria, hoy a mi cargo, en el que se realizó un amplio análisis y diagnóstico del Centro Histórico de Bogotá, que contó con una representativa y nutrida participación de la comunidad, de expertos consultores y de organismos públicos y privados. Este estudio denominado “Reencuétrate: Un compromiso por La Candelaria”, fue validado e incorporado dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, aprobado mediante el Decreto 619 de 2000, con una vigencia de diez años.

Es justo señalar la importancia de la labor desarrollada en su momento por el extinto Instituto Colombiano de Cultura, COLCULTURA, y continuada por el Ministerio de Cultura para reglamentar los centros históricos colombianos; este significativo esfuerzo, con todas sus virtudes y defectos, ha permitido conservar lo

que se conserva y frenar, en alguna medida, la destrucción de lo que aun queda en pie.

La estructura organizacional del Ministerio de Cultura es pequeña frente a sus obligaciones y completamente centralizada en Bogotá. No existen, como por ejemplo en México y Perú, filiales o centros regionales de los entes encargados de la cultura y el patrimonio, INAH o INC respectivamente. Por lo tanto prácticamente todas las decisiones importantes se toman en la capital, lo cual genera costos, demoras, incertidumbre y rechazo por parte de los interesados en intervenir el patrimonio en el resto del país; esto, inevitablemente conduce al incremento de intervenciones ilegales, que difícilmente pueden ser controladas por el Ministerio de Cultura y hasta la fecha no conozco un solo caso que haya sido sancionado.

El presupuesto del Ministerio de Cultura es escaso y absolutamente insuficiente para atender la infinita cantidad de frentes y a pesar de que al tema de la conservación del patrimonio cultural inmueble se le asigna un porcentaje importante de los recursos, estos son insignificantes respecto al estado de conservación de los edificios o sectores urbanos de interés cultural.

¿Qué se hace hoy en Colombia?²

La Constitución Política colombiana de 1991, como norma de normas, precisa que “El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana³” y además reconoce que “Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación⁴”. Bajo este mandato constitucional que propende por llevar a cabo acciones de conservación efectivas, y a la luz de las disposiciones específicas planteadas en la Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, el Ministerio de Cultura ha desarrollado un esquema de protección para los Bienes de Interés Cultural, BIC, que responde de una manera integral a sus necesidades de sostenibilidad. Esta propuesta incluye a los diferentes

² La información aquí contenida, referida al Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos, PNRCH, fue suministrada por la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura e incorporada al presente texto.

³ Constitución Política de Colombia, Título I De los principios fundamentales, Artículo 7°.

⁴ Op. Cit. Artículo 8°.

bienes declarados, como son: elementos arqueológicos, muebles, paisajes culturales, arquitectura, esculturas en espacio público, accidentes geográficos, entre otros, con especial énfasis en los sectores urbanos de interés, por tener un alto impacto en la configuración e identidad de los centros urbanos y por concentrar en sus perímetros bienes que individualmente cuentan con valores patrimoniales reconocidos a través de diferentes tipos de declaratorias.



El estado actual del patrimonio inmueble, caracterizado por la disminución de la calidad de vida en los sectores históricos o fundacionales de las ciudades colombianas, la falta de reconocimiento de su valor patrimonial, los altos costos para su conservación y la dificultad del Estado para intervenir en su preservación,

unidos a problemas de déficit y altos costos de la vivienda, plantean un escenario al interior de los sectores históricos que exige una postura del Gobierno Nacional, dirigida a afrontar su problemática. Revertir la tendencia característica del crecimiento de algunas ciudades colombianas, basada en la conformación de otras centralidades y generando el desplazamiento de actividades urbanas de primer orden, es una acción prioritaria para las zonas de manera que se conserven los valores históricos, estéticos, arquitectónicos y urbanos que alberga.

En Colombia, la legislación sobre desarrollo urbano y vivienda se ha concentrado en el ordenamiento del crecimiento de las ciudades y en la solución a las necesidades de vivienda de la población, sin embargo, la corta experiencia en la aplicación de la Ley de Ordenamiento Territorial encaminada al desarrollo municipal en los ámbitos urbano y rural, ha mostrado la necesidad de desarrollar esquemas para recalificar la oferta de los sectores consolidados, dentro de los cuales los sectores urbanos declarados Bienes de Interés Cultural de carácter Nacional juegan un papel muy importante. Para estos sitios, se requiere establecer un conjunto de instrumentos de gestión, dirigido a mejorar y rehabilitar la

vivienda, los equipamientos y los espacios urbanos con valores ambientales, arquitectónicos, históricos, artísticos, culturales y sociales, de tal forma que la presencia de valores de interés cultural sean los ejes articuladores de la conformación de la ciudad, aprovechando su potencial como generador de identidad y desarrollo social y económico.

Para una efectiva gestión sobre los Centros Históricos, se hace necesaria la armonización entre los diferentes instrumentos previstos en las leyes de ordenamiento y de cultura, para facilitar su recuperación, especialmente dirigidos hacia la implementación de proyectos de vivienda y hacia la coordinación, complementación y subsidiariedad entre competencias institucionales y legislativas del orden nacional y municipal.

Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos, PNRCH.

El Ministerio de Cultura a, través de la Dirección de Patrimonio, viene adelantando el Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos. PNRCH, como respuesta a la necesidad de recuperar, conservar y actualizar las funciones de los centros históricos de las ciudades con una visión de futuro, donde los cascos urbanos fundacionales se transformen en áreas verdaderamente activas de la ciudad, donde se promueva el desarrollo de una manera sostenible desde la preservación de las estructuras existentes, complementándolas con nuevas acciones al interior de sus territorios.

En cumplimiento del mandato constitucional, este proceso comprende todas las capas representativas del Estado e involucra directamente a todas las personas en la conservación y promoción de nuestro patrimonio cultural. El PNRCH busca un mejoramiento en la calidad del espacio público, la recuperación digna del uso de vivienda para sus habitantes, y propiciar además un progreso social y económico articulado con el turismo cultural en beneficio de los habitantes. Para lograr este objetivo y en línea con la política general de descentralización, las acciones propuestas por el PNRCH requieren del compromiso y el trabajo coordinado de la

Nación, los departamentos y los municipios, durante el proceso de formulación de los Planes Especiales de Protección en estos sectores.

Conscientes de la necesidad de incluir el patrimonio cultural como factor de desarrollo que reúna todos los sectores, y a su vez crear una estructura multidisciplinar que pueda abordar los diferentes aspectos de los Centros Históricos, se han vinculado otras entidades del orden nacional como el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Departamento Nacional de Planeación y la Financiera de Desarrollo Territorial, S.A., FINDETER, (Ente que asesora, administra recursos y financia proyectos de inversión en el marco de la política pública) para lograr completar un ejercicio sólido alrededor de la gestión en los centros. Cada una de estas entidades viene desarrollando diferentes planes y programas dentro de sus áreas específicas, en ciudades con centros históricos declarados y esto genera la necesidad de articular los esfuerzos individuales de estas entidades, para que las actuaciones confluyan en una estructura de planeación general.

Este trabajo se realiza alrededor de los siguientes temas: manejo del espacio público, movilidad, señalización turística, programas de enlucimiento de fachadas, sistemas integrados de transporte masivo, planes viales, apoyo a la formulación o revisión de Planes de Ordenamiento Territorial y Planes Parciales, políticas de construcción de vivienda, implementación de laboratorios de gestión, apoyo a microempresas, entre otros. De acuerdo con las condiciones específicas de cada sector histórico y según los compromisos de cada una de las entidades, se implementan los planes y programas pertinentes.

Objetivos del PNRCH

Objetivo General

Desarrollar las políticas, estrategias, acciones e instrumentos necesarios que conduzcan a la identificación, recuperación, conservación y protección de los 45 centros históricos de las ciudades y poblaciones colombianas, declarados Bienes de Interés Cultural de carácter Nacional, como las áreas que concentran el mayor

número de inmuebles de interés patrimonial; de manera sostenible y activa, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y contribuyendo al desarrollo urbano y a la salud fiscal de los distritos y municipios, garantizando la transmisión a futuro de los centros fundacionales e históricos como memoria activa del patrimonio cultural urbano del país.

Objetivos específicos

- Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.
- Desarrollar los instrumentos y metodologías encaminadas a la construcción del PEP con la participación de la comunidad representada por los gremios asociaciones, públicas y privadas, al igual que participantes de la sociedad civil.
- Fomentar la concertación entre los intereses sociales, económicos y urbanísticos.
- Desarrollar y armonizar la legislación acorde con las necesidades actuales, con el fin de llevar a cabo la recuperación de los centros históricos de la Nación, como símbolo e imagen fundamental de la identidad de las ciudades colombianas.
- Definir la estructura institucional de apoyo al PNRCH, en las cuales se defina la jerarquía a nivel nacional, regional y local, la que a su vez propicie la descentralización administrativa, de coordinación y operación para la identificación, planificación y gestión de los centros históricos.
- Definir la estructura económica y financiera que dé soporte a la inversión para la recuperación de los centros históricos, teniendo en cuenta el desarrollo de proyectos específicos en sectores como vivienda, turismo y espacio público, entre otros.
- Promover la formulación y seguimiento de los Planes Especiales de Protección y recuperación de los centros históricos con la formulación de los

programas y proyectos integrales que recuperen las funciones urbanas y la calidad de vida desde la preservación del patrimonio cultural existente.

- Desarrollar una metodología que defina la estructura operativa para la formulación de los Planes Especiales de Protección, PEP.
- Atender las necesidades del patrimonio cultural ubicado en zonas de riesgo de desastres naturales.

Recomendaciones

1. Educación, educación y más educación

Para el caso colombiano, es necesario reconocer el fracaso histórico que ha significado el manejo de los centros históricos; hoy en día, el conjunto de nuestros centros históricos con interés cultural real es muy reducido y, como he dicho en otras oportunidades, se ha



conservado más por razones de aislamiento y pobreza que por acciones concretas tendientes a su valoración y conservación. Aun hoy es posible constatar día a día la destrucción sistematizada e indolente de importantísimos conjuntos e inmuebles de especial valor, con la complicidad o autorización de las correspondientes autoridades municipales, y sin que el Ministerio de Cultura tome acciones claras en el asunto: Es así como hemos visto desaparecer los centros históricos de Cartago, Rionegro o Tunja, siendo este último caso especialmente invaluable, pues según la opinión del reconocido arquitecto argentino Ramón Gutiérrez es uno de los pocos sitios de toda América, junto con la Ciudad de Puebla en éste país, donde aun se conserva la arquitectura doméstica del siglo XVI.

Es tal la distancia entre el Ministerio de Cultura y los demás entes burocráticos del orden nacional y los municipios, que alguna vez he sido

protagonista de una conversación con un alcalde que desconocía que su respectiva cabecera municipal estaba declarada como Monumento Nacional. Es necesario, en mi opinión, generar toda una política de educación e información sobre el patrimonio cultural, en todos sus ámbitos, de amplia cobertura, que propenda por apropiación del mismo por parte la ciudadanía.

Hasta el momento el manejo de los temas relacionados con el patrimonio, la cultura y la identidad, sigue estando en manos de una elite “culta” de expertos con conocimientos crípticos y cerrados. El Ministerio de Educación Nacional debe incluir dentro de los contenidos de los programas educativos, algo que bien puede llamarse la cátedra de patrimonio. En el ámbito universitario, y citando el caso de las Facultades de Arquitectura que es el que más conozco, no deja de resultar paradójico y sorprendente que muchos estudiantes jamás tengan ningún tipo de información relacionada con la historia de la arquitectura y el urbanismo en Iberoamérica, pero en cambio se les dé todo tipo de información sobre el gótico, el renacimiento, la arquitectura moderna, etc.

Todo aquello que se haga a favor de la educación general y específica debe contribuir a la apropiación, valoración, respeto y defensa del patrimonio cultural.

2. Normas y reglamentaciones que permitan existir

Las normas y reglamentaciones deben ir más allá de lo exclusivamente morfológico y tipológico, pues está ampliamente comprobado el fracaso de las mismas. La normatividad debe corresponder con las situaciones reales, los cambios habitacionales de los tiempos que vivimos, las innovaciones tecnológicas y los cambios de costumbres relacionados con el concepto moderno de confort. No podemos seguir condenando a que otros “padezcan” las incomodidades propias de una vivienda de algún siglo pasado, por el solo hecho de que a algunos nos parece que es un testimonio material digno de conservarse para la posteridad.

Es necesario encontrar ese difícil punto medio en que se dé un respeto por el pasado y por ciertos invariantes tectónicos, y unas condiciones adecuadas de habitabilidad que correspondan con una calidad de vida como la que tenemos los que habitamos espacios nuevos.

La rigidez de la normativa lo único que esta generando es un creciente número de intervenciones que se hacen al margen de la misma, tremendamente nocivas y muchas veces irreversibles.

La arquitectura y los conjuntos urbanos que han llegado desde el pasado hasta nosotros son un ejemplo evidente y contundente de cómo las estructuras físicas han podido adaptarse al cambio, a los nuevos usos, a los adelantos tecnológicos y a las nuevas necesidades y requerimientos sociales y culturales. Lo que no pudo transformarse y adaptarse, se consideró obsoleto y generalmente se abandonó o se sustituyó.

No debemos congelar el patrimonio, material o inmaterial, pues lo estamos condenando a su terrible degradación, a la más ordinaria prostitución turística como una bella imagen de tarjeta postal o una hermosa y romántica escenografía de telenovela de época.

3. Residentes más que visitantes

Es necesario e impostergable defender, proteger e incentivar el uso residencial de los centros históricos. El desplazamiento y abandono de las estructuras arquitectónicas por parte de los residentes y su sustitución por otro tipo de usos ha generado situaciones alarmantes, como la que se da actualmente en el sector amurallado de Cartagena de Indias. Elegantes establecimientos de marcas renombradas, restaurantes y hoteles exclusivos y excluyentes cuyas tarifas son inalcanzables para la inmensa mayoría de los colombianos, segundas residencias que usan a lo sumo una semana al año van contribuyendo a una imagen distorsionada y “embalsamada” de un centro histórico que a muchos nos tocó conocer completamente vivo y habitado.

Debe ser un objetivo de las autoridades municipales dotar de los elementos necesarios para garantizar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanos con valor patrimonial: adecuadas redes de servicios públicos, correcta dotación de servicios tales como guarderías, mercados, lugares de entretenimiento y sana diversión, aparcamientos, seguridad, limpieza y recolección de basuras, transporte público y demás, que hagan de estos sectores lugares competitivos dentro de la ciudad.

4. El Centro Histórico es otra cosa

Creo en las bondades de contar con una dependencia, del orden municipal, que sea la encargada del manejo integral de los conjuntos de interés cultural; oficinas técnicas que cuenten con el personal suficiente y capacitado para liderar y defender estas frágiles estructuras de las dinámicas devoradoras del resto de la ciudad. Estas dependencias deben contar con presupuesto de funcionamiento e inversión propio y con herramientas normativas y de gestión que les permitan una acción real y un beneficio para los usuarios y residentes.

5. El patrimonio de los centros históricos es mucho más que casas, calles y plazas

Usualmente las políticas de valoración y protección de los centros históricos esta limitada al patrimonio cultural inmueble; cada día se hace más imperioso empezar a proteger las dinámicas sociales, los usos y apropiaciones individuales y colectivas del espacio publico, las tradiciones tangibles e intangibles. Es importante entender el centro histórico con sus habitantes que son los que lo hacen real y los que verdaderamente garantizan su permanencia en el tiempo y su vigencia.

Es fundamental garantizar la habitabilidad del patrimonio y la permanencia de los residentes dentro de las dinámicas económicas de oferta y demanda. Esto, por supuesto, requiere de acciones conjuntas y de planes especiales emprendidos desde los sectores públicos y privados.

6. Peatones más que conductores

En este momento, son muchas las ciudades que han tomado medidas restrictivas respecto al acceso vehicular de sus centros, tratando de dar prioridad al transporte público y al uso peatonal; desincentivar el uso vehicular en las centralidades urbanas es una constante en las políticas públicas de manejo de los centros históricos que ha tenido importantes repercusiones positivas y un alto impacto dentro de los procesos de recuperación y puesta en valor de los mismos.

Resulta ser una constante regional, el cruce del centro histórico por toda suerte de líneas de servicio público, sin que éste sea su destino; en ese sentido, es necesario emprender estudios rigurosos de origen y destino, que permitan desviar aquellas rutas que no tengan necesidad de entrar y cruzar las centralidades históricas.

Los conocidos sistemas de pago por el uso temporal del espacio público en los centros históricos, bien sea por medio de peajes, parquímetros u otros sistemas personalizados (Que adicionalmente generan puestos de trabajo), son medidas cada vez más frecuentes y exitosas.

También, la reducción de las calzadas vehiculares y la ampliación de andes o banquetas, generan una mejoría sustantiva en el paisaje urbano y en la percepción que tanto el conductor como el peatón tienen de un espacio urbano diferente dentro de la ciudad, como es el centro histórico; así mismo, se pueden realizar cierres temporales o definitivos de algunas vías de los centros históricos, con consecuencias positivas inusitadas.

Para poder realizar éstos últimos, es necesario contar con estudios de flujo vehicular adecuados que permitan rediseñar los circuitos de circulación adecuados y los correspondientes sentidos viales.

Es importante señalar que para todo ello, es necesario dotar a la ciudad de un sistema de estacionamientos públicos adecuado, situado en la periferia cercana del centro histórico; así mismo, y como ya lo he señalado, de un sistema

eficiente y eficaz de transporte público, que para el caso del centro histórico puede ser ligero y diferenciado del resto de la ciudad.

En todos los casos, se debe garantizar la accesibilidad de los residentes hasta zonas o áreas próximas a su lugar de residencia; así mismo, es necesario prever el acceso a todo el centro histórico para casos regulares tales como cargue y descargue de mercancías, recolección de basuras, etcétera, y excepcionales tales como el acceso de vehículos especiales en casos de emergencia (Bomberos, ambulancias, policía, autoridades etc.).

Todas estas medidas, ya usadas y probadas en muchos contextos históricos, por supuesto que se pueden, y deben, tomar. En un principio, habrá toda suerte de protestas por parte de los propietarios y usuarios del centro histórico, en su sentido más amplio; seguramente los trasportadores, comerciantes y residentes se opondrán tenazmente a perder algunos de sus privilegios, lo cual, sin lugar a dudas, genera un ALTO COSTO POLÍTICO. Sin embargo, mediante procesos claros de convocatoria e información; con proyectos bien soportados en estudios técnicos rigurosos; con obras bien ejecutadas y duraderas; y con una decisión política clara férrea por parte de las autoridades locales, puedo asegurar un éxito rotundo y, lo más importante, una alta satisfacción ciudadana al final del proceso que, incluso, redundará en beneficios económicos y sociales para el centro.



LA ANTIGUA GUATEMALA. PROBLEMÁTICA, LEGISLACIÓN Y CONSERVACIÓN DE UNA CIUDAD PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Sergio Estuardo Cruz
Consejo Nacional para la
Protección de la Antigua

La Antigua Guatemala constituye un conjunto monumental de inmenso valor para el Patrimonio, no solo para Guatemala sino en sentido más amplio para toda la humanidad. Ubicada a 45 kilómetros de la Ciudad Capital de Guatemala, encontramos a la *muy noble y muy leal* Ciudad de Santiago de los Caballeros, también declarada Ciudad Monumento de América, hoy conocida como La Antigua Guatemala.

En el Período Colonial hubo otras poblaciones tan importantes como Santiago de Guatemala: Lima, Quito, México. Sin embargo, las mismas debieron continuar su transformación de modo que su fisonomía colonial ha cambiado: SANTIAGO DE GUATEMALA, LIMA, QUITO, MÉXICO.

Los terremotos de 1773 destruyeron la ciudad y obligaron a su traslado a otro Valle. Paradójicamente, esa destrucción salvo el conjunto monumental barroco para la posteridad, sus calles se conservan empedradas,



las viviendas sin mayor variación, manteniendo los mismos materiales constructivos.

Las edificaciones monumentales algunas en uso y otras como ruinas; es esencial comprender y ver a La Antigua Guatemala como una gran unidad histórica y artística en la que se conjuga su maravilloso paisaje natural con las múltiples edificaciones. El rasgo típico de su arquitectura lo constituye el estilo Barroco, iniciado en la segunda mitad del siglo XVII y a todo lo largo del siglo XVIII hasta los terremotos de 1773, las características del barroco antigüeño son las siguientes: uso de estuco decorativo para exteriores e interiores, fachada tipo retablo, aspecto masivo de las construcciones, uso de fuentes ornamentales en plazas públicas, conventos y casas de habitación, linternillas. Junto a las plazas, las calles empedradas, y las casa de habitación, se yerguen en la majestuosidad de las ruinas que prevalecen en medio de una rara mezcla de quietud y vida activa. La finalidad es la puesta en valor del conjunto urbanístico monumental por medio de la Conservación incluyendo sus monumentos de arquitectura civil, doméstica, o religiosa estén en uso o no.

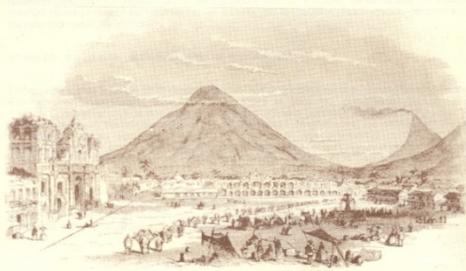
Así mismo la Conservación del paisaje natural que rodea la Ciudad, propiciando que las montañas permanezcan sin ser transformadas para no restarle belleza a este marco natural. La puesta en valor implica Conservar la imagen urbana, evitando entre otras cosas:

- Nuevas construcciones de dos pisos.
- Evitar el falseamiento de la llamada Arquitectura Colonial con la finalidad de mantener la originalidad.
- Evitar que se asfalten las calles que actualmente son empedradas.
- La colocación de un alumbrado discreto que no distraiga la atención.
- Impulsar la creación de museos, bibliotecas, espacios de diversidad cultural, las tradiciones e impulsar las artesanías locales.

Para lograr tal finalidad fue necesario crear el decreto 60-69 que es **la Ley Protectora de la Ciudad de la Antigua Guatemala** que dicta las normas legales que regulan el cuidado, protección, restauración y conservación del

Ley Protectora de la Ciudad de La Antigua Guatemala

(DECRETO 60-69 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA)



PLAZA MAYOR DE LA ANTIGUA GUATEMALA

Patrimonio de la Ciudad integrando el paisaje, la cultura y la expresión artística. Esta LEY crea al Consejo Nacional para la Protección de La Antigua Guatemala como entidad responsable de darle cumplimiento a dicha ley, la toma de decisiones se realiza por medio de un cuerpo colegiado compuesto por 5 miembros incluyendo al Alcalde de la ciudad quienes designan al Conservador de la Ciudad.

Son funciones del conservador:

- Formular las recomendaciones técnicas y supervisar la ejecución de todos los proyectos.
- Velar por que se mantenga la integridad histórica y artística de la ciudad y cumplir con cualquier otra atribución que el consejo le asigne.
- Se determina un límite urbano colonial como área de protección, mediante este polígono se garantiza la efectiva protección del conjunto monumental y de su entorno natural, elementos primordiales que propiciaron que Unesco otorgará el título de Patrimonio Mundial.

Para dichos fines se crea una estructura técnico administrativa, el área técnica se subdivide en dos secciones:

- La primera Restauración de Bienes Muebles e Inmuebles.
- La segunda es Control de la Construcción.

Restauración de Bienes Muebles

La Sección encargada de las intervenciones de las imágenes de culto, obras de arte, pintura y escultura, la relación entre las imágenes de culto y los feligreses, es importante, pues contribuye a alimentar y engrandecer la fe de la población,



proceso en el que la Restauración de Bienes Muebles e imágenes de culto son un fuerte arraigo en la Fe Católica.

La segunda área es la Restauración de Bienes Inmuebles - Intervención de monumentos

Control de la Construcción

Son funciones de Control de la construcción:

- Velar por el cumplimiento de las normas en construcciones nuevas privadas.
- Denunciar las construcciones ilegales o carentes de Licencias o aquellas que se realicen sin cumplir con las especificaciones dictadas por la ley.
- Retiro De Rótulos Inadecuados
- Promover campañas de recuperación de los colores tradicionales en las fachadas de las viviendas - *Campaña del Color Antigüeno*

Plan Regulador 1973

Con el fin de la aplicación de criterios sobre el desarrollo urbano en La Antigua Guatemala sin que estos riñan con la conservación de la misma, se elabora en el

año de 1973 el Plan Regulador, Partiendo del estudio y análisis de situaciones existentes en esa Época, con el fin de predecir o proyectar para el futuro un Ordenamiento de la ciudad Colonial, se abordaron 4 ejes:

- La Monumentalidad del conjunto histórico
- La relación con la capital de la República
- El aspecto socio-cultural
- Los servicios y su entorno geográfico

Conclusiones del Análisis

- La traza de la Ciudad
- El crecimiento Poblacional
- El parcelamiento de las viviendas
- El crecimiento Agro-Industrial

Los Servicios Básicos

- El mercado
- La Terminal de transporte
- La carga vehicular
- La circulación vehicular
- La imagen urbana

Plan de Acción Propuesto

- Zonificación
- Nuevo polígono
- Traslado del mercado
- Traslado de la Terminal de transporte
- Ordenamiento vial y señalización
- Mejoras a la imagen urbana

- Anillo periférico

Acciones Concretadas

- Mercado Y Terminal
- Rn -14
- Zona Industrial
- Traslado del Mercado y la Terminal
- Ordenamiento vial y señalización

Letreros, anuncios y avisos

Debido a la anarquía que existía y que amenazaba con agravarse fue necesario crear el reglamento relativo a letreros, con el fin de establecer las normas que tiendan a resguardar el conjunto monumental.

Tipos de Rótulos Permitidos

- Fundidos en metal
- Forjados en hierro
- En cerámica vidriados
- Pintados sobre muros
- Pintados sobre madera o metal

Conclusiones

Es primordial dotar a los proyectos patrimoniales de un marco legal, de capacidad y personalidad propia, y vincularlos al territorio y la sociedad en que se circunscriben. Los poderes institucionales y sociales deben de asumir un protagonismo ineludible en el ámbito de la planificación territorial y el control de posibles impactos negativos territoriales y medioambientales.



MESA 2

LA VISIÓN NACIONAL

MODERADOR: JAIME FONT
GOBIERNO DEL ESTADO DE QUERÉTARO

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LAS VIALIDADES Y CENTROS HISTÓRICOS

Alejandra Curiel

Dirección de Operación de Sitios - INAH

Introducción

Dentro del entorno cotidiano de un individuo, como sujeto social, día a día se le presentan diversas manifestaciones de la historia, del pasado de los que fueron o son sus antecesores y de manera sencilla, esto le otorga un valor significativo al espacio que ocupa, vive el sentido de pertenencia ante lo que ve, ante lo que hace, del papel que tiene dentro de la organización en la que convive y que invariablemente lo ha determinado. Es así que, los Centros Históricos, como espacios ocupados por hombres que se redefinen unos a otros, se retroalimentan con el acontecer presente como pasado de los habitantes que lo conforman y éste, a su vez, describe el devenir histórico social.

Por su importancia, hay espacios constituidos como sobresalientes de los que le rodean, ya sea por sus valores arquitectónicos, por su adecuado estado de conservación, la riqueza cromática de su arquitectura, por su ubicación, el uso de sus inmuebles, de sus espacios públicos, por la realización de eventos culturales (fiestas religiosas, costumbres y tradiciones); todo ello otorgándole un valor excepcional que exige un tratamiento especial para contrarrestar su deterioro provocado por los efectos del tiempo y por la complejidad que representa el mundo contemporáneo.

Es así, como los Centros Históricos, la multiplicidad en sus edificaciones, su representatividad identitaria, el dinamismo cultural y socioeconómico que

desarrollan; se convierten en punto de análisis para observar su funcionamiento, las oportunidades que ofrecen en el presente, su proyección futura, así como sus potencialidades a corto y largo plazo.

Los Centros Históricos son asentamientos vivos, espacios de oportunidad para el crecimiento de sus habitantes y paradójicamente, el desarrollo de éstos, modifica la vida de los individuos que habitan ese lugar, así como la imagen urbana, es decir, “el conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y que forman el marco visual de sus habitantes, tales como: colinas, ríos, bosques, edificios, calles, parques, casas, anuncios...”⁵

Invariablemente para la observación de los Centros Históricos, se requiere de la integración de aspectos de muy variada naturaleza, con una visión integradora que contemple el proceso de transformación cultural, los cambios económicos, políticos, jurídicos, sanitarios, educativos, religiosos y sociales.

Algunos problemas presentes en los centros históricos: sugerencias para el ordenamiento y reordenamiento vial

Dada la diversidad de actores y circunstancias que intervienen en la dinámica de los Centros Históricos, es innegable la presencia de problemas multifactoriales en estos espacios, mismas que van desde la modificación inadecuada de las construcciones en los edificios históricos, el crecimiento demográfico incontrolado, el deterioro ambiental, la inoportuna ubicación del cableado telefónico y eléctrico, el desplazamiento de sus habitantes de sus lugares de trabajo, la casi erradicación de las prácticas simbólicas, la privatización de parte de sus calles, hasta los conflictos en el uso del espacio público.

Asimismo, en ocasiones el impulso de los Centros Históricos, trae consigo, repercusiones negativas para los habitantes y el conjunto urbano que lo forma; tales como la incertidumbre frente a la disponibilidad de los recursos naturales y socioculturales para las futuras generaciones, el exceso en la capacidad de carga de

⁵ Hernández Benítez, Xavier. *La imagen urbana de las ciudades con patrimonio histórico*. Sexto taller de imagen urbana. <http://www.cnmh.inah.gob.mx/ponencias/580.html> [Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

los Centros Históricos y de los ecosistemas, el desequilibrio energético y el detrimento en la calidad de vida de la población.

Específicamente, se reflexiona en lo concerniente a las problemáticas de las vialidades en los Centros Históricos, como reflejo de la imagen urbana y de los conflictos enfrentados en la cotidianeidad de este patrimonio. Todo Centro de Ciudad enfrenta en la actualidad la problemática del congestionamiento vial de sus principales calles y avenidas, así como el carácter inadecuado y avece obsoleto de su sistema de transporte urbano, suburbano y foráneo.

Si se considera que una característica fundamental de la centralidad, es su accesibilidad, la restructuración de la vialidad y el transporte aparece como una acción de primera importancia, y de cuya solución, depende en gran parte del éxito de otras acciones como son: la rehabilitación de la función habitacional, el desarrollo de las actividades vinculadas al turismo, la competitividad de su función comercial, etc.

Los aspectos que integran la vialidad de un Centro Histórico, se presentan como indispensables para la organización del entorno y su funcionamiento. La realización de estudios viales en los Centros Históricos, permite diagnosticar la situación actual y dar una prospectiva del seguimiento para la prevención y/o solución de los problemas relacionales con la vialidad. Los estudios urbanísticos, así como los planes de desarrollo urbano, describen algunas iniciativas para las acciones en el ordenamiento y reordenamiento vial de una Centro Histórico; mismas que a continuación se enuncian.

El Reordenamiento Vial y de Transporte consiste en la ampliación de banquetas, sistema de transporte no contaminante (tranvías) al interior de un Centro Histórico, paraderos multimodales en la periferia del Centro, regulación de concesiones, rutas y horarios de la operación de los bicitaxis, aplicación estricta y revisión del Reglamento de Tránsito referido a carga y descarga, así como prohibición de estacionamiento en las calles, adecuación de banquetas para facilitar el tránsito de personas con necesidades especiales.

La relocalización, aprovechamiento y/o construcción de estacionamientos a través de la habilitación de parques de estacionamientos considerando la congestión vehicular, la ampliación de estacionamientos en predios baldíos, la modernización de los ya existentes y la elaboración de un esquema de pensiones a precios accesibles para los habitantes de los Centros Históricos.

Por otro lado para la rehabilitación de la imagen urbana se propone el reforzamiento de la vigilancia y control de obras sobre inmuebles catalogados, la aplicación estricta del Reglamento de anuncios comerciales y espectaculares, toldos y marquesinas, uniformar los formatos de nomenclatura y señalamientos de calles, el mantenimiento de la cinta asfáltica, señalización de pasos peatonales así como la aplicación de programas intensivos y permanentes de limpieza de calles y el mejoramiento del mobiliario urbano.

Para la recuperación colectiva del espacio público en plazas y jardines, es indispensable la rehabilitación progresiva de éstas, el apoyo y la difusión a las festividades patronales y de barrio, así como la instalación de módulos de servicios públicos (baño, teléfono, información, policía). En cuanto al reordenamiento y regulación del comercio en vía pública, es necesaria la rehabilitación de las plazas comerciales ya existentes, así como la construcción de nuevas y, por otro lado, la generación de una bolsa de trabajo que pueda dar salida al impacto que provoca el incremento del comercio informal.

En resumen, la reestructuración de la vialidad de los Centros Históricos, tiene que tomar en cuenta tres obstáculos, que representan un reto en el desarrollo de proyectos:

- a) una estructura vial histórica que fue concebida para medios de transporte muy diferentes a los actuales
- b) una cultura de los desplazamientos que privilegia el uso de los automotores por sobre el uso peatonal de la vialidad
- c) y un conjunto de factores (inseguridad en los espacios públicos, acarreo de mercancías, sistema de transporte público deficiente, etc.) que favorecen el uso del automóvil particular en detrimento del transporte colectivo

Esta compleja problemática debe analizarse a profundidad, con el fin de sustentar un conjunto de programas y proyectos de reordenación de la vialidad.

Aspectos Normativos

Plantear posibles soluciones para contrarrestar la problemática de las vialidades, resulta infértil si no se acompañan de iniciativas de orden normativo que reglamenten el apropiado funcionamiento de los Centros Históricos. Algunas medidas, ya se han reglamentado para la protección de la traza urbana original de los Centros Históricos.

Las recomendaciones internacionales han mencionado la forma urbana como un bien cultural a conservar y proteger como la Recomendación sobre la Protección, en el Ámbito Nacional del Patrimonio Cultural y Natural de la UNESCO en 1972, donde los Principios Generales indican que *“ninguna...obra ni elemento será dissociado, en general, de medio que los rodee”*, y como medidas administrativas a adoptar, recomienda que la rehabilitación urbana deberán contemplar *“las relaciones entre el sector de rehabilitación y la contextura urbana que lo rodee”*.

Del mismo modo, la Carta Internacional para la Conservación de Poblaciones y Áreas Urbanas Históricas, menciona que los valores a conservar son, entre otros, *“la forma urbana definida por la trama y el parcelario”*; *“la relación entre los diversos espacios urbanos, edificios, espacios verdes y libres”*; *“las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre”*.

Ciudades Mexicanas, gradualmente integran dentro de sus aparatos jurídicos, la reglamentación para el trato específico de los Centros y Ciudades Históricas que tienen bajo su resguardo, incorporan la figura de la forma urbana o de sus componentes como un bien cultural a proteger.

En la Ciudad de Zacatecas, se han incorporado en el **Reglamento de Imagen Urbana**, algunas definiciones como: *Imagen urbana*—la impresión visual que producen las características físicas, arquitectónicas, urbanísticas, del medio ambiente y socioeconómicas de una localidad—, y *“Traza Urbana”* —la disposición y ubicación geográfica de las calles, parámetros y espacios abiertos que conforman la ciudad o casco urbano—. También se prohíbe la alteración y transformación de la

traza urbana de los espacios abiertos, patrimonio edificado y entorno natural de las zonas patrimoniales; se establecen disposiciones relacionadas con las alturas, los materiales y el color.

El **Reglamento del Centro Histórico y Barrios Tradicionales de Guadalajara**, también contiene definiciones de Espacio Público, Imagen Urbana y Modo de Edificación, entre otros. En su Título II. “queda prohibido alterar la traza urbana de Guadalajara dentro de los límites de las áreas de conservación, protección y preservación del patrimonio cultural urbano”, hace referencia a los alineamientos existentes. El Título IV desarrolla disposiciones con relación a la edificación existente, que debe “mantener su unidad arquitectónica en la configuración de sus paramentos exteriores e interiores, incluyendo todos sus elementos constitutivos, alturas, proporciones, materiales, texturas, y colores”.

El **Reglamento para la Protección, Mejoramiento y Conservación de la Imagen Urbana y del Patrimonio Cultural del Municipio de León, Guanajuato**, establece que, *“para efectos de la protección y conservación de la zona de monumentos se entiende por: “Traza urbana: ...manera en que se encuentran dispuestas las calles, paramentos y espacios abiertos, que conjuntamente conforman la localidad”,* donde indica también que *“para cualquier proyecto que se pretenda realizar en los espacios urbanos de las zonas de protección... se respetará y en su caso rescatará la traza original de su etapa histórica más significativa”.* El Capítulo VIII dedicado a las nuevas construcciones, indica que las mismas *“deberán integrarse y armonizar con las características tipológicas de sus colindantes, en dimensiones y proporciones”;* que *“las alturas no rebasarán la altura de dos niveles o 6 m, respetando el límite de las líneas de remate visuales de los edificios históricos”;* y que *“la relación entre vanos y macizos y sus proporciones sobre los paramentos de la calle serán las que predominen en las construcciones del entorno”.*

El Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán, aprueba en 2003, el dictamen que prohíbe el tránsito de autobuses de pasajeros suburbanos y rurales por el Centro Histórico y zona de amortiguamiento de la Ciudad de Morelia Michoacán.

Así pues, el valor de un tejido histórico debe ser considerado y conservado como una “unidad integral”, que supera la suma de los monumentos que lo conforman. Para confeccionar la normativa urbana contemporánea –que definirá la forma urbana futura–, se debe partir de la comprensión histórica de la forma urbana preexistente. Las medidas y las acciones que se tomen para la conservación de monumentos de valor singular, deberán aplicarse por igual a los edificios y espacios de escaso valor intrínseco, pero que contribuyen a definir y caracterizar las cualidades espaciales de la forma urbana histórica.

Para concluir lo referido a la normativa urbana como instrumento de protección, puede afirmarse que el resguardo de las Ciudades Históricas, en particular de su forma urbana, depende de la incorporación de sus elementos en los planes de ordenamiento territorial y urbano, y que la formulación de éstos, se fundamente en la comprensión histórica de las permanencias o de lo que permanece. La protección no es un hecho aislado, debe considerarse tanto el ambiente cultural como la forma urbana a resguardarse.

Importancia de la planeación para el manejo de las ciudades históricas

La planeación urbana requiere de nuevos enfoques, instrumentos y recursos que la hagan factible, reiterando la necesaria traducción de políticas en proyectos específicos que permitan esquemas multi- sectoriales consensuados para estimular nuevos procesos.

La planeación, vista desde una visión integral, considera la interacción de los factores que intervienen en las problemáticas de los Centros Históricos. El reparo en cada uno de ellos, se vuelve necesario para la identificación de posibles obstáculos.

Es ineludible acercarnos más profundamente al proceso de planeación de un Centro Histórico, a través de la integración de un grupo base que tenga influencia en el sector público y privado y que se encargue de impulsar el proceso involucrando a los grupos de influencia, para que en conjunto, se estructure el modelo de planeación deseado.

Incorporar la planeación para el manejo de Centros Históricos, representa una herramienta para el establecimiento de objetivos claros, para la eficiencia en el uso de los recursos, la concentración de los esfuerzos; abre puertas para la flexibilidad y adaptabilidad ante situaciones cambiantes, destaca amenazas y oportunidades en estos espacios, enfatiza el proceso de toma de decisiones, puede ofertar alternativas productivas, medir impactos sociales, ambientales y económicos, prevenir y controlar el crecimiento urbano. Favorece la difusión de los valores históricos, estéticos, culturales de los Centros Hst y garantiza su preservación para generaciones futuras, a través de la responsabilidad compartida.

Para cerrar esta intervención, subrayo la afirmación de la *Carta Internacional para la Conservación de las Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas*:



*“la conservación de las poblaciones o áreas urbanas históricas sólo puede ser eficaz si se integra en una política coherente de desarrollo económico y social, y si es tomada en consideración en el planeamiento territorial y urbanístico a todos los niveles”.*⁶

⁶ Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (carta de Washington - 1987) [Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Referencias

Memoria del Seminario Internacional sobre Ciudades Patrimonio Cultural de la Humanidad. El Colegio de Puebla, México, Puebla, 2001.

Proyectos Estratégicos para las Áreas Centrales de las Ciudades Mexicanas, Guía Metodológica. Secretaría de Desarrollo Social, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2006.

El Centro Histórico Ayer, Hoy y Mañana. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento del Distrito Federal, México, 1997.

Ribera Carbó, Eulalia. *Plazas, calles, cuadrícula en la traza urbana mexicana.*
<http://www.igeograf.unam.mx/instituto/publicaciones/temassel/traleciumesi/art1.pdf>

[Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico de la Ciudad de México. <http://www.cyp.org.mx/chcm/ppduch.html>

[Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Reglamento de la Administración del Centro Histórico de Lima
<http://inclusion-ia.org/espa%F1ol/Norm/Ordenanza062.htm>

[Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Iniciará Tránsito Municipal un plan de vialidad para el Centro Histórico
<http://www.lajornadamichoacan.com.mx/2007/02/18/index.php?section=municipios&article=009n1mun> [Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Centros Históricos: Patrimonio de la Humanidad
http://www.sedesol.gob.mx/archivos/301114/File/cds_con_pasado_A.pdf

[Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Jesús Carrillo, Jorge. *Plan Estratégico para la Regeneración y el Desarrollo Integral del Centro Histórico de la Ciudad de México.*

<http://www.cnmh.inah.gob.mx/ponencias/640.html>

[Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

Plan Maestro para la Conservación y Rehabilitación del Centro Histórico del Distrito Central.

http://www.archi.fr/SIRCHAL/atelierdexpertise/DOC_01/23_Tegucigalpa_Honduras/23_Tegucigalpa_Pro.doc [Documento electrónico recuperado 18.01.2008]

ASPECTOS CONCEPTUALES EN LA PLANIFICACION INTEGRAL DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS CIUDADES PATRIMONIALES

Jorge Enrique Cabrejos Moreno

*Facultad de Arquitectura
Universidad de Guanajuato*

*“La ciudad es toda ella histórica, pero es también por lo mismo, toda ella contemporánea, el problema pues, no está en la fecha de realización de cada uno de sus elementos, sino en la vigencia de los mismos”
(Antonio Craviotto)*

*“Antídoto de la amnesia es la conciencia histórica, de ella dependen en fin de cuentas, el conocimiento de las propias raíces y también la comprensión del presente con todos sus problemas y posibilidades”
(Salvat Editores)*

La ciudad: un texto complejo e interminable. “la ciudad es un libro inacabado que cotidianamente leen -y escriben- sus habitantes. Cada uno se demora en un párrafo –su hogar, su barrio, su trayecto habitual- y lo releé todos los días” (Carlos Mijares)

“Conocer su origen, detectar su proceso de crecimiento, descubrir sus relaciones con el lugar, respetar su vocación urbana y apreciar sus valores característicos serán las bases que permitirán comprender un edificio, un barrio, un centro histórico o una ciudad” (Carlos Mijares)

Fernando Carrión. Mitos: Historia, Calidad, Homogeneidad

Necesidad de recuperar la historia del centro histórico. Más que un objeto es una relación social inscrita en un complejo de relaciones que es la ciudad –relación todo y partes- toda la ciudad es histórica, nace con el significado de la posibilidad de renovarse, seguir existiendo.

Territorios/Ciudades translocales. Proceso de urbanización en base a redes, fenómeno que se vive fuertemente en los centros históricos. El tiempo ha cambiado y la historia se ha acelerado, nuevas formas de socialización por los medios de información y comunicación.

Internacionalización de las ciudades, genera una nueva centralidad global en la periferia –vacía y le quita funciones de centralidad a la ciudad histórica– obliga a la conversión de los centros históricos en barrios históricos como reducto de la memoria – contradicción entre el centro global y el centro histórico provoca la transculturalidad y multiculturalidad.

El 60% de la población de América Latina es pobre y vive en ciudades. Los centros históricos tienen una gran riqueza cultural e histórica frente a la pobreza social. Existe una nueva realidad, por tanto se necesita recuperar conceptos/nuevos paradigmas, nuevos pensamientos, nuevas metodologías, nuevas políticas urbanas.

La recuperación de lo público. El centro histórico es espacio público por excelencia, le da identidad y existencia, y devenir hacia el futuro. Vive todas las contradicciones: como totalidad local, regional, nacional, mundial; es espacio simbólico y simbiótico (encuentro), trasciende el espacio y el tiempo – condición de palimpsesto, espacio de lo público (de disputa y de lo disputado) de relaciones sociales. Se debe buscar la apropiación colectiva del patrimonio.

Cuestionar y cuestionarse el carterismo, como expropiación de la realidad de los centros históricos y de las ideas de ciudad; no plantear el retorno perenne a la monumentalidad – la historia no debe vivir en el espectáculo, debe hacer el espectáculo – lo antiguo y lo moderno están siempre presentes, conferir existencia a lo antiguo, el centro histórico punto de la ciudad y punto de la historia.

Label patrimonial, explotación turística transnacionalizada de centros históricos/consolidación de usos rentables con el apoyo de incentivos fiscales e inversión extranjera directa, incluye el uso del espacio público (calles, plazas, etc.) como extensión.

Gentrificación de los centros históricos, etapa actual de los centros históricos patrimonio de la humanidad: nacen – mueren - se internacionalizan - el

turismo como elemento de transformación e inducción al recambio de población y uso - centro histórico como espacio económico y de mercado.

Butiquización de los centros históricos, implantación de nuevos usos y elementos de mercado de alto nivel económico, con políticas de marketing transnacionales/mercantilización de la ciudad.

Ampliación del centro histórico, acciones, proyectos y obras de ampliación espacial, económica, cultural, social y política, hacia nuevos barrios, corredores, zonas, sectores; a través de nuevos modelos de gestión de centralidades-vinculación de ejes estratégicos con los centros históricos.

Periferización de los centros históricos, pérdida paulatina/violenta de *espacios de encuentro* y promoción de *espacios de flujo* (el turismo es una de estas actividades); sobreideologización de la recuperación de los centros históricos con concepciones monumentalistas o conservacionistas; pérdida de vivienda en renta en la lógica del mercado inmobiliario (rentas diferenciales de uso: comercio, vivienda, mixto) y de lógica económica diferente del propietario; generación de una centralidad segregada; pérdida de *óptica creativa* de nuevos proyectos en los centros históricos; pérdida de accesibilidad.

La segregación de la centralidad histórica, dispersión de lo moderno a través de subcentralidades y/o descentralidades económicas, segregación residencial, renovación del centro, suburbanización de la periferia, insularización de la urbanización (creación de islas de inversión y renovación), *neoliberalismo urbano*, amurallamiento/closterización del espacio en sectores de alta renta; dificultades de acceso y movilidad, falta de estacionamientos, contaminación ambiental y física, pérdida de valores hedónicos, ocupación del espacio público; falta y/o sobreutilización de transporte público; pérdida del centro financiero y del gobierno; caída de la actividad; el *sprawl de la exópolis*.

Resignificación y reincorporación de nuevas identidades en los centros históricos, apropiación social e identidades y nuevos espacios de actuación; relectura de nuevos valores patrimoniales; identidad, proceso de construcción constante de ese espacio social; nuevos paradigmas: el centro

histórico como capital económico y turístico; cambio en los imaginarios urbanos (percepción ciudadana, uso de la ciudad); planes de gestión integral patrimonial, urbana y territorial.

Los centros históricos: cultura y desarrollo, una herencia y múltiples actuaciones, proceso/polémica entre participación de actores y agentes diversos; asimetría entre desarrollo y turismo.

La ciudad es un espacio público (Bohigas, 2003) *porque es de dominio público*; es decir, es un espacio donde se expresan y se forman voluntades colectivas para que la sociedad se represente en sus derechos y deberes (ciudadanía). Es el lugar de encuentro de los diversos, donde se expresa la calidad de una ciudad y su urbanismo. Pero también, según Borja (2003), la ciudad es un conjunto de puntos de encuentro o un sistema de lugares significativos, tanto por el todo urbano como por sus partes; es decir, que la ciudad tiene puntos de encuentro y lugares significativos operando en un sistema para que pueda existir como tal.

Estos lugares de encuentro y puntos significativos son los espacios públicos, porque reúnen los siguientes tres componentes fundamentales: *lo simbiótico, lo simbólico y la polis*. El espacio público es un espacio simbiótico en el sentido que genera integración, articulación, encuentro y conectividad de los distintos, y lo hace a partir de dos determinaciones: la una, que le da sentido y forma a la vida colectiva mediante la integración de la sociedad. Y la otra, que le da un orden y unidad a la ciudad a través de su cualidad articuladora estratégica.

En este contexto, el centro histórico es el espacio de encuentro por excelencia, tanto por su condición de centralidad que hace que sea un punto focal de la ciudad como por la suma de tiempo al pasado que le permite adquirir un valor de historia. Por esta doble cualidad: de espacialidad (centralidad) y temporalidad (historia), es el lugar de encuentro de una población que vive en espacios que lo superan (transterritorialidad) y también es el ámbito donde se encuentran distintas sociedades provenientes de distintos tiempos y momentos históricos (transtemporalidad)

Esta condición le asigna al centro histórico la cualidad simbiótica particular del encuentro de la pluralidad de espacios, tiempos y de sujetos patrimoniales, cuestión que permite introducir el concepto de ciudadanía derivada en términos de que se encuentran sociedades distintas provenientes de momentos diferentes. El centro histórico trasciende el tiempo y el espacio, produciendo: transmisión generacional y alteridad en comunidades simbólicas transnacionales.

Por lo anteriormente expuesto, es necesario:

- Establecer la gestión de una estrategia compartida entre gobierno local y sociedad – gobernanza racional – donde se trace la visión y objetivos comunes, la identificación de vectores o fuerzas de transformación y conservación, y de la estabilidad y actualidad de proyectos, programas y acciones estructurantes.
- La ciudad de San Miguel de Allende, como muchas otras ciudades históricas y de patrimonio mundial por la UNESCO, de nuestro entorno nacional, latinoamericano y mundial, vienen sufriendo cambios sustanciales en su estructura urbana: nuevas actividades y funcionamiento; nuevas formas que los ciudadanos tienen de llegar a las mismas; intensificación de las actividades terciarias – comerciales ligadas a ejes viarios y/0 peatonales; procesos de cambio y deterioro de la función residencial; aumento de los flujos turísticos, de la movilidad poblacional, de nuevas formas de vida y utilización del tiempo libre; incremento de la conectividad viaria interna y externa, que permite una mayor accesibilidad terrestre y aérea.
- Mejora de la calidad de los espacios públicos (calles, plazas, etc.); insatisfacción de la infraestructura básica y de servicios; sistema de transporte caótico, ineficiente e inseguro; vialidad con problemas de mantenimiento, saturación por transporte e inconveniente para el peatón; equipamiento urbano incompleto y desarticulado; legislación y normatividad urbana desactualizada e inoperante; asimetrías y desequilibrios entre centro histórico (la parte) y la ciudad (el todo sincrónico); falta de tratamiento de los desechos sólidos y líquidos;

problema latente de emergencias urbanas y riesgos; desestructuración/aislamiento espacial y social de barrios; inseguridad ciudadana.

- ¡Es el gobierno local/municipio el responsable histórico de la construcción de la ciudad y agente activo de la defensa de su patrimonio cultural y del todo urbano!
- La ordenación del territorio debe ser tratada en el marco de la superación de la sectorialidad y compartimentación de la estructura organizacional de los gobiernos locales, hacia una de gestión de la integralidad, transversalidad y transdisciplinariedad, cargada de información, concientización, sensibilización, participación, movilización, con voluntad, interés, ilusión y locura; para romper el mito: crecimiento = progreso = bienestar individual que hemos promovido hasta ahora y replantearlo por una nueva concepción de desarrollo sostenible que busque construir ciudad y ciudadanía con equidad y subsidiaridad social, para mejorar la calidad de vida a través de la conservación, rehabilitación, recuperación y nuevo crecimiento.
- Las declaratorias de Zonas de Monumentos Históricos y el Registro en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, implican a la sociedad que reside, usa y visita estos sitios, en este sentido, más que un objeto es una relación social inscrita en un complejo de relaciones que es la ciudad/lo urbano, por lo tanto, hay que dejar de pensar hacia adentro del centro histórico y pensar en las nuevas relaciones locales, regionales, nacionales e internacionales, y su rol en el proceso de transformación de ésta.
- El Registro contempla a los Monumentos catalogados, a la arquitectura contextual, al espacio público (plazas, plazuelas y calles), y que hace posible que todo éste sea histórico, y por lo mismo, también todo sea contemporáneo, pues el problema no está en la fecha de realización de cada uno de sus elementos, sino en la vigencia de los mismos - ¡lo antiguo y lo moderno están siempre presentes! - ¡la ciudad nace con el significado de la

posibilidad de renovarse y de seguir existiendo! - ¡no debemos vivir de la historia, debemos hacer historia siempre!

- Accesibilidad.- facilidad de acceso
- Accesible.- que tiene acceso; de fácil acceso o trato; de fácil comprensión, inteligible.
- Acceso.- acción de llegar o acercarse; entrada o paso; entrada al trato o comunicación con alguien.
- Acceder.- convenir con el dictamen ajeno

Hablando de la comunidad económica europea (CEU), el Dr. José Luis Cañavate Toribio, director del Centro Internacional de Estudios Urbanos de Granada, España (2003), expresaba lo siguiente:

En la década de los 70's, cuando el coche era usado por el 10% al 17% de la población, la sociedad no dijo nada. En cuanto pasó del 20% al 22% en la década de los 80's, la sociedad todavía se aguantó los problemas. Y en esta primera década del siglo XXI con el uso de un 29% al 31%, el problema está colapsando y explota el sistema.

Por lo tanto, lo del tráfico no tiene solución. No hay soluciones, sólo mitigaciones.

Algunos elementos a considerar en la planificación integral de la accesibilidad

- Revisión del Plan de Desarrollo Municipal
- Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad
- Revisión del Plan Parcial del Centro Histórico
- Revisión de Planes Parciales de Barrios, Zonas, Sectores y Periferias de la Ciudad
- Revisión y/o realización de estudios de morfología, fisonomía, imagen y paisaje urbano.
- Revisión y/o realización de estudios y/o programas de accesibilidad del transporte público, bicicleta, motos y de la funcionalidad viaria (ciudad, barrios, colonias, sectores), flujos, tipología, estacionamientos.

- Realización de estudios/inventarios de movilidad y accesibilidad peatonal y entorno ambiental (ciudad, barrios, colonias sectores)
- Realización del Plan Integral de Accesibilidad de la ciudad de San Miguel de Allende.

Plan Integral de Accesibilidad de la Ciudad de San Miguel de Allende

- Objetivos y criterios de la nueva accesibilidad. Objetivos, criterios urbanísticos y normativos, el tráfico, el transporte público, el transporte privado, la bicicleta, el peatón.
- Nuevo esquema de accesos viales
- Los estacionamientos. Residentes, visitantes, periféricos, etc.
- El transporte público, accesibilidad y entorno ambiental. Consolidación, reestructuración y nuevas líneas y rutas.
- Red/entorno peatonal y de espacios libres. Vías distribuidoras, vías locales, calles peatonales, espacios libres, paseos, itinerarios.
- La bicicleta en el centro urbano. Vías ciclistas, recorridos en coexistencia.
- Ordenación viaria en barrios, colonias y actuaciones singulares. Zonas, sectores, periferias, etc.
- Realización del Plan de Gestión:
 - Realización de proyectos ejecutivos.
 - Búsqueda de fuentes financieras.
 - Realización y difusión de guías ciudadanas. Generales, barrios, zonas, sectores, etc.
 - Promoción y sensibilización ciudadana.
- Implementación de un observatorio urbano.

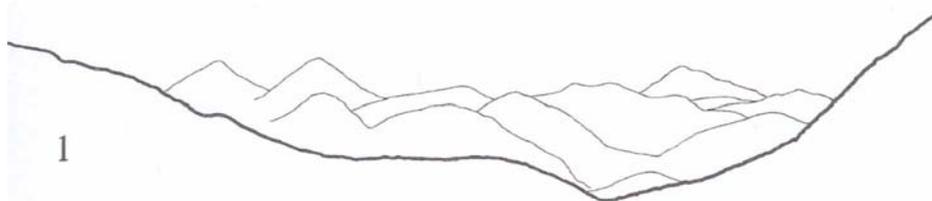


IMAGEN topografía original de la cañada en la ciudad de Guanajuato
 FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, Gto.

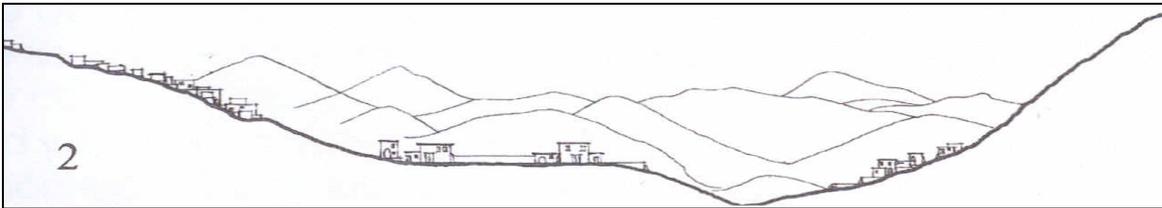


IMAGEN 2. A partir de la 2ª. Mitad del siglo XVI. Siguiendo el cauce del río hacen las primeras construcciones utilizando de inmediato los terrenos con menos pendientes.
 FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, Gto.

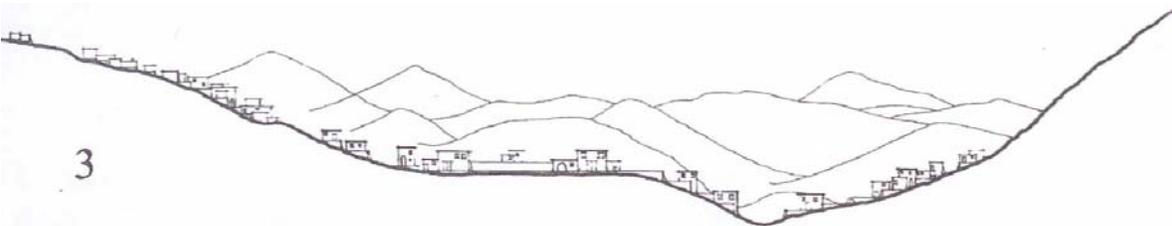


IMAGEN 3. Para el beneficio de los minerales. Desde el siglo XVII. Fue necesario lograr mayores espacios, estrechando así, el cauce del río.
 FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, Gto

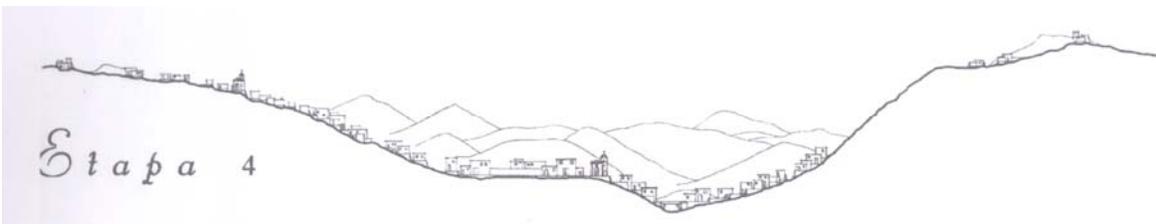


IMAGEN 4. Aparecen los puentes de madera para continuar las primeras calles y hacer/as Transitables durante la época de lluvias.
 FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, Gto

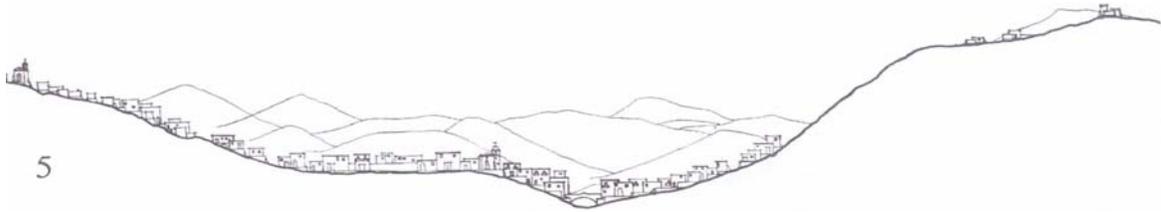


IMAGEN 5. Los puentes de madera fueron reemplazados por los de mampostería, siendo más bajos que los actuales. Además que la ciudad sufre la primera inundación en el año de 1725.
FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, 6to



IMAGEN 6. En 1775 se decreta la elevación de la caja del río de 8 a 12 varas para proteger a la ciudad de las múltiples inundaciones. Por estas causas, se construyeron en sus riberas grandes muros de calicantos quedando parte de la ciudad enterrada.
FUENTE: Archivo Histórico de la Ciudad de Guanajuato, Gto.



MESA 3

EXPERIENCIAS REGIONALES

MODERADOR: SERGIO ROMERO
COMISIÓN LOCAL PARA LA PRESERVACIÓN DEL
PATRIMONIO CULTURAL

CONSERVACION Y PROTECCION DE LA CIUDAD HISTORICA DE SAN MIGUEL ALLENDE

*Sergio Romero y Aguilar
Urbamex Consultores
Febrero 2008*

El crecimiento de las ciudades estadounidenses en su mayoría, se dio después de la segunda guerra mundial hacia los suburbios, lo que normalmente se conoce como “sprawl” o desparramamiento, esto quiere decir que no existen límites o bordes y la ciudad puede tener extensiones alarmantes, cubriendo todo lo que nuestra vista alcance incluyendo las montañas. Este tipo de Urbanismo, orientado hacia el automóvil ha traído grandes problemas a nuestros vecinos del Norte, pues además de requerir extensiones enormes de terreno, la mayoría de las personas viven alejadas unas de otras, el 30 % de su tiempo libre lo pasan en el automóvil, y además requiere de costos de energía e infraestructura enormes, tiene mayores problemas de inseguridad y las comunidades se aíslan, teniendo casi como único Centro de Reunión el gigantesco Mall rodeado de un mar de estacionamientos. Esto se refleja entre muchas otras cosas en un consumo diario de cerca de 9.5 millones de barriles de Petróleo. En este país existe la tasa de motorización más alta del mundo, casi un automóvil por cada persona, y solo se mueve el 2% de las personas en Transporte Colectivo. Mientras que en México el transporte colectivo mueve el 40 % de la Población y en Europa el 42%.

Tal error en la Planeación Urbana hizo que a principios de los 90 los urbanistas voltearan sus ojos hacia Europa y sobre todo a los Pueblos Históricos Tradicionales, en los cuales la gente se mueve principalmente a pie y en transporte

colectivo, se dieron cuenta que en este tipo de Poblados, la socialización de los habitantes es enorme, la gente camina y se reúne en plazas y jardines, hay cafés sobre las banquetas, es mucho más seguro, conviven diferentes culturas y clases sociales sin importar las diferencias, y esto enriquece la vida artística y cultural. Es decir se crean verdaderas comunidades de ciudadanos unidas y con una alta calidad de vida.

Este tipo de Urbanismo, en el cual en un corto espacio la gente puede trabajar, comprar divertirse y socializar, y que tiene una trama dedicada al peatón a través de plazas, jardines y muchas zonas para encontrarse con amigos, además de tener características como el de tener barrios de una alta calidad arquitectónica, es único en el mundo y existen muy pocos lugares con esta calidad de ciudad, sobre todo en América. Este tipo de ciudades son contadas en el mundo y así se habla de Florencia, San Gimignano, Brujas, etc. En América se habla de San Miguel de Allende.

Es por esto que San Miguel es hasta la fecha un lugar tan codiciado no sólo turísticamente, sino un lugar deseable para vivir o retirarse.

Antecedentes de San Miguel Allende

San Miguel de Allende era totalmente peatonal, porque todo estaba cerca de menos de 700 metros de distancia y a menos de 5 minutos caminando, en un mismo sitio, se tenían escuelas, guarderías, correos, comercios, hospitales, mercados, sitios de trabajo y diversión. Esto ha cambiado, sobre todo en los últimos tres años. Equipamientos que ocupaban un lugar preponderante, han sido desplazados y cambiados a lugares aislados y totalmente fuera del alcance del Peatón. Primero fue el edificio de Gobierno, que se traslada a un lugar alejado del Población, que no forma parte de una estructura urbana con funcionamiento múltiple y sin la calidad arquitectónica adecuada; posteriormente las oficinas de Telmex y Agua Potable, el Hospital Civil, los Juzgados y Agencias del ministerio Público y los centros comerciales. Todo ello sin concierto urbano que permita hablar de un segundo centro de la ciudad con características modernas que

conserven la posibilidad de integración de ciudad, especialmente en una ciudad que, como San Miguel, ha tenido sus valores culturales, estéticos, sociales y patrimoniales muy particulares y envidiables por otras muchas ciudades del mundo occidental. Esto ha obligado que forzosamente se recurra al transporte, sea en automóvil o en transporte colectivo. El deterioro de la estructura de la ciudad ya se refleja en problemas de tránsito, de inseguridad y otros daños, aparte de disminuir directamente la tradicional calidad de vida de la población.

Necesidad de un Plan para conservar y proteger la ciudad histórica

San Miguel de Allende, al ser una ciudad histórica de alta calidad, requiere un Urbanismo que contemple su realidad. Para ello es indispensable la elaboración de un “Plan de Control y Desarrollo Urbano” que no se limite a un documento frío de usos del suelo; para que pueda conservar y defender sus características únicas en el mundo. San Miguel Allende tiene un espíritu que, con sus espacios públicos, sus servicios y su gente, forman una ciudad de Alta Calidad Urbana. La población de este crisol histórico ha de hacer valer su categoría humana y social para evitar que eso se pierda.

El Plan Urbano Especial para San Miguel es muchísimo más que un plano de usos de suelo. Para su realización se estudian las actividades de la gente, el funcionamiento de todos los servicios, los desplazamientos, los recursos naturales, las zonas de protección ecológica, los valores de su flora, el equipamiento Urbano y la Infraestructura, todo esto para beneficio de la comunidad a diferentes plazos. Si este Plan Urbano es bueno, San Miguel preservará y conservará en lo posible su patrimonio y calidad de vida, de otro modo caerá en el deterioro y perderá sus atractivos.

Promoción de inversión con trascendencia

Si existe un Plan Adecuado, vendrán los Inversionistas que comprendan la trascendencia de los valores de la ciudad y se adaptarán a los reglamentos que de él

se desprendan; de otro modo sólo vendrá la especulación con visión inmediatista, con el mencionado deterioro a corto y mediano plazos.

El actual Plan de Ordenamiento Territorial

El actual “Plan de Ordenamiento Territorial 2005-2025”, tiene una parte en que se manifiestan algunas inquietudes de la Población, sin embargo, estas no se reflejan en los resultados. La carta síntesis es muy similar a la que se realizó para el periodo 1993-2010. Al comparar ambas, llama la atención que las áreas protegidas y de conservación se han ido reduciendo, para dar cabida a la construcción inmobiliaria, y además de extender ejes de comercio y servicio sobre las carreteras. El crecimiento de la urbanización siempre va acompañado de un incremento espectacular de vehículos y San Miguel no esta preparada para permitir un gran aumento de automóviles, por otra parte, el autorizar Edificios y Zonas Comerciales en lugares no convenientes, causaran desequilibrios graves en su funcionamiento, es urgente trabajar sobre los principios de “Crecimiento Inteligente” (“Smarth Grow”).

Necesidad de un Plan de Desarrollo y Control

a) Creación de una nueva ciudad

Como se dijo anteriormente, un verdadero “Plan de Control y Desarrollo Urbano” es mucho más complejo. Tiene que contemplar, con una visión integral, cómo va a funcionar la ciudad, los desplazamientos de los habitantes, la ubicación de los lugares de trabajo, de servicios y de recreación. El Plan es un documento operativo que deberá realizarse como un trabajo interdisciplinario de expertos. Y debe considerar con sensibilidad y técnica urbanística seria las condiciones de la población, para que se dé la aceptación de la ciudadanía.

Actualmente los Centros Comerciales vienen a sustituir, en algunos aspectos, al antiguo Centro de Barrio. La experiencia ha modificado el concepto y ahora se diseñan “Centros de Vida y Socialización” (“Life Style Center”). Tienen una serie de

espacios y actividades, donde se concentra la población para realizar diversas actividades, no sólo comprar, sino también contratar y pagar servicios, divertirse, socializar y en algunos casos vivir y trabajar. Es un lugar seguro y de orden Urbano que representa un atractivo para los habitantes del Barrio, un lugar donde la gente camina y se divierte.

Estos “Centros de Vida y Socialización” se realizan tomando en cuenta que lo conveniente es moverse a pie, como en el centro de San Miguel. En San Miguel de Allende se ha perdido la oportunidad para crear un verdadero “Centro de Vida y Socialización” con las obras recientemente realizadas. Aparte de generar conflictos y perder calidad urbana por su separación notable, una persona que utiliza el transporte colectivo y quiera pagar predial, agua y comprar, gasta muchas horas, cuando antes lo hacía en menos tiempo, caminando y encontrándose amigos.

Si se realiza un nuevo “Plan de Control y Desarrollo” para San Miguel de Allende, se podrá plantear un segundo centro de ciudad que apoye al centro actual y reciba el crecimiento con calidad urbana. Esto ya se probó en algunas ciudades salvando el Centro tradicional y creando un segundo centro con las características de un “Centro de Vida y Socialización”.

Obviamente que los planes que existen actualmente son muy limitados y no responden a lo que merece San Miguel de Allende. Son planes que, de seguirse tal y como están, conflictuarán mucho más el funcionamiento de la Ciudad, llevando a la degradación y deterioro de su Patrimonio y de su ambiente urbanístico.

b) Protección de la ciudad histórica

Todo lo anterior se refleja en una necesidad urgente de un Plan de Desarrollo y Control, enfocado a proteger la Ciudad Patrimonio de San Miguel de Allende, el hecho de haber logrado el inscribir esta Ciudad dentro de la lista indicativa de la UNESCO, para ser considerada ciudad Patrimonio de la Humanidad, refleja la adquisición de un gran compromiso.

El lograr que una Ciudad sea considerada como Patrimonio de la Humanidad, no significa un objetivo finalista, es apenas un paso intermedio; si se prefiere, un medio para facilitar su conservación.

Conseguir una Protección Real y Efectiva, no es fácil, tiene múltiples expresiones y guarda relación directa con la calidad, naturaleza y origen del bien a proteger, así como del peligro que origina la protección del Bien.

La mera protección legal por parte de la UNESCO, al declarar a una Ciudad como Patrimonio de la Humanidad no es suficiente, con frecuencia se hacen llegar al comité Mundial las denuncias por agresiones al Patrimonio, de allí la necesidad de crear un Plan que tenga como principal objetivo la protección de la Ciudad Patrimonio.

El Plan de Protección debe incorporar aspectos que no pueden derivarse únicamente de un reglamento zonificación y usos de suelo, debe identificar los agentes internos y externos del deterioro, el funcionamiento, la movilidad dentro y fuera de la ciudad, como se asocia el crecimiento urbano al turismo, a las personas retiradas y a los residentes, la especulación inmobiliaria, las zonas de reserva territorial y la escasez de recursos financieros, e identificar y establecer buenos instrumentos de Planeación y Gestión e indicadores para su seguimiento.

Por otra parte, los vecinos y residentes de San Miguel deben de disponer de un cauce a través del cual pueda participar y compartir responsabilidades en la defensa de la ciudad, ya que la participación y compromiso de los habitantes es imprescindible para la conservación del área histórica y deben ser estimulados.

En conclusión se contempla la urgente necesidad de tener un Plan que proteja y conserve la ciudad histórica en todos sus aspectos, y también un Plan que contemple el crecimiento, pero en una forma inteligente, que no afecte ni amenace el funcionamiento de la Ciudad Histórica, sino por el contrario.

CAMPECHE: HACIA UNA SUSTENTABILIDAD DEL ÁREA HISTÓRICA

*Carlos Vidal Angles
Consultoría Integral para el Desarrollo
Campeche*

Antecedentes Históricos

Al llegar los europeos a la península de Yucatán en los albores del siglo XVI, los habitantes de esta región, estaban organizados geopolíticamente en 16 provincias. En un sector de la costa poniente se encontraba el cacicazgo de Ah Kin Pech, vocablo de origen maya que alude a la presencia de un probable monumento que representaba a un personaje ricamente ataviado portando en la cabeza una serpiente y, sobre la cabeza de ésta una garrapata.⁷

La expedición al mando de Francisco Hernández de Córdoba desembarcó en este lugar el 22 de marzo de 1517, y lo bautizó con el nombre de San Lázaro, por ser el santo patrono del día en que arribaron a la costa prehispanica maya.⁸

Con esto se inicia la primera campaña en la que los españoles llegaron a Chakamputun (hoy Champoton) donde fueron repelidos por los indígenas. En la segunda fase de conquista, en 1526 Francisco de Montejo (el adelantado) fundó un campamento denominándolo Salamanca de Campeche en el antiguo pueblo maya de Ah Kim Pech (San Lázaro). Finalmente, en 1539, Francisco de Montejo, El Mozo, continuó con los planes de la conquista peninsular fundando la Villa de “San Francisco de Campeche” el 4 de octubre de 1540.

La nueva villa se fundó en el actual centro de la ciudad de Campeche y la población se distribuyó de la siguiente manera: Los españoles se asentaron en el

⁷(Crónica de Chunhuhub en la Relación de Yucatán, siglo XVI, 1980).

⁸ Historia Mínima de Campeche. Manuscrito original.

centro. Los mayas permanecieron asentados en las áreas que actualmente corresponden a los barrios de San Francisco, La Ermita, y San José el Alto. Los aztecas y negros traídos por los conquistadores, se asentaron al otro extremo de la villa, en el hoy barrio de San Román.

Vida Colonial



La fuerza de trabajo de los indios, regulada por los españoles, se enfocó a la explotación de los recursos naturales. El aprovechamiento de la sal, cera, miel, palo tintoreo, maderas, grana, tabaco, etc. constituyó la base de la economía peninsular. Mientras

que la villa de San Francisco de Campeche, por su ubicación junto al mar, pronto se convirtió en el principal puerto de entrada y salida de la provincia yucateca.

Por su situación geográfica y por su gran actividad económica, la villa comenzó a ser blanco de ataques de piratas desde 1541, cuando una flota francesa la tomó por asalto llevándose numerosos bienes de sus pobladores. Las incursiones piráticas comenzaron a ser frecuentes, por lo que los vecinos solicitaron a las autoridades la fabricación de defensas para proteger a la población.

Se construyeron algunas defensas, pero ante el feroz ataque de “Lorencillo” en 1685, se pensó en un sistema de fortificaciones de la ciudad, compuesto por fuertes y murallas para poner fin a las invasiones de que era objeto la Villa de San Francisco. Los trabajos comenzaron el 3 de enero de 1686 y concluyeron el 25 de julio de 1704.⁹

⁹ Ortiz Lanz, Jose Enrique. Piedras Ante el Mar. CONACULTA. 1997

La parte central de la villa quedó dentro de un sistema fortificado que adquirió la forma de un hexágono irregular con 8 baluartes, unidos por lienzos de murallas, de 6 metros de alto por 2.5 metros de ancho.

A lo largo del siglo XVIII, Campeche ya no volvió a padecer los ataques de corsarios y filibusteros.

Religión

Desde los primeros viajes de expedición la orden franciscana se asentó iniciando la construcción **del convento de San Francisco** en el barrio de los indios mayas y en 1540 se ordenó la construcción de la iglesia principal dedicada a Nuestra Señora de la Concepción. En el transcurso de los años sufrió varias modificaciones hasta el año de 1705 en que alcanzó su extensión actual.

El 28 de julio de 1895, el Obispo de Yucatán, Carrillo y Ancona hizo la declaratoria que elevó al rango de **catedral** la antigua parroquia. Año en que se le concedió la conformación de una Diócesis y la llegada de su primer Obispo.

Siglos XVIII y XIX

En 1745 se nombra el primer Teniente de Rey en la Villa de San Francisco de Campeche y el 1 de octubre de 1777, el Rey Carlos III de España le otorgó el **título de Ciudad** por su fructífera actividad comercial y servicios prestados a la Corona.

Al consumarse la independencia de México en 1821 la Ciudad de Campeche pasó a formar parte del Estado de Yucatán, como cabecera del Distrito del mismo nombre.

En 1857, al protestar por las elecciones de Gobernador y Congreso local, un grupo de **ciudadanos campechanos** inició un movimiento político que culminó en la creación del Estado de Campeche.

Después de 5 años de gestiones políticas, el 29 de abril de 1863, el supremo Gobierno de la Nación, expidió el decreto que ratificó la erección del Estado de

Campeche, la ciudad y Puerto de Campeche, se convirtió en la capital del nuevo Estado. Su población económicamente activa se dividía en: comerciantes, agricultores y ganaderos. Se cultivaba principalmente maíz, frijol y arroz.

Siglo XX: Modernización e imagen urbana



El antecedente más importante que se tiene respecto al derrumbe de edificaciones del centro de la villa de Campeche fue cuando se inició la demolición de la muralla, con el lienzo que le tapaba la vista al mar y el aire al cuartel federal, esta última fue una de las causas

por las que se autoriza el retiro del muro. Esto aconteció en 1895.

Durante el siglo XX se prosiguieron las tareas de demolición de algunos de los lienzos de la muralla y de algunos baluartes para diversos fines, todas en pro de la modernidad entonces vigente. En el caso de estos últimos, el de San Francisco, corrió con la fortuna de sólo ser dividido en dos sectores para darle paso al tranvía que en esa época se utilizaba como medio de transporte y de no ser arrasado en su totalidad, como los de Santiago y de San José.

Asimismo, de los 2328.45 metros de la longitud perimetral total y original de la muralla construida, sólo quedan en pie 371.80 metros originales.

Campeche: Ciudad intramuros, Ciudad extramuros

Con la construcción de las murallas la ciudad se comunicaba a través de accesos que daban al mar y a los barrios y la puerta de tierra que comunicaba al barrio de Santa Ana y daba acceso a los habitantes circunvecinos y que llegaban al puerto de Campeche por tierra.

Las construcciones civiles mas cercanas a la murallas por restricciones militares guardaban una distancia a tiro de bala de cañón creándose un vacío constructivo entre la muralla y las edificaciones civiles asociadas a los barrios llegando a tener una separación entre 100 y 200 metros generando un vacío urbano hasta los años treinta que se inicia su ocupación con áreas recreativas, de deportes y esparcimiento, ejemplo de esto es la **Alameda**, paralelamente la ciudad en estos años comenzaba a mostrar signos de recuperación económica generado por las haciendas, la tala de madera y la pesca.

Durante el desarrollo histórico del Porfiriato a nivel urbano Campeche se ve beneficiado por el gobierno federal con la construcción de un **Mercado Público** que va a sustituir la plaza abierta comercial, la remodelación de el **Teatro Toro**, el **Circo Teatro Renacimiento**, **la Estación de Ferrocarriles**, la ampliación y modernización del tranvía urbano, y el mejoramiento de espacios públicos como el parque de San Román y el de Guadalupe.

Durante la gubernatura de Alberto Trueba Urbina se inicia la primera etapa de **relleno hacia el mar** para construir una avenida costera y se restituye **la puerta de mar** como un símbolo de la tradición de identidad y los primeros pasos hacia la modernidad.

Con la llegada del General José Ortiz Ávila en los años sesentas el gobierno de Campeche, plantea un proyecto de modernización apoyado por un grupo de arquitectos a cargo de Álvarez Ordóñez y cobijados con un modelo urbanístico y de modernidad, decretan la **demolición de edificios** de gran valor histórico y de la identidad de Campeche como fue el Ayuntamiento y del Mercado Publico, así como una serie de edificios a lo largo y ancho del estado en pos de una modernidad “mal entendida”.

El proceso de urbanización se da principalmente en el área que existía entre la muralla y los barrios así como una segunda fase del relleno hacia el mar.

El planteamiento del proceso de urbanización se realizó con base a un estudio que da como resultado un plano regulador entre los que destacan los siguientes puntos:

- 1.- Destinar las obras de relleno frente al mar para obras de servicio social.
- 2.- Conservar las murallas rodeándolas de áreas verdes de protección y esparcimiento.
- 3.- Evitar la destrucción de las construcciones originales de la época, que se encuentran intramuros y cuidar la altura máxima de edificios;
- 4.- Dotar a cada uno de los barrios de la ciudad con servicios propios de escuelas, mercados, centros de salud, etc.
- 5.- Llevar a cabo las modificaciones necesarias de circulación para una mejor interrelación de funciones urbanas;
- 6.- Proyectar el centro de la ciudad hacia fuera del recinto amurallado.

Puede decirse que se examinó la oferta de bienes y servicios urbanos, en términos de la demanda por zonas o distritos de la ciudad, tomando en cuenta la estructura interna del área, las funciones especiales, la distribución espacial y los recursos económicos disponibles.

Aparentemente con la puesta en marcha de este plan regulador a la zona inmediata a la ciudad intramuros debería mantener una imagen urbana regulada y con una definición de usos del suelo compatibles con la propuesta en los sesentas.

Circulación Circuito Baluartes

A finales de los sesentas la fisonomía urbana de Campeche había cambiado dramáticamente, como resultado del proyecto Ortiz Ávila, la ciudad contaba con un nuevo edificio de los poderes tanto legislativo como ejecutivo, Hospital, **Universidad** y un nuevo **Mercado público** y vialidades de doble carril pero de manera especial una avenida llamada Circuito Baluartes, que rodeaba a la ciudad intramuros y daba acceso a los barrios aprovechando los ejes históricos de la ciudad.

Esta urbanización trajo consigo un capital económico y político importante al ayuntamiento de la ciudad con la suma de terrenos de fundo legal con mayor plusvalía derivado de la urbanización y del nuevo mercado, también se construyó el hospital de salud pública, la plaza de los niños héroes, escuelas, bibliotecas y el

foro público de la **concha acústica**, que se construyen asociados a esta importante vialidad periférica al centro de la ciudad.

Sin embargo, con el paso de los años no se respetó el plan regulador de esta vialidad a la que se sumaron Hospitales y empresas privadas comerciales que fueron dando un carácter de zona transicional mal planeada urbanística y ambientalmente.

Para los años ochentas con el auge comercial y económico que había dado la actividad pesquera la **infraestructura de la ciudad creció** sin precedentes ya que provocó el nacimiento de una gran cantidad de **fraccionamientos** para la clase media, de interés social y para los trabajadores (Infonavit) y permitió la construcción de nuevas avenidas que conectaban a este circuito.

Esto generó el abandono parcial de esta área del centro histórico y una alta concentración de actividad política, administrativa y comercial tanto en intramuros como en la avenida circuito baluartes.

Circuito Baluartes tramo avenida López Mateos - Gobernadores

El crecimiento de la infraestructura en el Circuito Baluartes fue sin ningún criterio de planeación tanto en materia de Monumentos Históricos como de desarrollo urbano y la de los planes parciales de desarrollo con los que ha contado la ciudad.

A pesar de lo anterior se ha mantenido cierto orden en esta vialidad y en los años noventas se toma conciencia del problema ya desarrollado y se inició de alguna manera un ejercicio mas importante de la aplicación de las leyes.

Sin embargo, el crecimiento de la infraestructura pública especialmente **Hospitales** y el crecimiento anárquico del **mercado público** de la ciudad estaban ya dado en este tramo que hoy representa uno de los mayores problemas urbanos y ambientales.

Aunado a lo anterior, el **sistema vial de Campeche** esta estructurado en torno a una trama radial de tal manera que las vialidades que comunican a las diversas

partes de la ciudad entre si están conectadas a esta área y especialmente al mercado que constituye el principal lugar de origen y destino de todas las rutas de autobuses mediante el circuito baluartes y para el año 2000 la ciudad contenía alrededor de 200 mil habitantes, esto es un crecimiento del 200% en 40 años.

Asimismo, el gobierno federal, a través de la SCT ha autorizado una serie de concesiones de rutas de autobuses a los poblados del interior del estado y del municipio, con una infraestructura mínima y que operan en un patio a manera de estación de autobuses sumándose al **caos vial** ya creado por los autobuses urbanos y los usuarios del mercado.¹⁰

Esta zona funciona como un gran receptor de actividades y especialmente el mercado es uno de los principales ejes económicos de la ciudad ya que dentro de esta estructura funciona la central de **abastos y los mercados periféricos** no han sido capaces de generar una alternativa real para sus habitantes.

Tipología y Niveles

En esta área las construcciones no se diseñaron con una tipología que mantuviera una relación entre el centro histórico y los barrios. Las alturas han no han sido sin reguladas, aún más las nuevas intervenciones que se están dando al **mercado público** elevó su altura en más de 3 metros.

El valor patrimonial del conjunto es de gran trascendencia, si lo analizamos desde la vista que nos ofrece la muralla y su área frente al mercado público, sin embargo una de las pérdidas mas sensibles es la **Alameda Paula de Toro** que su construcción data desde el año 1830 y hoy se encuentra inmersa en esta zona quedando nulificada a la sociedad en general al ser ocupada por alcohólicos y prostitutas.

¹⁰ Comunicación personal en reuniones de trabajo.

Acciones para el mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad de Campeche

En los últimos años la ciudad de Campeche se puede tomar como un buen ejemplo de acciones, para el rescate y conservación del Patrimonio cultural edificado, esto se ha logrado de manera significativa con la unión de esfuerzos entre 3 sectores de gobierno, esto es el Federal, Estatal y Municipal, así como a la unión de diversas fuentes de financiamiento, lo que tuvo como resultado que el 1 de diciembre de 1999, la UNESCO declarara a Campeche como Patrimonio Cultural de la Humanidad. El trabajo ha sido arduo y constante, lo que ha llevado a que también se vea reflejado en el número de visitantes que vienen de diversos países a conocer la riqueza cultural y arquitectónica de este Estado.

Primeras Acciones para el mejoramiento de la imagen urbana del casco histórico intramuros

El Gobierno del estado de Campeche inicia en la década de los 80 del siglo pasado, durante el periodo del Ingeniero Eugenio Echeverría Castellot, trabajos que plantean el rescate y mejoramiento del área intramuros que consisten fundamentalmente en el inicio del **cableado subterráneo y drenajes** de las calles 8, 10 y 12 y todas las perpendiculares a estas, hecho que mejoró notablemente el aspecto urbano y le dio mayor plusvalía a este sector de la ciudad.

Con estas primeras acciones podemos comentar que aunque no se presentó un proyecto a largo plazo, resultaba evidente que el gobierno del Estado tenía la clara visión de otorgar a la ciudad de Campeche una alternativa de desarrollo turístico a largo plazo, ya que paralelo a estos trabajos se iniciaron las exploraciones arqueológicas en la región sur del estado y de la antigua ciudad de **Calakmul**, misma zona que el 22 de julio de 2002 fue declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Es importante mencionar que la ciudad histórica de Campeche por su desarrollo económico, logró conservar casi íntegra su arquitectura, esto es debido a que el estado de Campeche no se ve beneficiado ni logró incorporarse al desarrollo de las

ciudades que se dio en los años sesenta y que en muchos casos sufrieron grandes pérdidas frente al “modernismo”.

Lo que podemos considerar como una segunda etapa formal del rescate del centro histórico, se concluyeron los trabajos de mejora de la infraestructura y equipamiento urbano del **recinto amurallado**. Aunado a toda esta labor en el año de 1996, dentro de los proyectos del Gobierno del Estado, se inicia el proyecto de **rescate de fachadas**, lo que consistió en resanar y pintar las casas del área de intramuros y calles que conectaban a los dos principales barrios asociados a este sector, San Román y Guadalupe, asimismo el INAH implementa el retiro total de los anuncios de bandera y luminosos del sector histórico.

En 1996 el Centro INAH Campeche en coordinación con el Gobierno de Estado, presenta el proyecto Campeche Ciudad Museo, con el que se inician trabajos de manera formal para el rescate integral de la zona monumental de los edificios militares y de la afamada **Casa 6**, dicho proyecto ya no sólo contemplaba la importancia de proteger la imagen urbana, sino tenía como objetivo darle un valor agregado, planeando una red de museos, de tal forma que a manera de un rosario de fortificaciones se pueda presenciar la historia prehispánica e hispánica del estado.

Este proyecto se ha consolidado, actualmente se cuenta con cuatro espacios: el **Fuerte de San Miguel** que se restauró integralmente, habilitándose para albergar el Museo de Arqueología Maya, posteriormente, en el 2002 se iniciaron los trabajos de restauración en el **Museo de San Carlos**, convirtiéndose en el Museo de la Ciudad, asimismo en ese mismo año se llevó a cabo la **reconstrucción de la cortina de muralla que une al Baluarte de San Francisco** con la puerta de Tierra, se abrió el Museo de Artesanías en el Baluarte de San Pedro y recientemente, la remodelación del Museo de Escultura y Arquitectura Maya en el **Baluarte de la Soledad**, sumándose a este proyecto de Campeche Ciudad Museo.

Otra de las acciones primordiales ha sido la intervención en edificios históricos religiosos como la restauración de uno de los monumentos más emblemáticos de la

ciudad, la **Catedral** con la advocación a la Purísima Concepción, también se realizaron trabajos en espacios y **edificios civiles de orden público**, como la plaza principal, en donde el parque regresó a su tamaño original, así como la restitución del Palacio de Gobierno, devolviéndole a este sitio su imagen histórica.

Es necesario insistir en el trabajo de las tres instancias de gobierno. Con la Creación de la Cesmopac (Coordinación Estatal de Sitios y Monumentos del Patrimonio Cultural del Estado de Campeche) en 1998. El Gobierno del Estado de Campeche, ha través de este organismo ejecuta obras específicas, como la intervención en el **Circo Teatro Renacimiento**, así como otras obras necesarias para el mejoramiento y la conservación del patrimonio inmobiliario arquitectónico de la ciudad.

El H. Ayuntamiento hoy, se ha sumado ha este proyecto, ha expandido el mejoramiento urbano a través del programa HABITAT a los lugares aledaños al centro histórico, como el caso del **Parque Cuarto Centenario** en donde se llevó a cabo un reordenamiento en la imagen urbana, ajustándose a los parámetros que establece el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el **Parque de Santa Ana**.

En lo que respecta al Instituto Nacional de Antropología e Historia, en una acción paralela, cuenta con un área directamente asociados al cuidado del Patrimonio edificado el departamento de Sitios y Monumentos Históricos, el cual tiene como papel principal regular y vigilar que no se altere la arquitectura original de los monumentos históricos, para fortalecer esta labor desde el año 2000 se puso en marcha el Programa de Modernización de la Administración Pública (ventanilla única), el cual consiste en agilizar los trámites de permisos, concesiones, licencias y otros en donde el INAH y el H. Ayuntamiento tengan injerencia.

El INAH está llevando a cabo proyectos en donde se involucra a la sociedad civil y a los Patronatos, tal es el caso de los trabajos de restauración de los templos católicos de **Hool**, **Hopelchén**, la **Catedral**, y más recientemente, **San Francisco de Campeche**, en donde la comunidad ha contribuido de manera importante para la consolidación de estos trabajos.

De lo anterior podemos considerar que Campeche actualmente ha obtenido dividendos de índole social, económico e histórico. Es patente el cambio de actitud, se percibe un orgullo de los habitantes por su ciudad, existe una comprensión por el cuidado y respeto a los monumentos. Se ha vinculado a esta lucha al Sector Educativo quien ha implantado el programa de la **campechanidad a nivel escolar** básico. A nivel económico podemos afirmarse que ha sido considerable el aumento de **los visitantes** que llegan a la ciudad, haciendo una comparación, en los últimos 10 años de 7,000 personas nos visitaban, actualmente recibimos en los museos más de 102,000 personas. En lo que se refiere a zonas arqueológicas en 1994 la cifra era de 16,000 y durante este primer semestre del 2007 la cantidad ascendió a más de 111,000 personas.

En cuanto a infraestructura turística, se han rescatado edificios históricos en cuya adecuación se han respetado los lineamientos y normatividad del INAH, ajustándose estrictamente a los parámetros de esta Institución encargada de velar por el cuidado de los edificios históricos, tal es el caso de los hoteles **Puerta Campeche** ubicado frente a la Puerta de Tierra.

Ha sido de suma importancia el no perder de vista que nos encontramos en un ejercicio de perdurabilidad del trabajo realizado, es decir, se trata de lograr que a pesar de que cambien los personajes y las acciones emprendidas, la obra sea capaz de permanecer, de proseguir y de enriquecerse, y que el mecanismo creado no dependa de la presencia de los hoy involucrados.

Con todo esto, se puede determinar que actualmente el Centro Histórico de Campeche ya representa un modelo de ciudad, con un equipamiento urbano adecuado, con limpieza total en la visual aérea, con iluminación y pavimentación adecuada en todas sus calles, con drenajes subterráneos y sumándole a esto, el programa de rescate de fachadas y el interés de las tres órdenes de gobierno, junto con la colaboración de otras instituciones no gubernamentales y la ciudadanía en general han convertido a Campeche en un modelo a seguir para otras ciudades.

Una reflexión

El programa de rescate, conservación y difusión de la ciudad histórica de Campeche ha basado su éxito en una continuidad durante más de 20 años, en donde han participado los tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal, dando como resultado el éxito de la ciudad en los aspectos, económico, social y cultural. Este se manifiesta en que hoy en día Campeche es una ciudad declarada Patrimonio Mundial y se ha convertido en un destino para turistas de todo el mundo, especialmente para los europeos.

Sin embargo, esta situación presenta resultados insuficientes. Ante el esfuerzo por rescatar, conservar y proteger las áreas históricas y tradicionales, se ha descuidado la ciudad en su conjunto, de tal manera que en la actualidad existe una lucha antagónica entre la ciudad histórica y la contemporánea, derivado de que la normatividad que se aplica en la primera con tanto ahínco, no se aplica a la segunda, originando una especulación alrededor de las áreas protegidas y provocando que, si se baja la “guardia jurídica”, se pueda romper el equilibrio de esta área.

Comenzaremos por la problemática más común en los centros urbanos de nuestro país, y es la carencia de un programa integral de desarrollo urbano y la de un programa parcial del centro histórico.

En los últimos cuarenta años se han presentado 4 planes reguladores y 2 proyectos parciales, mismos que no han podido aplicarse por falta de consenso político y social lo que ha conllevado a la falta de aprobación del cabildo municipal.

La discordancia de leyes federales, estatales y municipales, es otro factor fundamental, ya que no existe una real relación jurídica entre estas instancias (recordemos las autorizaciones de la SCT) en áreas que las cartas urbanas no da derecho a ese uso de suelo.

La proliferación de **usos comerciales**) y de la diversidad de servicios además de ser incompatibles, genera una alta concentración de usuarios con diferentes objetivos.

El edificio del mercado a pesar de los intentos de modernizarlo han creado un mayor caos ya que sigue funcionando como central de abastos lo que ha originado decisiones como cerrar calles y ampliaciones sin ninguna planeación, atrayendo cada día vendedores ambulantes que a nivel político y económico representan un alto costo para el Ayuntamiento de la ciudad.

Por último, una de las causas que ha llevado a este caos en el área mencionada es la ingerencia tan directa que tiene el Gobierno del estado en relación a las obras que se desarrollan en la ciudad, el cual al ser el responsable de la obras de mayor envergadura no respeta la autonomía del Ayuntamiento y se contrapone en muchas ocasiones a la carta urbana en pro de la economía y modernidad.

Esta es una visión doble de la ciudad, en donde tenemos una de primer nivel, con servicios avanzados, eficiente organización y ordenación, con “*reglas*” claras y otra que crece aceleradamente, sin control y sin normatividad. Esta situación debe cambiar de manera urgente en el desarrollo de las ciudades históricas. Que con el mismo celo, las mismas reglas y los mismos ordenamientos con que cuidamos las áreas históricas, lo hagamos con toda la ciudad de manera integral, para no crear estas ciudades dobles. La ciudad debe ser una para todos sus habitantes. Ejemplo de esto es que los pocos ciudadanos que viven en las áreas decretadas patrimonio “huyen” hacia las zonas apartadas, ante el oasis que representan los barrios contemporáneos, se sienten libres de los procesos y reglamentos urbanos. Sin embargo, poco hacemos por sensibilizar al ciudadano del caos si no aplicamos una Regla para la ciudad, pues lentamente, el **Centro Histórico**, a manera de vista aérea, será una isla “privilegiada” con accesos que hoy ya se sienten sumamente perturbados urbanísticamente.

Esto ha sido consecuencia de que no existe una visión integradora de ciudad. Hay diversos géneros de planeación para la misma, existen pocas conexiones institucionales y las relaciones son débiles y superficiales. Tenemos que crear un sistema de planeación integral, a fin de garantizar la sustentabilidad en su totalidad. En muchos casos los instrumentos de planeación y jurídicos con que contamos, entran en contradicción unos con otros reduciendo sus alcances y beneficiando a sectores minoritarios. Tenemos que lograr que así como las

personas que viven en las áreas históricas acatan la normatividad, esta actitud sea extensiva a todos los habitantes de la ciudad en los diversos barrios, colonias y fraccionamientos, tanto en zonas de amortiguamiento como en lugares apartados.

La ciudad de Campeche cuenta favorablemente con relaciones interinstitucionales entre los tres niveles de gobierno. Pero carece de una normatividad y reglamentación adecuada para que el ayuntamiento y el gobierno local puedan incidir a favor de la conservación del patrimonio histórico. Existe el Programa Director Urbano que data del año 2002 pero tiene problemas y ausencias importantes para su debida aplicación en la ciudad de Campeche, solamente contempla la zonificación primaria no existe una zonificación total; existe además un Programa Parcial del Centro Histórico que está ausente de legalidad, fue financiado en el año 2003 por Banobras, quien otorgó recursos, pero podemos observar que tiene una mayor visión de inversión, no de acción ni de respuestas a los problemas urbanos; además, se cuenta con un Reglamento de Construcción que data del año de 1989 y, a pesar de ser un reglamento con muchos avances, no se aplica debidamente. El Reglamento de Imagen Urbana de la ciudad data del año de 1992, carece de reglamentación de propaganda en la vía pública entre muchos otros aspectos; el ambulante, a pesar de no existir en el centro histórico, se tiene una problemática seria al exterior de éste y una fuerte presión del mismo para entrar a las áreas excluidas. La Ley de Fraccionamientos funciona en la ciudad desde el año de 1982 y necesita urgentemente una revisión y actualización. Ninguno de los anteriores habla de un proceso de sustentabilidad y desarrollo para las diversas áreas de la ciudad.

Este marco legal nos da un panorama de fragilidad ante los peligros propios de una ciudad con centro histórico y barrios tradicionales declarados Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Por tal motivo, es imprescindible y urgente modificar la visión de los que actuamos a favor de los centros históricos y los que vivimos en ellos, para implantar programas jurídicos de planeación y control, logrando evitar su contradicción y su dispersión. Es necesario que los sistemas “estratégicos de los centros históricos” se transformen en sistemas para las ciudades.

Conclusiones

La gran pregunta que nos planteamos todos los involucrados en la planeación y dirección del legado histórico-cultural de Campeche, es: ¿Qué queremos para nuestro centro histórico dentro de 25 años?

Ante esto necesitamos crear una estrategia efectiva de protección legal no para los centros históricos, sino para las ciudades integralmente, aunque dentro de esta consideremos a las áreas históricas como un apartado puntual, tenemos que velar para que las reglas se apliquen a toda la ciudad, otorgando un cuidado especial a las zonas patrimoniales, pero que la ciudad en su totalidad se vea determinada por las mismas leyes. Que los gobiernos estatales, municipales y federales se hagan corresponsables en la creación de ese marco legal y jurídico, para que se entienda el valor de ciudad.

Hace falta dotar a las ciudades de planes educativos, legislativos y de planeación para una justa protección de las tradiciones, de los valores ambientales, económicos, urbanos, sociales, etc., implementar características ambientales y paisajísticas a la ciudad, y tener una corresponsabilidad legal, social y educativa para la conservación de los centros históricos y de la ciudad de manera conjunta.

Así mismo, es imprescindible alcanzar una democratización en la protección legal y conservación de los centros históricos y las ciudades, en donde se cree una corresponsabilidad de los tres ordenes de gobierno y la sociedad civil.

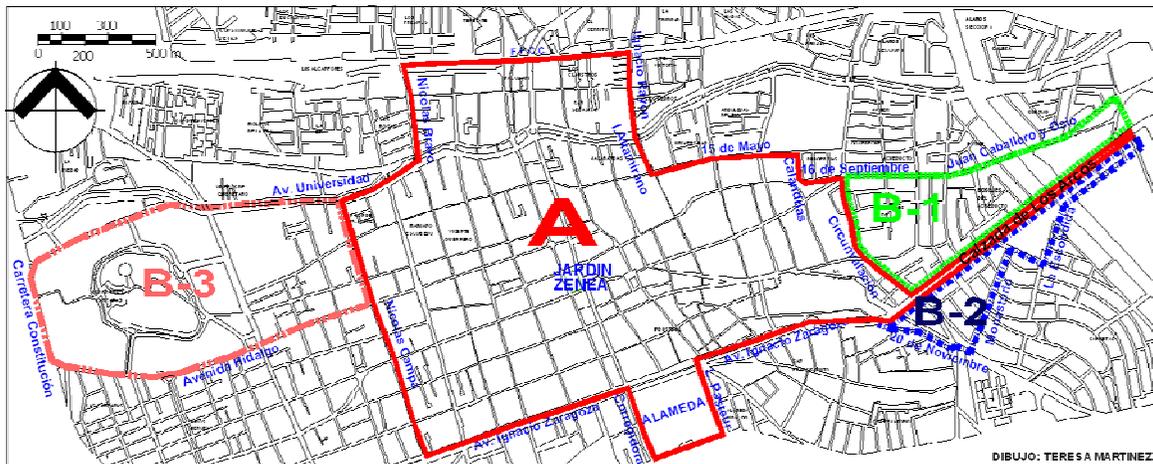
Este es un llamado a las autoridades municipales y estatales ya que vemos cómo algunos sectores de nuestras ciudades se van convirtiendo en un caos urbano:

Si no elaboramos un marco jurídico adecuado a las necesidades de la ciudad, si no involucramos a la sociedad en las decisiones de conservación de la misma, si no transformamos las políticas de Centro Histórico a políticas de Ciudad, si no conscientizamos a la sociedad civil de que las leyes son las mismas en toda la ciudad y de que ésta debe ser una para todos... entonces tendremos siempre a nuestro favor el éxito de nuestros **Centros Históricos**, pero nunca el de nuestras ciudades.

EL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO DE QUERÉTARO. PRINCIPALES DESAFÍOS PARA SU CONSERVACIÓN

Diego Prieto
Centro INAH Querétaro

La Zona de Monumentos Históricos de Querétaro (D.O.F., 1981), fue Inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial, UNESCO, en 1996.



Zona de Monumentos Históricos Querétaro (DOF, 1981)

- 4 km²; 203 manzanas.
- Catálogo de Monumentos Históricos Inmuebles del INAH
 - 1990: 953 fichas
 - 2003: 1,749 fichas

- Incluida en la Lista del Patrimonio Mundial como sitio de valor excepcional universal; 1996.

Principales desafíos para su conservación

- Habitabilidad
- Movilidad
- Imagen urbana y espacio público
- Conservación del patrimonio edificado

Habitabilidad; problemas:

- Terciarización de usos del suelo
- Especulación inmobiliaria
- Disminución de sus habitantes
- Abandono de inmuebles
- Elitización de sus habitantes
- Despoblamiento: 14.52% pérdida de población 1995-2000, 2.7% tasa anual de crecimiento de la ciudad
 - 28,615 habitantes (INEGI,2000)
- Terciarización:
 - 2000: 60% usos comerciales
- 66% vivienda en monumento histórico, en regular y mal estado de conservación

Habitabilidad; propuestas:

- Planeación de usos del suelo
- Proyectos habitacionales
- Incentivos fiscales y crediticios
- Asesoría y estímulos a los habitantes

- Fomento de vivienda popular y media

Movilidad; problemas:

- Excesivo congestionamiento vehicular
- Falta de estacionamientos
- Insuficiencia e inoperancia del transporte público
- Estrechez de banquetas y falta de dispositivos para discapacitados
- Preferencia al automóvil frente al peatón

Movilidad; propuestas:

- Plan de vialidad; desincentivar rutas de cruce
- Estacionamientos periféricos de oferta masiva
- Mejorar estacionamientos en zona central
- Transporte público ligero, económico y de recorrido frecuente
- Infraestructura para discapacitados
- Andadores y zonas de circulación restringida

Imagen urbana y espacio público; problemas:

- Postes, cables e instalaciones aéreas
- Invasión del espacio público; los restauranteros
- Anuncios, letreros y toldos inadecuados
- Inmuebles ruinosos y en mal estado

Imagen urbana y espacio público; propuestas:

- Terminación del cableado subterráneo en el área central de la ZMH (1 km²)
- Reglamento de mobiliario en vía pública y regulación de restauranteros
- Regulación de anuncios, letreros y toldos

- Plan para inmuebles ruinosos y en mal estado

Conservación del patrimonio edificado; problemas:

- Humedades ascendentes
- Termitas subterráneas
- Deterioro de canteras, mamposterías, aplanados y pinturas a la cal
- Intervenciones inadecuadas

Conservación del patrimonio edificado; propuestas:

- Estudio de humedades, canales y cuerpos de agua subterráneos
- Corrección de drenajes domiciliarios y drenes pluviales en el centro histórico
- Plan municipal de combate a la termita
- Capacitación y asesoría para reparación y rehabilitación de inmuebles
- Aplicación de normas técnicas del INAH

Plan de Manejo de la zona de monumentos históricos de Querétaro

- Convergencia de los tres niveles de gobierno
- Participación activa de la sociedad
- Conciliación de intereses
- Prioridad del interés público
- Respeto a las normas
- El centro histórico como parte de un conjunto urbano en crecimiento



MESA 4

SAN MIGUEL ALLENDE Y SU FUTURO VIAL

MODERADOR: EDGAR URBAN MARTÍNEZ
INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

ACCESIBILIDAD EN CENTROS HISTÓRICOS

*Yanet Lezama López
Centro INAH Querétaro*

Para estar en posición de comprender de una manera más amplia las razones por las que los centros históricos presentan hoy problemas como exceso de tráfico, congestionamientos, contaminación ambiental, inseguridad y el consecuente deterioro de su patrimonio edificado, es necesario revisar, de manera breve pero crítica, la teoría y práctica de la planeación urbana, particularmente a partir del surgimiento de las teorías contemporáneas.

Atendiendo a una preocupación social por la salud y la higiene que presentaban las condiciones de hacinamiento e insalubridad de la ciudad industrial de las postrimerías del siglo XIX, puede adjudicarse a Ebenezer Howard la idea teórica de la “ciudad jardín”. El objetivo de las primeras ciudades de este tipo, fundadas en Inglaterra, tienen como objetivo atender a esas preocupaciones. Las ciudades jardín se diseñan como ciudades autosuficientes, protegidas por cinturones verdes o agrícolas y al mismo tiempo descentralizadas de la metrópoli. La popularidad de la ciudad jardín en tanto principio teórico radicó probablemente en su flexibilidad máxima, ya que era adaptable prácticamente a cualquier ideología. En Estados Unidos de América y Alemania, por ejemplo, se edifican ciudades de este tipo en el primer tercio del siglo XX. En la postindustrialización, la ciudad jardín da paso a la ciudad satélite, bajo el mismo principio de la separación de funciones, dispersión y segregación.

Las ideas de Le Corbusier, uno de los arquitectos clave en las teorías del así llamado “modernismo”, contribuyen a la formación de los que pueden ser

considerados los fundamentos de las ciudades planeadas a partir de las décadas de los 1960's y 1970's, tanto en el mundo desarrollado, como aquellos en vías de desarrollo, en el capitalista y el socialista. En el diseño arquitectónico se conoce como modernismo al periodo que comprende desde el final de la Primera Guerra mundial hasta mediados de los 1970's aproximadamente. Los postulados teóricos del modernismo son simples pero problemáticos: la forma sigue a la función, el ornamento es un crimen, ser "verdadero" con los materiales, la casa es una máquina para vivir. En la planeación y el diseño urbano las ideas del modernismo se traducen en un enfoque funcionalista, es decir, la ciudad puede ser entendida como un "set" de sistemas capaces de ser tratados separadamente para luego ser integrados. El transporte es predicado como un principio que facilita el movimiento y contribuye a la eficiencia de la ciudad. En términos estéticos y culturales el modernismo aboga por una distinción absoluta entre el arte culto y popular, y el postulado de que el arquitecto es el experto que "sabe más" que el habitante o los usuarios. El concepto base original *lecorbusiano* es un edificio de viviendas en altura rodeados de campo, diseñado para las clases medias, quienes lo rechazan y a la postre termina siendo el modelo para la vivienda de las clases populares; un modelo que es imitado en distintas latitudes y sistemas socio-económicos. Ejemplos de este tipo de arquitectura están representados en México por los "multifamiliares", edificios de varios niveles que concentran una gran cantidad de viviendas o departamentos.

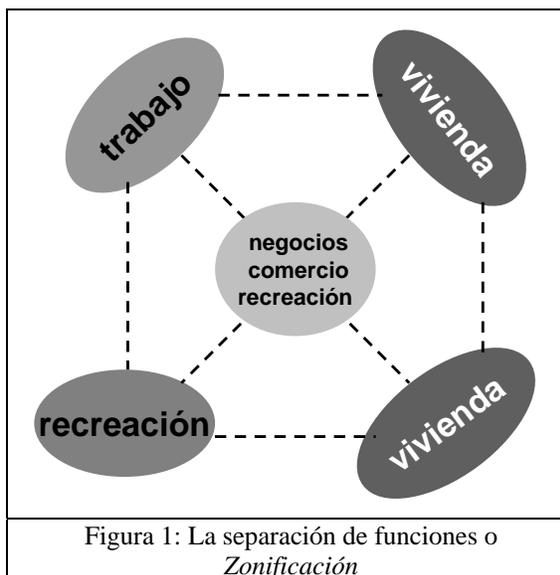
El modernismo promueve la separación de funciones (trabajo, residencia y recreación), ligados por mecanismos de transporte, con la tendencia a dejar negocios, comercio y recreación en los centros, y una resistencia a la vivienda y usos mixtos a pequeña escala dentro de esos centros. Podría decirse que surge así el paradigma de la "zonificación", o la separación de usos en zonas que se conectan con mecanismos de transporte.

Esos mecanismos, que a finales del siglo XIX estaban representados por los trenes ligeros y tranvías, terminan siendo sustituidos parcial o totalmente por los vehículos motorizados. Para este tipo de transportación, público o privado, colectivo o individual, fue necesario edificar vías diseñadas expresamente para su

circulación: las “vialidades”. La predominancia del automóvil en la vida cotidiana, como símbolo de *status*, pero especialmente como el factor dominante en la planeación urbana, se impone en la época y florecimiento de la postindustrialización; hoy una aspiración global difícil de erradicar. Dado que las ciudades han sido construidas, y en el mejor de los casos planeadas en función de la predominancia del automóvil, éste como medio de transporte no podrá eliminarse del todo, de manera fácil, ni a corto plazo. Consecuentemente, una política de transporte debe planear incorporar, pero no ser dominada por el automóvil.

La planeación urbana modernista

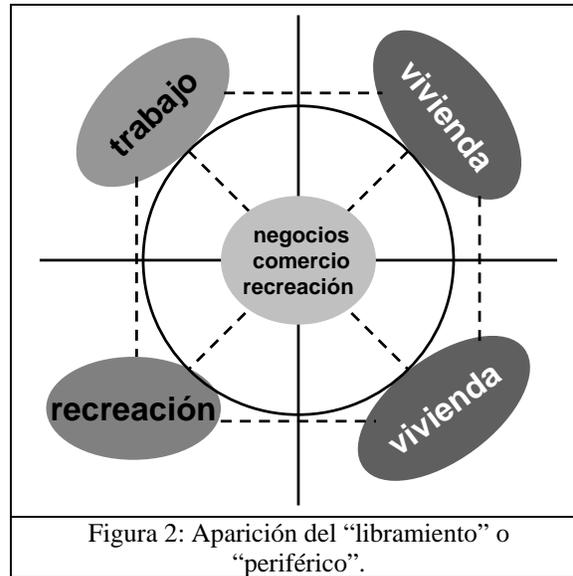
Si bien toda ciudad es histórica desde la perspectiva del tiempo que transcurre, en México se denomina legalmente de ese modo al patrimonio (mueble e inmueble) creado a partir de la fecha oficial de la caída de México-Tenochtitlán en 1521, y hasta el último día del siglo XIX (véase la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas: INAH, 1972). En términos del diseño y morfología, las ciudades novo hispanas o históricas mantienen un tejido urbano cuya continuidad evoluciona en expresión arquitectónica y densidades durante ese periodo. Con el advenimiento de la aplicación de las innovaciones teóricas de planeación (y las tecnológicas en la construcción) que emergen con el modernismo se establece una ruptura de ese tejido urbano.



La Figura 1 muestra en una elipse (al centro) la representación abstracta del centro o ciudad tradicional (el centro histórico), y alrededor de éste las áreas de vivienda, trabajo y recreación (zonificación) ubicadas “afuera” de ese centro, en donde antes existían, mezcladas, esas actividades. Las líneas que las conectan representarían las vialidades que debían construirse para conectarlas. De no ser así, o mejor, amén de esas vialidades, se construyen

ahora “periféricos” o “libramientos” (*ring roads, freeways*), diseñados para la circulación masiva de vehículos de motor a altas velocidades. Estas vías contribuyeron a la segregación física y espacial de las partes que constituían la ciudad. En la Figura 2 el libramiento está representado por el círculo que une las áreas resultado de la zonificación.

Durante la década de los 1960s en los países de la Europa occidental y en los Estados Unidos de América los centros históricos fueron devastados y abandonados ante las políticas de renovación, que consistían en demoler la fábrica histórica y reubicar a los habitantes en conjuntos multifamiliares en la periferia de las ciudades (Steinberg, 1996). Estas políticas intentaron transformar los centros en zonas de uso

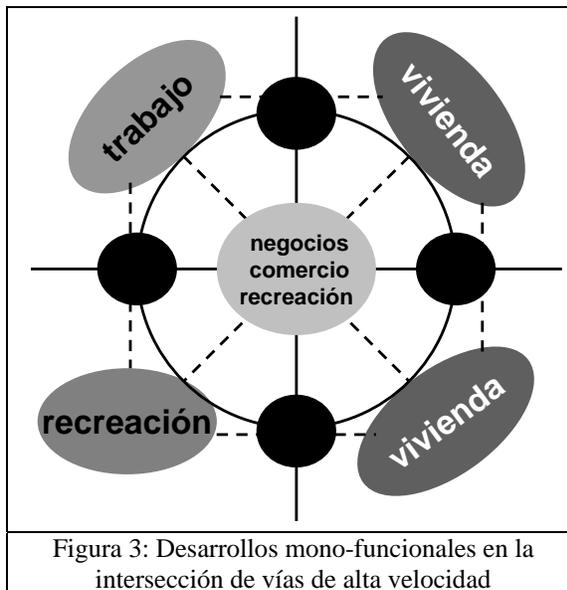


exclusivo comercial y de servicios, con los resultados negativos consecuentes, como la destrucción del patrimonio cultural edificado y el abandono de los habitantes de los centros históricos.

En el caso mexicano la zonificación para vivienda representó la creación de zonas mono-funcionales, es decir, una sola actividad. Conocidas primero como “colonias” y posteriormente como “fraccionamientos”, la idea de estos desarrollos, de acuerdo a Siembeida y López (1998), fue la segregación física y social, así como la exclusividad, en oposición a los pueblos y barrios tradicionales que subsistían dentro de la ciudad histórica o aledaños a ella. En México las primeras colonias son fundadas a finales del siglo XIX.

En las ciudades que hacen suyo el paradigma modernista, los efectos dramáticos de la interrupción del tejido urbano histórico o tradicional se hacen evidentes al intentar conectar el “periférico” a través del centro histórico, o, en el mejor de los casos, al intentar conectar las calles que lo delimitaban (convertidas entonces en vialidades para la circulación de grandes flujos de vehículos de motor) con otras

que lo atravesaran, por ejemplo, de norte a sur. En la práctica esto significó la apertura de calles sobre ese tejido urbano, con su consecuente interrupción, o



destrucción de edificios y alteración de su traza. En las décadas de los 1960s y 1970s en México se presentan ejemplos de este tipo de intervención, motivados por una aplicación parcial o simplemente imitación de lo que ocurría en otras partes del mundo, como la apertura de la calle Corregidora en el centro histórico de Santiago de Querétaro, y la Avenida 20 de Noviembre en el centro de la Ciudad de México. En el primer caso, el objetivo fue conectar el centro histórico con el

libramiento. En el segundo, se estableció una liga entre la calle limitante del centro histórico al sur, con el zócalo capitalino. Las consecuencias de haber prolongado esa avenida hacia el norte hubiesen sido, entre otras, la destrucción de la catedral metropolitana. El último paso en este modelo abstracto consiste en la edificación de lo que llamaremos genéricamente “centros comerciales” en la intersección de esas grandes vialidades; éstas aparecen en elipses negras en la Figura 3. Este tipo de desarrollos, mono-funcionales, con grandes planchas de estacionamiento y en donde el espacio público se convierte en privado, contribuyen a la segregación física, espacial y social de las ciudades. En el caso mexicano estos desarrollos mono-funcionales pueden ser también oficinas de gobierno, ya que se ha asumido que al reubicar estos servicios “afuera” de los centros, los congestionamientos de tráfico disminuirían. La experiencia parece demostrar que no ha sido así. En Santiago de Querétaro, a cinco años de esta descentralización, el volumen del tráfico en el centro histórico sigue en aumento y representa, además, uno de los grandes retos para la conservación de su patrimonio histórico.

Con lo hasta ahora expuesto resulta evidente que en los momentos actuales hay una necesidad urgente de modificar los principios teóricos de la planeación

urbana. En México el “plan urbano”, tan conocido para nosotros como el “plan de desarrollo urbano” o de “ordenamiento territorial” es todavía el resultado de la aplicación de los postulados teóricos del modernismo. Por supuesto no se pueden soslayar los que quizá sean dos de los mayores problemas de las ciudades medias y metrópolis mexicanas: los asentamientos irregulares y la especulación inmobiliaria, resultado de nuestra situación social, económica y política. Empero, el modernismo con su prioridad al automóvil, la construcción de grandes vías para que éstos circulen, la segregación de funciones, el modelo de una ciudad dispersa y no compacta, y particularmente con la interrupción abrupta del tejido urbano de la ciudad tradicional, mantienen a nuestros centros históricos ahogados en vehículos de motor (traducidos en congestionamientos y falta de estacionamientos) y deterioro ambiental, con afectaciones a la fábrica física de los edificios, y por supuesto, pero no por ello menos importante, el paradigma modernista se ha alejado del centro y origen de la planeación urbana afectándolo quizá no tan positivamente: el ser humano. Las condiciones para vivir en los centros históricos se han tornado cada vez más difíciles, ya que a la lista debemos sumar la *terciarización*, el alza en el mercado inmobiliario -lo que muy probablemente repercute en el costo de los impuestos y servicios- el impacto negativo que puede producir el visitante (o turista), o simplemente la dificultad para transitar caminando por sus calles. Ante las características propias del tejido urbano tradicional, que en su disposición y edificación no consideró al automóvil simplemente porque en la ciudad novo hispana éste no existía, las calles son angostas. Con la introducción del automóvil se crean las banquetas, hechas primordialmente para proteger al viandante. La paradoja es que al priorizar al automóvil, las banquetas se redujeron a su mínima expresión, peor aún, se colocaron obstáculos en ellas, como postes, teléfonos públicos, botes de basura. El resultado han sido banquetas angostas en las que sólo puede caminar una persona. Los amos de las calles en la ciudad, y por supuesto en los centros históricos, son los automóviles. En la ciudad tradicional o histórica las consecuencias de esta cultura orientada al auto deben ser estudiadas con detenimiento. El tejido urbano tradicional no fue diseñando en función del vehículo motorizado, como no lo fue tampoco, por ejemplo, para la movilidad para las personas con discapacidad. La

adecuación y diseño de una red de movilidad que facilite todo tipo de movimiento, por tanto, debe obedecer a estudios detallados de ese tejido urbano. Lo anterior permitirá que el diseño, basado en la antropometría y normas técnicas, permita integrar el movimiento de peatones y vehículos amigables hacia el medio ambiente, como la bicicleta, y otros adecuados a la tipología de las calles (*i.e.* anchos de calles y los radios de giro que las calles permiten acomodar).

Las condiciones que hemos abordado hasta ahora están presentes en San Miguel de Allende: la aplicación de los principios teóricos del modernismo en la planeación urbana, lo que ha resultado en un centro histórico asfixiado por la ciudad contemporánea; la zonificación o segregación de funciones, que da pie a áreas mono-funcionales (fraccionamientos o desarrollos de “interés social”) necesariamente conectadas por vialidades al resto de la ciudad, desde dónde los habitantes o usuarios tienen que acudir -utilizando el carro particular o el transporte público- para satisfacer necesidades de recreación y servicios; y más recientemente, la aparición de la “gate community”, el desarrollo habitacional mono-funcional para las clases medias y altas, delimitadas por un muro perimetral que contribuye aún más a la segregación física, social y espacial de la ciudad.

En este documento abordamos la accesibilidad de los centros históricos, tanto desde esta perspectiva crítica a la teoría dominante de la planeación urbanística; como desde la perspectiva del diseño urbano.

Además de lo ya citado, en la cultura profesional de los planeadores urbanos ha imperado una visión positivista -basada en metodologías cuantitativas- que ha minimizando la realidad dramática de que en el contexto mexicano, como en el resto de Latinoamérica, las ciudades crecieron en su mayoría (en extensión y a partir del éxodo del campo a la ciudad) como resultado de los asentamiento irregulares, es decir, del crecimiento “no ordenado”. Más aún, se ha soslayado el monitoreo, evaluación y en su caso rectificación de la aplicación de los principios teóricos aplicados desde la década de los 1970s, cuando se elaboran los primeros planes de desarrollo urbano bajo la sombrilla del paradigma modernista.

El diseño urbano se enfoca más al aspecto cualitativo del espacio urbano y objeto arquitectónico, y se vale tanto de metodologías cuantitativas como cualitativas. En el corazón de la disciplina se encuentra el acrecentar el conocimiento, es decir, la investigación científica. En oposición a la visión tradicional de que a la arquitectura sólo le concierne la estética, el diseño urbano en su acepción contemporánea está orientado a una visión social, es decir a la gente y su entorno, con el objetivo de que los espacios sean “sensibles”, diseñados para responder a las necesidades de los usuarios. En otras palabras al diseño urbano le concierne la construcción social de los entornos urbanos. Es así que abordando los aspectos sociales, físico-espaciales y funcionales, el diseño urbano tiene como objetivo abordar las necesidades humanas de una manera holística (Punter and Carmona, 1997).

El Diseño Urbano:

...es el arte de hacer lugares para la gente. Incluye desde el modo en el que los lugares funcionan hasta tópicos como la seguridad de la comunidad. Le conciernen las conexiones entre la gente y los lugares, el movimiento y la forma urbana, la naturaleza y la fábrica urbana, así como los procesos para asegurar distritos, pueblos y ciudades exitosas... El diseño urbano es clave para alcanzar un desarrollo sostenible... y también lo es para el progreso social. El buen diseño urbano puede ayudar a crear lugares vivos con carácter distintivo, calles y espacios públicos que sean seguros, accesibles, agradables de usar y humanos en su escala (DETR, 2000: 8)

Dentro de la literatura especializada se conocen como “cualidades” a aquellos conceptos teóricos, y por ende abstractos, que permiten, al aplicarlos, diseñar con base en “principios de diseño urbano”. Asociados a estas cualidades se suman otros aspectos que emergen de las características propias del contexto local. En los entornos tradicionales o históricos, las investigaciones de la autora, que han considerando aquellas previas realizadas en el *Joint Centre for Urban Design* (véase Martínez, 1998; Gómez, 2006; Juárez, 2002), parecen indicar que los principios que han contribuido teóricamente a la disciplina contemporánea, pueden facilitar el análisis, evaluación, manejo o gestión de lo que preferimos denominar los “paisajes históricos construidos” (PHCs). El término pretende abarcar los elementos morfológicos del tejido urbano: el lote, la calle (redes de comunicación), el espacio construido (tipología edilicia), y el espacio abierto (*e.g.*

plazas, y jardines). Se ha sumado un nuevo componente a estos elementos ya tradicionales: el patrón espacial de actividades, es decir, aquellas actividades que se han llevado a cabo en ese tejido urbano a lo largo de su desarrollo histórico y evolutivo. Un PHC comprende tanto a la ciudad novo hispana o histórica como aquella que conserve un tejido urbano que no presente alteraciones abruptas. Se pretende así abrazar el patrimonio cultural tangible y el intangible asociado a él, sin la limitante de una clasificación basada en el tiempo y su medición arbitraria en fechas que establecen el fin de un milenio.

Cualidades y aspectos del diseño urbano en los PHCs mexicanos

Partiendo de una epistemología subjetivista (no hay observaciones objetivas sino sólo observaciones socialmente situadas en los mundos del observador y el observado) y una ontología relativista (socialmente el mundo es básicamente una función del pensamiento humano, análisis y percepción), y en consecuencia con un enfoque predominantemente cualitativo, la autora ha identificado a través de dos estudios de caso, Coyoacán y Santiago de Querétaro, aquellas cualidades y aspectos del diseño urbano que pueden facilitar el establecimiento de los indicadores para el análisis, evaluación y manejo de los PHCs. En la siguiente sección se abordan estas cualidades y principios, lo que ayudará a comprender la accesibilidad desde una perspectiva más amplia.

La *variedad* es definida como la diversidad de recursos que los asentamientos urbanos ponen a disposición de los usuarios, para que éstos puedan elegir (Bentley, 1999). Variedad de tipos y formas, tanto como de usos y actividades, atienden a la diversidad de gente que percibe e interpreta los espacios de diferentes formas, otorgándoles múltiples significados (Bentley *et al.*, 1985). La mezcla de usos a diferentes escalas (dentro de un vecindario, una calle o un edificio) es conocida como “mezcla de usos de grano fino”. Estos usos, que dan soporte a actividades sociales y económicas, deben ser compatibles e interactuar entre ellos de manera positiva (Bentley *et al.*, 1985). Vivir, trabajar, comprar, vender y divertirse dentro de los límites del vecindario se traduce en lugares más vitales y vibrantes, ya que las diferentes actividades se distribuyen en diferentes

horarios, con lo que además se contribuye a crear ciudades más sostenibles (Bentley, 1999).

La *vitalidad*, por su parte, se mide con relación al nivel de encuentros de personas en el espacio público. La presencia de la gente contribuye a la experiencia y disfrute del entorno construido, al tiempo que aumenta la percepción de que un lugar es seguro al encontrarse “vigilado” por otras personas (Bentley, 1999; Gehl, 1987). La presencia de la gente en el espacio público es uno de los atributos culturales de los PHCs mexicanos, particularmente en las plazas y jardines históricos.

Para apoyar un amplio rango de actividades al aire libre es necesario dotar a los espacios públicos de “amenidades”, como lo son, por ejemplo, servicios sanitarios, botes de basura, teléfonos, y mobiliario urbano como bancas y señalización.

Dentro de estas cualidades y aspectos del diseño urbano que pueden contribuir a que un espacio sea más seguro, un concepto clásico se refiere a los “ojos en la calle” (*eyes on the street*) (Jacobs, 1961) lo que se traduce en crear una interfase activa entre el espacio público (la calle) y el privado (el edificio), a través de puertas y ventanas, permitiendo la visibilidad de adentro hacia fuera. Contribuyen a la seguridad así, cualidades como la “permeabilidad” -que discutiremos más adelante- y los espacios públicos adecuadamente diseñados para este fin, limpios, cuidados e iluminados (ODPM , 2004).

Por cuanto al término de la *identidad del lugar*, éste lo definimos como

Los significados asociados con un paisaje cultural específico en los que cualquier persona o grupo de personas abrevan en la construcción de su propia identidad o de su identidad social. (Butina, and Bentley, 2007: 6)

De manera que el *carácter* lo reservamos para la apariencia física de la fábrica construida en su conjunto. Es el carácter de un lugar el que hace que éste sea distinto de otro. Este concepto forma parte del vocabulario de los profesionales de la arquitectura, aunque en los últimos años se ha concentrado en la atención exclusiva de la apariencia visual de las fachadas y se le asocia indiscriminadamente con “la imagen urbana”.

El *sopORTE biótico* se refiere a dotar de plantas y especies vivas que contribuyan a que un lugar se vea o sienta “verde” o “natural” (Bentley, 1999: 153), y el lugar se perciba como limpio y sano. En el contexto mexicano la vegetación es un aspecto culturalmente asociado y bien valorado en los espacios públicos.

La *riqueza* se relaciona con la variedad y multiplicidad de experiencias sensoriales que la gente puede experimentar en un entorno urbano. La riqueza de la experiencia visual, a través del oído, del olor, de la percepción de las texturas, de los materiales y la decoración, contribuyen a que un lugar sea del agrado de una amplia gama de usuarios (Bentley *et al.*, 1985). Sin duda ésta última es una cualidad presente en las plazas y jardines de nuestros PHCs.

Adaptabilidad es un término que indica el potencial que tiene un lugar para acomodar en un lugar una amplia gama de actividades, aun las más impredecibles (Bentley, 1999: 150). Los edificios y los lugares pueden ser adaptables, robustos. Para aumentar esta cualidad, esa interfase que mencionamos antes entre espacio público y privado se vuelve central para permitir que las actividades del primero co-existan con las del segundo en cercana proximidad.

Otros aspectos del diseño urbano, que por cuestiones de espacio no serán ampliados aquí, tienen que ver con las condiciones económicas y sociales que deben ser abordados desde su propio contexto cultural y de sus circunstancias específicas. Tal es el caso del comúnmente conocido como ambulante, comercio informal o semi-establecido.

La accesibilidad en los centros históricos

Ahora bien, enfocándonos en el tema central, la accesibilidad, ésta es una ventaja crucial para cualquier entorno urbano. Juárez (2002: 115) sostiene que la accesibilidad se debe conseguir de tres maneras: físicamente, teniendo acceso irrestricto para transitar y comunicarse, evitando cercas, rejas y similares; visualmente, permitiendo que la gente pueda ver las opciones disponibles; y socialmente, fomentando que gente de diferentes estratos sociales y económicos, creencias y persuasiones establezcan relaciones entre ellos y el entorno construido.

Lynch (1981) llamó la atención para que la gente tuviera acceso a los espacios públicos así como la libertad para usarlos y modificarlos de acuerdo a sus necesidades y aspiraciones. Algunos aspectos de manejo y operación como el cierre temporal de calles al tráfico vehicular, pueden aumentar en tamaño los espacios públicos abiertos.

La *permeabilidad* se refiere a la elección para acceder a los caminos y alternativas visibles que permiten llegar a otros lugares a través de un paisaje construido (Bentley *et al.*, 1985). Una cualidad deseable que permite que un lugar se encuentre integrado físicamente y conectado además con las áreas circundantes. La disposición o traza de las manzanas en retícula (o damero) resultan muy permeables, porque permiten desplazarse de un lado a otro de manera directa. Las “supermanzanas” con calles cerradas hacia el interior (*culs-de-sac*) en cambio, son poco permeables. El que un entorno sea permeable mejora su accesibilidad, de manera que los desarrollos cerrados mono-funcionales y exclusivos, minimizan a ambos: la accesibilidad y la permeabilidad. En suma, la permeabilidad y la accesibilidad impulsan y promueven la inclusión social (Punter, 2007).

Si se le otorga prioridad al movimiento peatonal por sobre el automóvil, el manejo del tráfico, estacionamientos y su control, así como el transporte público deben ser diseñados y manejados en relación a éste. Lo anterior puede contribuir a aminorar los impactos negativos que ocasionen los visitantes en los PHCs, si éstos acuden a ellos mayoritariamente haciendo uso del automóvil particular. Dicho de otro modo, si se implementan controles de acceso para restringir ciertos tipos de tráfico en ciertas áreas durante tiempos específicos, el diseño debe estar ligado con el transporte público y el control y manejo de los estacionamientos. (Miles *et al.*, 1998).

En concordancia, las rutas de transporte deben reflejar las cualidades del diseño urbano y no solamente consideraciones de movimiento vehicular. (DETR/CABE, 2000). Orbasli (2000) llama la atención, por ejemplo, sobre la necesidad de planear considerando primero las necesidades de los habitantes, previo a las de los visitantes. DETR/CABE (2001) sugiere un servicio regular a intervalos frecuentes, suficientes como para que representen una alternativa real al uso del auto, con

paradas diseñadas a cada 200 a 300 m. El uso del transporte público colectivo depende de que las rutas sigan a las calles o avenidas principales a través del área, y las paradas se localicen en donde se concentre la actividad (por ejemplo, en las intersecciones de calles importantes, o cerca de un grupo de comercios). Deben diseñarse también rutas para caminar visibles y claras hacia las paradas del transporte público, así como los cruces de calles y avenidas. Miles *et al.* (1998) sugieren promover y proveer ese transporte público que sea atractivo para los usuarios, otorgándole prioridad a aquellos medios de transporte que, como ya se ha mencionado, resulten ser amigables al medio ambiente, como el caminar y las bicicletas, teniendo siempre en cuenta la viabilidad económica del entorno urbano.

Por cuanto al manejo del tráfico, éste debe orientarse básicamente a la organización de los flujos del tráfico a través de las redes de comunicación o calles, al control del acceso del tráfico, si es el caso, y al control de la velocidad. A esto último se le conoce también como medidas para calmar el tráfico, y no implican necesariamente el uso de semáforos, los “topes” o ensanchamiento segmentado de banquetas pueden ayudar a este control. (DETR/CABE 2000, 2001). El tema clave es cómo restringir el tráfico sin desalentar el libre movimiento peatonal. En Europa han surgido experimentos conocidos como las “ciudades libres de carros” (Mc Clintock, 1995), como son los casos de Boloña en Italia, y Lübeck en Alemania. En ambas ciudades se ha restringido gradualmente y por etapas el acceso a los vehículos motorizados de tenencia individual a los centros históricos, previa aprobación ciudadana –por votación– (Miles *et al.*, 1998). Si se opta por este tipo de esquema, debe proveerse el estacionamiento “afuera” del tejido urbano tradicional, y las rutas del transporte público deben ser diseñadas en consecuencia.

Es así que el movimiento peatonal se convierte en el tópico más significativo con relación a la calidad de los espacios públicos. Acomodar este movimiento y restaurar la prioridad al peatón es un tema que ha ganado aceptación en la literatura del diseño urbano de los años recientes. Textos esenciales como el de Jane Jacobs (1961) (*The Death and Life of Great American Cities*) quien abogaba por la necesidad de apoyar el movimiento peatonal como una cualidad clave en el mejoramiento de la calidad de los espacios urbanos, sumado a Lynch (1960) y su

Imagen de la Ciudad, parecen ser el punto de partida sobre un tema que marcaría el inicio, a la postre, de un cambio en el paradigma modernista. En 1981 Whyte argumentaba que debían proveerse calles y andadores adecuados que respondieran tanto a las necesidades físicas como a las sensoriales de los seres humanos. Gehl (1987) argumentaba por su parte, que el diseño debía considerar actividades públicas básicas tales como caminar, pararse, sentarse, ver, escuchar y hablar para mejorar la experiencia de los peatones. Cooper y Francis (1998, primera ed. 1990) sostiene que un indicador importante de la calidad del espacio público es su uso por los peatones.

Desde el punto de vista de los *Responsive Environments* (Entornos Sensibles) (Bentley *et al.*, 1985: 12, 42, 56), las cualidades del diseño urbano que mejoran la experiencia del peatón son la permeabilidad, la adaptabilidad, y la legibilidad. En este contexto específico, la “adaptabilidad” se refiere a la habilidad de los espacios públicos de ser compartidos por vehículos y peatones al mismo tiempo sin que ninguno inhiba al otro. La “legibilidad tiene que ver con la disposición (o traza) de un lugar. De qué sencilla manera la gente puede entender esta disposición. Esta cualidad hace que un lugar sea “aprehendido”. La legibilidad está relacionada con la “imagineabilidad” (*imageability*), definida ésta como “las cualidades particulares de un lugar y su habilidad para evocar una imagen”, lo que le hace ser más reconocido por la gente.

Caminos, bordes, nodos e hitos (*landmarks*), entradas (*gateways*) y puntos focales (Lynch, 1960) facilitan que la gente encuentre su camino al desplazarse en un entorno urbano. Los atributos memorables, así como las conexiones visibles y ligas con otros lugares, mejoran la legibilidad de los sitios que son perceptualmente fáciles de reconocer y son claros para “encontrar el camino” (Rudwiarti, 2002). Mejorar las vistas existentes ayuda también a mejorar la legibilidad, en este caso, el mejoramiento de esas vistas deben enfocarse en rutas importantes, edificios memorables y atributos del paisaje (DETR/CABE, 2000).

La facilidad para alcanzar o acceder a un lugar es tan importante como el poder desplazarse en su interior, un aspecto clave que consiste en que los flujos peatonales deben ser acomodados en el tejido urbano existente y ser al mismo

tiempo diseñados para desplazarse dentro de él y permitir alcanzar otros lugares. Caminar es importante, tanto como una red de espacios conectados y rutas para peatones y vehículos.

La *peatonalización* de calles centrales puede contribuir a la realización de actividades al aire libre (Gehl, 1987: 35, 131). En tanto técnica de manejo, puede ayudar a reducir la predominancia del automóvil. Los esquemas de peatonalización entonces deben ser cuidadosamente planeados, particularmente en relación con otro tipo de movimiento, por ejemplo, el acceso de los habitantes y los vehículos de emergencia, y carga y descarga; esto último para los comercios o establecimientos que así lo requieran (Miles *et al.* 1998). Si los esquemas de peatonalización no están ligados a esquemas regionales o nacionales, entonces probablemente sea mejor implementarlos por etapas, con horarios previamente establecidos. Claramente este diseño tiene que considerar las rutas del transporte público y el manejo y control de las áreas o edificios de estacionamiento.

DETR/CABE (2001) subraya también que el movimiento peatonal y el ciclismo pueden impulsar medidas para persuadir a la gente a dejar el auto en casa. Peatones y ciclistas necesitan, ambos, rutas accesibles, directas, libre y seguras. Las calles que se designen para velocidades lentas de circulación vehicular serán seguras para caminar y andar en bicicleta (idealmente 30 km/hr). La bicicleta es central para promover un transporte no contaminante. Tal vez no haya necesidad de segregar las rutas de ciclistas y peatones, pero sí debe haber una distinción clara entre unas y otras.

Una teoría clave para evaluar cómo la traza urbana tiene un efecto independiente y sistemático en los patrones de movimiento peatonal ha sido la propuesta por Hillier y Janson (1984). La teoría de la *Configuración Espacial* (*Spatial Configuration*) sostiene que estos patrones se generan por la configuración de la traza -disposición y diseño de calles y manzanas-, ya que los peatones tienden a seguir el camino mas corto y las rutas más directas, “corto” entendido como los menores cambios de rumbo, y no por la distancia recorrida (Hillier, 1999). Hillier sostiene que es la topología, más que la distancia, la que determina el movimiento de los peatones en la ciudad. Para evaluar y diseñar

flujos peatonales, su método denominado la *Sintaxis del Espacio* (*Space Syntax*) permite conocer la conectividad de un tejido urbano en términos del movimiento peatonal. Este análisis, que debe ser acompañado de observación sistemática *in situ*, ha sido utilizado por la autora con gran eficacia al estudiar el PHC de Coyoacán, en la ciudad de México.

Los retos de la conservación urbana

La conservación urbana presenta algunos desafíos que son compartidos por aquellas ciudades históricas con características similares en su morfología urbana, el desarrollo evolutivo de su fábrica física, aspectos culturales, y mecanismos de planeación y manejo. La revisión de la literatura nos muestra que algunos de estos retos los enfrentamos en México. Por mencionar algunos, pareciera que la protección a la fábrica social de los PHCs ha sido soslayada en la discusión teórica y empírica de la conservación urbana mexicana. En un mundo globalizado por las redes informáticas y un sistema económico imperante, el turismo representa el mayor de todos los retos al optar por la explotación del patrimonio edificado como un recurso económico. El beneficio económico que representa es innegable, empero, la planeación del desarrollo turístico debe ser guiada por lineamientos culturales, de no ser así, se corren muchos riesgos. Se reportan en la literatura mundial, por ejemplo, la erosión de la fábrica física por el turismo masivo y la afectación a las condiciones de vida de las comunidades anfitrionas. Se reporta también la homogeneización de paisajes y culturas bajo la premisa de que la *disneyficación* de los PHCs atraerá más al turista. En México esta *disneyficación*, bien podría atribuirse a una visión miope de la práctica de la conservación (para mayor discusión véase Lezama-López, 2005), o al incipiente involucramiento de las diferentes comunidades que usan y habitan los PHCs en las diferentes etapas de los procesos de planeación, diseño y conservación. Pese a que el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la planeación deberá ser democrática y participativa (CDD, 2008), ésta se ha limitado a los niveles más bajos de participación, los mecanismos unidireccionales en el flujo de la información, tales como sondeos de opinión y consultas. Por

supuesto que las leyes en la materia limitan las más de las veces esta participación a la citada consulta, particularmente durante el proceso previo a la autorización de los planes de desarrollo urbano; empero, no necesariamente prohíben la aplicación de otras metodologías bi-direccionales en los flujos de la información, basadas en el diálogo, el involucramiento comunitario y la colaboración. Ejemplos de este tipo de metodologías son los talleres interactivos, las de “construcción de consensos” (véase por ejemplo Innes and Booher, 1999) y toma de decisiones participativas, los comités consultivos ciudadanos (véase IAP2, 2000) y los presupuesto participativos (véase Morán y Hernandez, 2002).

Tópicos como el movimiento y transporte, incluyendo el tráfico de vehículos motorizados, que hace dos décadas no eran considerados problemas clave en la conservación urbana, hoy día representan uno de los mayores problemas por abordar. El tráfico de vehículos de motor se considera una amenaza seria para la integridad de las ciudades históricas (OWHC 2003: c.2.3; Orbasli, 2000), ya que afecta a los edificios históricos, la fábrica urbana, la calidad ambiental y la del espacio público. Produce contaminación, ruido, inseguridad, y afectaciones a la fábrica física de los edificios históricos,

En la conservación urbana cada caso es único y por tanto el tratamiento deberá ser diseñado expresamente con base en los valores del sitio y sus circunstancias específicos (OWHC, 2003, primera ed. 1996]). Los principios generales de conservación deben ser aplicados con sensibilidad, dependiendo de las particularidades locales. En el caso del manejo del tráfico por ejemplo, los países desarrollados han adquirido más experiencia (ibid.) Los conservadores deben ser cuidadosos con las soluciones preconcebidas, y el desarrollo de una estrategia apropiada debe incluir el examen de experiencias del pasado en el sitio y en sitios similares. El tratamiento deberá sujetarse al monitoreo constante para evaluar su efectividad (Rodwell, 2003), para lo que se sugiere el establecimiento de un sistema de indicadores “hecho a la medida” del lugar.

A manera de conclusión

Partiendo de la revisión crítica y cambios necesarios al paradigma modernista de la planeación urbanística, nos hemos permitido poner a consideración del lector elementos teóricos que pueden facilitar el análisis, evaluación y manejo de la forma urbana en los PHCs, y que además, permiten conceptualizar la accesibilidad desde la perspectiva de la calidad de sus entornos urbanos. Estos elementos quizá puedan ser aplicados y evaluados en el contexto local, pero deberán estar sujetos a seguimiento (monitoreo) y constante revisión.

Nos atrevemos ahora a sugerir que para resolver los problemas de accesibilidad y movimiento en el centro histórico de San Miguel de Allende, resulta imprescindible que sea la ciudadanía, y particularmente el conjunto de comunidades locales que viven y usan el centro histórico, quienes decidan cómo enfrentar al que parece ser el mayor reto en su conservación. Corresponde a las autoridades locales ser facilitadoras de este proceso, el que idealmente debe involucrar a todos los actores clave que inciden en el proceso de producción, control y uso del PHC.

Si se opta por que la movilidad peatonal sea una prioridad por sobre los vehículos de motor, el control y manejo del tráfico, el estacionamiento y el transporte público deberán diseñarse de acuerdo a las necesidades de los peatones. En el proceso de diseño deberían colaborar los expertos profesionales y los expertos locales: las comunidades de San Miguel de Allende.

Un plan para mejorar la accesibilidad y la movilidad para el centro histórico de San Miguel de Allende debiera tomar en cuenta una mejora en la calidad del medio ambiente y de los espacios públicos. Acomodando, pero no en función de los mismos, el movimiento de los vehículos de motor; planeado y diseñado contemplando la ciudad en su conjunto y al centro histórico con sus características particulares, su fábrica física y su fábrica social; favoreciendo a los medios de transporte no contaminante (el caminar y la bicicleta); planeando el estacionamiento acorde a lo anterior y priorizando a los residentes por cuanto al movimiento y estacionamiento de sus automóviles. El diseño de las redes de

transporte público por su parte, óptimamente debieran orientarse a satisfacer las demandas de la gente local antes que las de los visitantes. Un transporte público que desaliente el uso del automóvil, no contaminante, adecuado para circular en el tejido urbano tradicional, eficiente, seguro, y cuyas rutas sean diseñadas respondiendo y reflejando las cualidades de los PHCs expuestas aquí: la accesibilidad (la permeabilidad y la legibilidad), la variedad, la vitalidad, la riqueza, la identidad del lugar y su carácter, la limpieza, el soporte biótico y la adaptabilidad.

No deben soslayarse otros aspectos que pueden contribuir a mejorar la calidad del entorno urbano del centro histórico, como lo es el diseño de una red incluyente de movilidad peatonal, las llamadas amenidades para el público, y el reconocimiento e incorporación de los aspectos culturales únicos de este centro histórico patrimonio cultural de todos los mexicanos y desde ya, patrimonio mundial.

Agradecimientos

Al Ayuntamiento de San Miguel de Allende por la invitación y publicación de la ponencia. Al Lic. Francisco Vidargas y al Dr. Francisco López Morales de la Dirección de Patrimonio Mundial del Instituto Nacional de Antropología e Historia, por su apoyo para la presentación de la ponencia. A Lydia Zárate, poeta, por la revisión del texto.

A Ian Bentley por su compañía intelectual.

Nota

Las ilustraciones y traducciones del idioma inglés son de la autora, a menos que se especifique de otra manera.

Referencias Bibliográficas

- BENTLEY, I. et al.** (1985) *Responsive Environments: A Manual for Designers* London: Architectural Press
- BENTLEY, I.** (1999) *Urban transformations: Power, People and Urban Design* London: Routledge
- BUTINA G.** and **BENTLEY, I.** (2007) *Identity by Design* Oxford: Elsevier/Butterworth-Heinemann
- CAMARA DE DIPUTADOS** (2008) *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/cn16.pdf>. Visitado el 30 de enero de 2008
- COPPER, M.** and **FRANCIS, C.** (1990) Introduction. In *People Places. Design Guidelines For Urban Open Space* Second Edition New York: Van Nostrand Reinhold
- DETR/CABE DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS, COMMISSION FOR ARCHITECTURE AND THE BUILT ENVIRONMENT** (2000) *By Design. Urban Design in the Planning System: Towards Better Practice.* London : Thomas Telford
- DETR/CABE DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS, COMMISSION FOR ARCHITECTURE AND THE BUILT ENVIRONMENT** (2001) *Better Places to Live By Design: A Companion Guide to PPG3* Downloaded from <http://www.odpm.gov.uk/> , 30 April 2004 London :
- GEHL, J.** (1987) *Life Between Buildings. Using Public Space* First published in 1980 in Danish language. New York: Van Nostrand Reinhold
- GOMEZ, C.** (2006) *Developing Strategies for Involving Vulnerable Groups in Regeneration Approaches for Historic Centres: the case study of San Juan de Dios, Guadalajara* Unpublished PhD Thesis Oxford: JCUD Oxford Brookes University
- HILLIER, B.** (1999 [1996]) *Space is the Machine* <http://www.spacesyntax.com/tool-links/downloads/space-is-the-machine.aspx> January 2008 Cambridge: Cambridge University Press
- HILLIER, B.** and **HANSON, J.** (1984) *The Social Logic of Space* Cambridge: Cambridge University Press
- IAP2 INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR PUBLIC PARTICIPATION,** (2000) *Toolbox* http://www.iap2.org/associations/4748/files/06Dec_Toolbox.pdf Visited 28 August 2007
- INAH INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA** (1972) *Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas* <http://desastres.inah.gob.mx/articleCenvirdoc.php?sid=43>. Visitado el 31 de mayo de 2004

- INNES, J.** and **BOOHER, D.** (1999) Consensus Building as Role Playing and Bricolage. Toward a Theory of Collaborative Planning *Journal of the American Planning Association* 65 (1): 9-26
- JACOBS, J.** (1961) *The Death and Life of Great American Cities* London: Penguin Books
- JUAREZ L.** (2002) *Collaborative Public Space Design in Self-help Settlements: México City* Unpublished PhD thesis JCUD Oxford Brookes University
- LEZAMA-LOPEZ, Y.** (2005) Hacia una definición de políticas de conservación de áreas históricas mexicanas: la conservación integrada y la rehabilitación de las Zonas de Monumentos Históricos en el Estado de Querétaro . En *Hereditas* Dos/Agosto 2005, 58-69
- LYNCH, K.** (1960) *The Image of the City* Cambridge, Massachusetts: MIT Press
- MARTINEZ C.** (1998) *Innovative Community Projects and Their Role in the Urban Development of Mexico City* Unpublished PhD Thesis Oxford: JCUD Oxford Brookes University
- MC CLINTOCK H,** (1995) Tales from the Car Free Club. In *Town and Country Planning*
- MILES, J.** (et al.) (1998) Access Control in City Centres: Objectives, Methods and Examples). In *Traffic Engineering + Control* Dec 1998 648-654
- MORAN, N.** y **HERNANDEZ, A.** (2002) La participación ciudadana en la intervención urbana en ciudades para un futuro más sostenible. En *Ciudades* 34. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n34/anmor.html>. Visitado 20 de enero de 2008
- ODPM OFFICE OF THE DEPUTY PRIME MINISTER** (2004) *Safer Places: The Planning System and Crime Prevention* Downloaded from http://www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm_planning/documents/sectionhomepage/odpm_planning_page.hcsp, Visited 29 April 2004 ODPM Publications
- ORBASLI, A.** (2000) *Tourists in Historic Towns. Urban Conservation and Heritage Management* New York: Spon
- OWHC ORGANISATION OF WORLD HERITAGE CITIES** (2003 [1991]) *The World Heritage Cities Management Guide* <http://www.ovpm.org/gestion/b/index.asp> Visitado el 29 de marzo de 2004
- PUNTER, J.** (2007) Developing Urban Design as Public Policy: Best Practice Principles for Design Review and Development Management. In *Journal of Urban Design* 12 (2): 167-202
- PUNTER, J.** and **CARMONA, M.** (1997) *The Design Dimension of Planning, Theory, Content and Best Practice for Design Policies.* In London: EF & FN SPON
- RODWELL, D.** (2003b) Sustainability and the Holistic Approach to Urban Conservation. In *Journal of Architectural Conservation* 1(9): 58-73

- RUDWIARTI, L.** (2002) *Perception and Environment: Urban Design Strategy for the Living Environment for the Elderly in Yogyakarta, Indonesia* Unpublished PhD thesis JCUD Oxford Brookes University
- SIEMBEIDA, W.** and **LOPEZ, E** (1998) Barrios and the Hispanamerican City. In *Journal of Urban Design* 3 (1): 39-52
- STEINBERG, F.** (1996) Conservation and Rehabilitation of Urban Heritage in Developing Countries. In *Habitat International* 20 (3): 463-475
- WHYTE, W.** (1981) *The Social Life of Small Urban Spaces* Washington: The Conservation Foundation



LA VIALIDAD EN CIUDADES PATRIMONIALES, UNA PATOLOGÍA "NORMAL"

*Hernán Ferro de la Sota
Universidad de Guanajuato*

Los problemas de la vialidad en ciudades patrimoniales, son similares a los de cualquier contemporánea: congestión, contaminación, antifuncionalidad, falta de estacionamientos, vías y sistemas viales inoperantes, entre otras cosas. De donde se confirma el hecho de que la aparición del automóvil transformó a las ciudades en general, por lo que sus inconvenientes y ventajas, que las hay, son un hecho consustancial a la vida misma de los conglomerados humanos contemporáneos.

Los problemas derivados de la vialidad, se agudizan o se hacen más evidentes en las denominadas ciudades patrimoniales porque nunca se previeron porque nunca se previeron para los automóviles.

Plantear el estudio y la reflexión de un problema que abarca a las ciudades contemporáneas, como específico de una tipología particular de localidades, es un error por dar altos márgenes de riesgo en la conceptualización y consecuentemente en la comprensión del fenómeno.

El estudio de las ciudades llamadas patrimoniales ha evolucionado y en la actualidad es una preocupación que se está abordando fundamentadamente



con cuidado y madurez para mantener la esencia de sus valores.

Es ineludible, recordar que existe una considerable cantidad de tratados y acuerdos internacionales que se han elaborado a lo largo del tiempo, donde se hace explícita la preocupación por la conservación y cuidado de esas localidades.

Recordar algunos de esos documentos, permite apreciar como ha evolucionado la percepción y el concepto de las áreas urbanas de relevancia histórica. Habría que recordar la imprescindible CARTA DE ATENAS; la CARTA DEL RESTAURO; la CONVENCIÓN SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MUNDIAL, CULTURAL Y NATURAL de la UNESCO en París el año de 1972; la CARTA INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE CIUDADES HISTÓRICAS Y ÁREAS URBANAS HISTÓRICAS o CARTA DE WASHINGTON en 1987; el SEMINARIO INTERNACIONAL DEL CIIC (COMITÉ INTERNACIONAL DE ITINERARIOS CULTURALES) en Guanajuato, México, el año de 1999; la XIII ASAMBLEA GENERAL DE ICOMOS (REUNIONES DE COMITÉS CIENTÍFICOS INTERNACIONALES), donde se trató de la INDEPENDENCIA CONCEPTUAL Y SUSTANTIVA DE LOS ITINERARIOS CULTURALES RESPECTO A LOS PAISAJES CULTURALES, en Madrid, España, en diciembre del año 2002.

Dentro del tema que hoy nos convoca a pensar el problema de la ciudad patrimonial y sus problemas viales en un marco histórico general, es útil acordarse de un breve pasaje de la **CARTA DE WASHINGTON: “...concierno a los núcleos urbanos de carácter histórico, grandes o pequeños, (que) comprende todo tipo de poblaciones (ciudades, villas, pueblos, etc.) y, más concretamente, los cascos, centros, barrios, barriadas, arrabales, u otras zonas que posean dicho carácter, con su entorno natural o hecho por el hombre. Más allá de su utilidad como documentos históricos, los referidos núcleos son expresión de los valores de las civilizaciones urbanas tradicionales. Actualmente se hallan amenazados por la degradación, el deterioro y, a veces, por la destrucción provocada por una forma de desarrollo urbano surgida de la era industrial que afecta a todas las sociedades”**.

Ante esta situación se hace evidente la preocupación por la degradación de los conjuntos urbanos patrimoniales: uno de **los indicadores de tal deterioro y amenaza de destrucción** es el problema ocasionado por el sistema vial y las repercusiones que genera.

La ciudad como ente vivo

La ciudad es un objeto vivo, que crece, presenta enfermedades más o menos graves y, llegado su momento, muere.

A nadie sorprenden las estupendas ruinas de civilizaciones milenarias que han completado su ciclo vital y ahora son fuente de estudios eruditos y de cierto morbo escatológico.

Sin embargo, nos resulta difícil aceptar o presenciar un conglomerado urbano enfermo o en franca agonía. No es una experiencia agradable; pero ahí está presente y de alguna u otra forma ha pasado a formar parte de nuestra cotidianidad, de nuestra costumbre y nos permite fantasear en una ciudad perfectamente sana sin dolencia alguna. Sin embargo, hay que recalcar que hay organismos que tienen que aprender a vivir con su enfermedad.

Tal vez la ilusión más socorrida para fantasear la ciudad, es pensar que vamos a curar sus enfermedades; y ello no es posible.

El sistema vial urbano es semejante a los sistemas circulatorios de cualquier organismo vivo, sin los cuales no se podría vivir, de igual manera, ninguna ciudad sin sistema vial no tiene factibilidad de existencia. Pero, en fechas recientes las ciudades contemporáneas adolecen porque sus sistemas circulatorios presentan síntomas de agravamiento que invitan a pensar en una de las enfermedades que más las afectan.

Evolución y transformación de la ciudad por la vialidad o llegada de la plaga o enfermedad

La referencia inicial es evidentemente que la ciudad surge como soporte material de la vida social; y, es según los clásicos, una consecuencia socio-histórica-cultural, por lo cual, es posible demostrar cómo se transforman las ciudades y el proceso de deterioro de su propio devenir.

El ejemplo que presentó es de una ciudad que actualmente está luchando por obtener el reconocimiento de Patrimonio de la Humanidad. Esta ciudad ilustra con claridad esa enfermedad tan desagradable que es el caos vial. La ciudad que hacemos regencia es San Miguel de Allende, Gto.: sede de este evento. Ella sin lugar a dudas es una bella población provinciana que tiene la virtud de haber sido la primera en esta entidad que obtuvo una declaratoria gubernamental para cuidar sus características patrimoniales cuando en 1938 el Congreso del Estado de Guanajuato la declara “ciudad típica” para ayudar a mantener la esencia que la identifica.

Posteriormente, en el transcurso de su historia, fue en la década de los años cuarentas y cincuentas del siglo XX aproximadamente, cuando se seleccionó esta localidad por distinguidos artistas e intelectuales de talla internacional para fundar ahí la BAUHAUS HISPANOAMERICANA, esta distinción cambió y orientó su futuro.

Esta antigua villa, al igual que sus similares latinoamericanas del siglo XVI respondió a los requerimientos de su época, que obviamente han cedido su lugar a las necesidades contemporáneas. Ahora, gracias a testimonios gráficos nos es posible reconstruir parte de su evolución, y transformación e inoculación de esa grave enfermedad que es la vialidad.

Apoyándome en algunas fotografías del Arq. José Luis Arellano, se pueden distinguir los cambios que se han venido suscitando.

Hace tiempo las imágenes que presentó, nos muestran como lucían algunas calles de San Miguel, y ellas pueden ser contrastadas estas mismas calles en la época contemporánea. Como resultado tenemos que la visión que se presenta es

otra. Estas imágenes nos muestran el pasado y el presente de algunas calles de San Miguel de Allende, algunas de ellas muestran los cambios en el pavimento, su uso, los medios de transporte, sistemas de organizaciones viales, así como cambios en sus imágenes urbanas.

En el año 2000, la ASOCIACIÓN MEXICANA DE HOTELES Y MOTELERÍA DE SAN MIGUEL DE ALLENDE, GTO., A.C., realizó un estudio sobre estacionamientos. Los resultados fueron contundentes: la ciudad está en el umbral de la insuficiencia de vialidad en la zona centro.

En este sentido, el área de estudio comprendió la zona declarada como Centro Histórico, definida por el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad, y la declaratoria emitida por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

En total se cubrió un área de 220,000 m² aproximadamente, estando delimitada en la parte norte por la calle Insurgentes, desde Quebrada hasta la Plaza Cívica y continuando por Mesones y Aparicio, desde Quebrada hasta Núñez Murillo; al sur la calle Terraplén y Huertas desde Quebrada hasta Barranca y Chorro; al oriente la Calle Núñez, Murillo y su prolongación Barranca y Chorro; y al poniente la calle Quebrada. En total fueron encuestadas 30 manzanas...

FONATUR, interesado por el desarrollo turístico, mandó realizar un estudio de la zona urbana; sus problemas y sus potencialidades. Resultó como fruto de ese estudio que el problema de vialidad se requiere atender con urgencia, recomendando a esta instancia que se atienda este problema mejorando la infraestructura vial con énfasis en los estacionamientos en la zona centro.

Actualmente, el problema se agudiza por el incremento permanente del patrón vehicular. Según la SECRETARÍA DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN del gobierno del Estado, en el presente año hay registrados en el municipio un total de 27,133 automóviles (cifra que incluye camionetas y camiones, sin diferenciar si son de servicio público o privado). Es importante hacer la observación que aún cuando las cifras son del municipio, y no sólo de la ciudad, la cantidad no deja de ser preocupante, a lo cual hay que añadir los vehículos de la población flotante que en una ciudad turística de las características de San Miguel, es considerable.

A modo de conclusión

La problemática vial en ciudades patrimonio de la humanidad y los inconvenientes que ocasiona, no es un fenómeno aislado, sino que es perfectamente identificable como un hecho que afecta a todas las ciudades e la actualidad, y para el cual no hay una solución definitiva. Hay que insistir, la evidencia del problema vial es una patología natural de nuestro tiempo en los núcleo urbanos. Hay que tenerlo en cuenta y atenderlo para disminuir sus efectos no deseados. Pero hay que acentuar: no hay curación definitiva y hay que aprender a vivir con él y su evolución, buscando antídotos que ayuden a la ciudad, sus habitantes y visitantes a contar con mejores y más eficientes sistemas circulatorios.

El estudio, diagnóstico y tratamiento del problema vial, debe de ser a partir de la comprensión socio-histórico-cultural del fenómeno como un hecho generalizado en zonas urbanas y no solo de las ciudades patrimoniales. Así será posible encontrar opciones más o menos efectivas, y no correr el riesgo de caer en ilusiones inalcanzables, que a veces, ocasionan más problemas que los que pretenden resolver, como puede ser el caso de poner parquímetros en la zona centro de la ciudad que salen caros a los habitantes que viven y usan su ciudad cotidiana, afectando su economía.

Obviamente, hay que considerar la ciudad como un todo sincrónico y con las características de un ser vivo. De ahí que hay que considerar que el problema vial afecta a otras partes estructurales y funcionales de la localidad que se trate.

La ciudad misma con su cúmulo de problemas es una unidad compleja que hay que atender desde múltiples perspectivas, para evitar la trampa de parcializaciones peligrosas de los problemas en un mal entendido celo conservacionista que se olvida de la complejidad misma de la ciudad, atenta contra su historia misma, sus dinámicas culturales y a sus propios habitantes.

Hay algunos intentos y propuestas en el ámbito internacional que son interesantes y tienen posibilidades de instrumentarse con posibilidades de éxito en el tipo de ciudades que nos interesa. Aunque habría que hacer la observación de

que no será fácil inducir cambios a sistemas y costumbres tan consolidados y tan arraigados en el comportamiento de los habitantes de estas localidades, que deben ser en primera instancia uno de los factores fundamentales de nuestra preocupación y obligación profesional, ética y con acciones a favor de la humanidad.





CONCLUSIONES

Los participantes, representantes de instituciones culturales de Colombia, Guatemala y México, reunidos en la ciudad de San Miguel de Allende, los días 30 y 31 de enero de 2008, habiendo escuchado las conferencias e intervenido en las deliberaciones, y revisando una serie de documentos históricos, legislativos, además de escuelas de urbanismo, combinadas con toda una serie de experiencias de orden nacional e internacional, dieron como resultado una serie de coincidencias sobre la problemática de las ciudades históricas, y estableciendo las siguientes recomendaciones:



1.- Organización de programas de educación como una de las iniciativas fundamentales para la concientización de la sociedad.

2.- Poner en práctica las legislaciones y planes parciales de conservación y desarrollo.

3.- Darle un trato especial a los residentes de las áreas nucleares históricas, a través de incentivos fiscales.

4.- Tiene que haber una verdadera relación entre los tres órdenes de gobierno, para así poder desarrollar correctas políticas de conservación, salvaguardia y desarrollo urbano.

5.- Desincentivar el uso vehicular a través de un transporte público más eficiente y de mayor calidad.

6.- Hacer más peatonales las calles.

7.- Planificación rigurosa del territorio y un ordenamiento integral en cuanto a la regulación del uso del suelo, reglamentos de construcción y viales.

8.- Creación de una oficina multidisciplinaria, técnica, para el manejo correcto del centro histórico a través de normas y mecanismos de participación ciudadana.

9.- Revisión de las líneas y remates visuales de la ciudad, para que no se pierda la armonía arquitectónica, además de evitar el fachadismo.

10.- Por último, se propone que en un período no mayor a dos meses, se lleve a cabo un Taller Técnico con la participación de especialistas y de la sociedad, para generar recomendaciones consensuadas de aplicación en la ciudad.

