

*Convocatoria para la selección de 21 participantes internacionales
para un taller de producción colectiva de estrategias y proyectos de desarrollo urbano*

ZMLeón, paisaje y suelo a compartir

¿Cómo los terrenos abandonados y los espacios baldíos pueden contribuir a la reestructuración de la ciudad y el entorno metropolitano?



El nuevo desarrollo de la ciudad se ha producido entorno a un mosaico de piezas con usos, identidades y tamaños diferentes, planeadas en sí mismas y por lo tanto sin idea de conjunto a mayor escala; resultado una dinámica de iniciativa privada en base al mercado y la disponibilidad del suelo.

En esta lógica de crecimiento resulta imperativo repensar los espacios entre las piezas para dar cohesión y estructura a los tejidos. Esto pasa tanto a escala de la trama de la ciudad de León como de los diferentes núcleos urbanos de los municipios de Silao, Purísima y San Francisco del Rincón y a su vez entre todos ellos, a escala del entorno metropolitano.

La dinámica actual y las tendencias que se observan hacen imprescindible abordar la coherencia metropolitana y entender el bien común de un paisaje y un medio ambiente urbano compartido más allá de los límites administrativos y de gestión.



PREÁMBULO

La Zona Metropolitana de León (ZML) es una de las regiones económicas más potentes del Estado de Guanajuato y del país. Está conformada por los municipios de León, Silao, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón. Se encuentra situada en el eje de la autopista 45 y la línea de ferrocarril de mercancías que une México DF con los EUA. En un radio de 400 km de esta zona metropolitana, encontramos el 80% del mercado nacional, el 70% de la actividad industrial y el 60% de la población total del país. Comprende las conexiones entre los océanos Atlántico y Pacífico además del movimiento norte sur que incluye, en el propio estado de Guanajuato, ciudades como Salamanca, Celaya, Irapuato.

Según los documentos de planeación se prevé un crecimiento significativo de la población con una tendencia hacia la concentración en el entorno urbano de la ciudad de León. En el 2030 se prevé que el 43,9% de la población estimada del estado (de 5.270.383 habitantes) se concentre en la Zona Metropolitana de León. Asimismo, del total metropolitano, el 82,65% (1.914.461) residiría en el municipio de León. Este tipo de crecimientos pueden generar desequilibrios e incrementarán el número de desplazamientos que se añaden al tráfico pasante que no tiene como destino León.

La presencia del Aeropuerto Internacional del Bajío así como la localización progresiva desde los años 80 de zonas industriales, de servicios y equipamiento, aprovechando el ferrocarril y las buenas conexiones de la red vial, han incrementado la demanda de suelo y la atracción de población en la zona. La expansión de la mancha urbana con usos habitacionales y grandes polígonos industriales ejemplifica esta dinámica que tiene como máximo exponente el proyecto del Puerto Interior en el municipio de Silao. Se observan tendencias de globalización en base a un modelo de desarrollo que no contempla los valores históricos y tradicionales de la sociedad mexicana y en el que la iniciativa del poder público debe recuperar su papel central y rector.

Resulta imprescindible reestructurar la ZML considerando los nuevos retos y condiciones que se generan a distintos niveles, económicos, medio ambiental, funcional, social e identitario. La especulación inmobiliaria genera nuevos espacios indefinidos, produciendo un territorio cada vez más fragmentado y contrastado social y físicamente.

A ello se debe sumar las cuestiones de los asentamientos humanos informales que se desarrollan sin criterios de planificación, en los "polígonos de pobreza", con mecanismos sociales complejos.

El objetivo del presente documento, que se redacta en base a un informe emitido en el marco de la misión exploratoria del 20 al 24 mayo 2013, llevada a cabo por los « Ateliers », es el de proponer una temática que responda a estos cuestionamientos. En cooperación con la Embajada de Francia en México, este equipo se reunió con autoridades gubernamentales, actores de la sociedad civil, colectivos, el IPLANEG (Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato), el IMPLAN de León (Instituto Municipal de Planeación) y numerosos interlocutores interesados en el tema. El presente documento permitirá a los futuros candidatos adquirir una mirada y un análisis de la Zona Metropolitana de León, así como acceder a las primeras aproximaciones sobre el tema.

Con carácter previo a la exposición de la problemática, el presente documento ofrece una rápida lectura de impresiones, contexto general y la situación actual de la ZML para exponer seguidamente algunos de los desafíos destacados a abordar. Se presentan a continuación los objetivos y la temática de trabajo propuesta para el taller así como otra información complementaria de alcance general y sobre logística y organización.

En este texto se prevén especialmente para el taller tres grandes categorías de acción. Una primera en la articulación entre León y Silao en paralelo a las bandas de viario, zonas de actividades y residencia y la propia llanura agrícola. Una segunda en la mejoría de las tramas urbanas de los cuatro municipios y una tercera en el espacio de oportunidad entre la ciudad de León y la aglomeración urbana de Purísima y San Francisco del Rincón.

AGRADECIMIENTOS

Este documento presenta la temática del Taller. Se remite a los socios colaboradores y al conjunto de la red de contactos internacional de « Les Ateliers », con el objetivo de movilizar la candidatura de profesionales.

Redacción: *Rémi Ferrand* y *Oriol Monfort*, pilotos.

Con los otros miembros de la misión exploratoria: *Claire VigéHélie*; *Anne Durand*; *Jean-François Parent*; *Simon du Moulin*; *Christine Volpilhac*; *Berenice Vidal*; *Thomas Casanova*.

En base a los intercambios que se produjeron durante la misión de preparación en el mes de mayo de 2013 agradecemos a todos los que nos recibieron, en particular a:

- *Horacio Guerrero García*, Director del IPLANEG, y *Jesús Solorzano Jaramillo*, Subdirector del IPLANEG.
- *Graciela Amaro Hernández*, Directora del IMPLAN, y *María Elena Castro Cárdenas*, Subdirectora del IMPLAN.
- *Yann Thoreau La Salle* y *Manon Vioude* de la Cooperación IFAL - Embajada de Francia.
- En el marco de la colaboración Burdeos -León a *Nadège Braure* y *Christine Volpilhac* (miembro de la misión exploratoria).
- *Aude Jahandel* IMPLAN, coordinadora local de la misión.

Agradecemos a los cuatro Presidentes Municipales de la Zona Metropolitana de León: *María Bárbara Botello Santibáñez* (León); *Tomás Torres Montañez* (Purísima del Rincón); *Javier Casillas Saldaña* (San Francisco el Rincón); *Enrique Benjamín Solís Arzola* (Silao).

Agradecemos igualmente a los numerosos conferenciantes, políticos y profesionales que dieron su tiempo para presentarnos sus trabajos y su visión: *Rafael Torres*, Director del Puerto Interior; *Celina Salazar*, Directora del IMPLUS de Silao; *Juan Alcocer Flores*, Director del Instituto Estatal de Cultura de Guanajuato; *Ignacio Noriega Padilla*, Director General de Economía del Municipio de León; *María Eugenia Pineda Velázquez*, AURA arquitectos urbanistas asociados; *Amílcar Arnoldo López Zepeda*, Director general de Movilidad del Municipio de León; *Jorge Miranda*, Director de URBE Consultores; *Adrián Peña*, Director General de la COVEG; *Jaime Samperio Vázquez*, Director de Desarrollo Sustentable del IMPLAN; *Isidro Martínez* Sub Director de Proyectos y Gestión Urbana del Instituto Municipal de Vivienda (IMUVI); Arq. *Antonio Navarro Márquez*, Director de Desarrollo Urbano Ecológico y Transporte de San Francisco del Rincón; *José Luis Salmerón*, Director de Desarrollo Urbano de Purísima del Rincón; *Javier Hinojosa de León*, Presidente del IPLANEG; *Ana Carmen Aquilar Higareda*, Directora General del Instituto de Ecología del Estado de Guanajuato; *Enrique Torres López*, Director de SAPAL; *Raúl Francisco Pineda López*, profesor investigador de la Universidad Autónoma de Querétaro; *Arturo Joel Padilla Córdova*, Director del Fórum Cultural Guanajuato; *David González Flores*, Presidente del Patronato de la Ciudad Histórica;

Agradecemos sobre todo a nuestros socios de la Embajada de Francia en México a través del IFAL (Instituto Francés de América Latina).

Con los consejos de los miembros del Comité de Orientación Científica de “Les Ateliers”.

El presente documento existe en versión francesa, inglesa y español, en descarga libre desde la página www.ateliers.org **Fecha de edición: Junio 2013**

CONTEXTO GENERAL

UN DESTINO GEOGRÁFICO

EL ESTADO DE GUANAJUATO: UNA POSICIÓN CENTRAL

El Estado de Guanajuato se encuentra en la gran meseta central mexicana. Este extenso territorio entre los dos principales sistemas montañosos, la Sierra Madre Occidental y la Sierra Madre Oriental, se extiende desde la frontera con los Estados Unidos de América hasta la cordillera neo volcánica y se eleva entre los 1100m al norte y los 2000m al sur. Incluye numerosos valles, entre los que encontramos importantes ciudades como México D.F. o Guadalajara en el Estado de Jalisco.



El Estado de Guanajuato se encuentra aproximadamente a la misma distancia de los océanos Pacífico y Atlántico. Cuenta con 5.5 millones de habitantes (2010), repartidos en 30,608 km² (la superficie de Bélgica o de Galicia) y 46 municipios. La ciudad de Guanajuato es la capital del estado (170.000 habitantes), León la ciudad más poblada con 1.4 millones de habitantes.

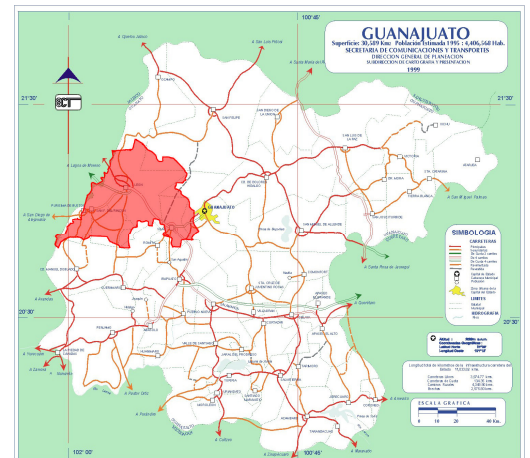
Se pueden identificar las zonas metropolitanas de: León, Pénjamo - La Piedad, Moroleón - Uriangato - Yuriria, Laja - Bajío, Irapuato - Salamanca.

LA ZONA METROPOLITANA DE LEÓN: EL CORAZÓN DEL ESTADO

La Zona Metropolitana de León (ZML) corresponde al séptimo entorno metropolitano con mayor población de México, con alrededor de 1.7 millones de habitantes.

Considerando su población, y su relación con las infraestructuras (ferrocarril, aeropuerto, carretera federal y autopista) y su rol económico dominante, la ZML representa el corazón vivo del Estado.

Como se mencionó en párrafos anteriores, la metrópoli agrupa 4 municipios autónomos: León, Silao, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón, a su vez unidas y desequilibradas. La hipótesis de esta zona metropolitana constituye la primera razón de la celebración del Taller.

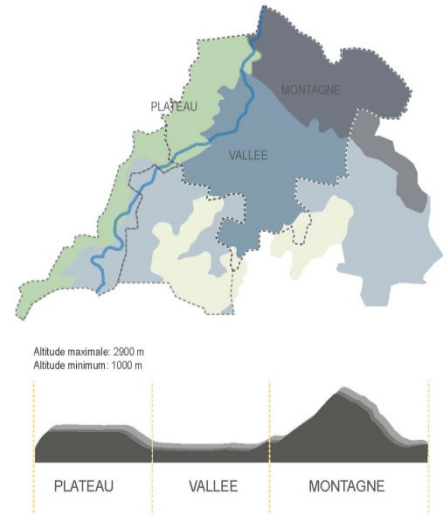


La ciudad de Guanajuato, capital del Estado, corresponde a una polaridad administrativa y turística de gran importancia. Oficialmente, el municipio no está integrado en la ZML. Por su cercanía podría inscribirse en la reflexión global metropolitana.

SIERRAS, MESETAS Y LLANURAS: ENTRE ALTIPLANO Y BAJÍO

La altimetría del estado es alta hacia el norte (meseta altiplano) y más baja hacia el sur, en plena zona geográfica del Bajío mexicano. (La región de El Bajío, recibe este nombre porque sus valles, llanuras y lomeríos están más bajos en relación a las regiones limítrofes). El clima semi-seco corresponde en general a la zona del altiplano; el templado, a las partes medias y altas de las serranías y el semi-cálido, predomina en toda la zona de El Bajío. El Bajío es una región privilegiada por su desarrollo de la agricultura y la ganadería.

La geografía del estado se puede leer como la de una cuenca de aporte, una región semi-árida atravesada por cursos de agua perennes e intermitentes (escurrimientos) que riegan la región más húmeda al sur. El agua aparece como un elemento constitucional del territorio (fundaciones históricas de ciudades, primer polo agrícola de la región). Pero este recurso pero tiende a su escasez y la región se ve condicionada por una sequía inquietante (algunas parcelas agrícolas son abandonadas por falta de riego y los cortes de agua). A la escala de la ZML, la lectura de esta geografía se hace muy visible. Las colinas y mesetas altas constituyen los límites noroeste y noreste.



La llanura del Bajío abarca la zona sur de León y Silao. Las colinas implican importantes retenciones de agua para la gestión de las crecidas (tormentas y flujos torrenciales de la temporada de lluvias). La presencia de arroyos de norte a sur determinó la ubicación de los asentamientos históricos de León y Silao.

El Bajío es una región húmeda, siendo un importante polo agrícola. Por otro lado es una importante región de desarrollo industrial. Ocupa una localización geográfica estratégica, justo en el centro del país (dentro del triángulo industrial de las tres ciudades más grandes del país: México, D. F., Guadalajara y Monterrey). En un radio de 400 km está el 80% del mercado mexicano, el 70% del establecimiento industrial, el 70% del comercio internacional, el 70% de las exportaciones y el 60% de la población total del país.



UNA ENCRUCIJADA CONTINENTAL

La relevancia económica del Estado de Guanajuato es bien conocida. Guanajuato está consolidándose como el clúster automotriz más dinámico de México, actualmente (2011) en Guanajuato se produce 1 de cada 10 vehículos ensamblados en México. En cuanto a la ciudad de León, es especializada en la producción de piel y calzado (60% de los zapatos producidos en México son hechos en León), lo que conlleva una fuerte presencia de la industria química, de plástico y polímeros y de transporte.

Este rol económico se ve a su vez reforzado por la integración continental de la región. El estado se inscribe en efecto como el sitio de crecimiento de las principales autopistas Norte-Sur (Ciudad de México / Nuevo León - Ciudad Juárez / Estados Unidos) y Este-Oeste (Manzanillo / Guadalajara / León / San Luis Potosí / Tampico).



Una línea de ferrocarril de mercancías se suma igualmente a este corredor Norte-Sur. La conciencia de esta preeminencia territorial es muy aguda. El proyecto del Puerto Interior (en construcción desde 2006) como el proyecto de desarrollo de una red de transporte inter-urbano tiene la vocación de asumir las ventajas de esta posición.

La presencia del Aeropuerto Internacional del Bajío (en el municipio de Silao) refuerza todavía más esta fuerte integración y orientación continental.

HISTORIA ECONÓMICA Y EVOLUCIÓN URBANA

La historia de la ZML(y la ciudad de Guanajuato)se puede leer, tanto en una visión a corto plazo como en su periodo reciente, al ritmo de su desarrollo económico.A cada una de sus etapas sucesivas le corresponde **una actividad** dominante y **una escala** específica:

- las extracciones **mineras** y una influencia **mundial** (con diferentes periodos de declive)
- un **desarrollo de pequeña escala** estructurado alrededor de la agricultura y la pequeña industria según un esquema **regional**
- el aumento progresivo de **la actividad industrial** y sus conexiones con las redes vial, carretera y el ferrocarril a escala **nacional**
- finalmente por la llegada reciente de multinacionales y una producción en masa según una lógica **global**.

En la historia de la ZML a lo largo del tiempo, estas actividades y escalas se superponen por encima de una lógica de reemplazo.

LA CIUDAD DE GUANAJUATO, LAS EXTRACCIONES MINERAS

Los primeros descubrimientos de oro en el territorio de la ciudad de Guanajuato, en 1540, preceden por poco a la construcción de un primer fuerte. Diferentes periodos de extracción minera se fueron sucediendo posteriormente. En un inicio con el oro en el siglo XVI, y después con la plata en el XVIII. La ciudad se convierte en el primer centro mundial de extracción de plata.

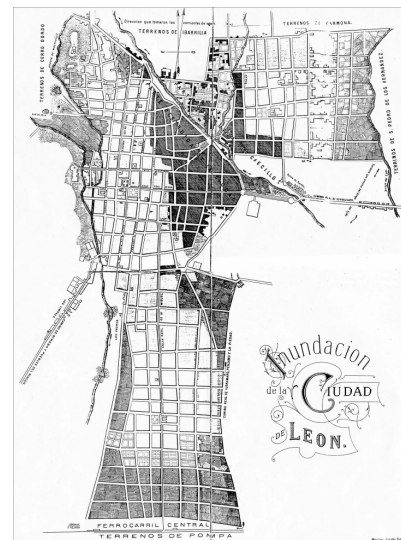
Ciudad rica a nivel industrial, Guanajuato posee un importante patrimonio Barroco y de restos mineros que organizan hoy en día el pueblo (calles « subterráneas » instaladas en túneles mineros y la « Boca del Infierno », pozos mineros profundos de 600m).Guanajuato fue asimismo testigo de eventos determinantes para la historia del país.

Hoy en día, el municipio ostenta la capitalidad regional a pesar de una economía que parece encogerse en relación con los otros polos de la metrópoli (aunque cuenta todavía con espacios de enseñanza superior). Es la capital del estado y un importante destino turístico.

LEÓN, POLO AGRÍCOLA Y PRIMEROS DESARROLLOS INDUSTRIALES

Si la fundación de León data de 1576, su condición oficial de ciudad seremonta a 1830.La estructura original del asentamiento se asemeja a un conjunto de “pueblos” –la ciudad española y losbarrios del Coecillo y de San Miguel- (a la escala de San Francisco Rincón o Purísima) separadas por grandes propiedades agrícolas (haciendas).Los arroyos que cruzan la región de norte a surorganizan la primera trama urbana.

Al abandonarse las minas de Guanajuato, muchos trabajadores se establecieron en León. La agricultura fue la principal actividad económica hasta el siglo XVIII, cuando la artesanía y la fabricación de calzado empezaron a competir con ella.La importancia de la ganadería y, consecuentemente, la cantidad de piel disponible, dan origen a esta actividad. La agricultura ostenta todavía una dimensión importante en la región a pesar de la escasez de agua del desarrollo urbano.



¿CIUDADES SOBRE LA CARRETERA, UN PRIMER EQUILIBRIOMETROPOLITANO?

La industria del cuero dio un vuelco con la introducción del ferrocarril y, como consecuencia, de maquinaria moderna; a tal grado se incrementó la fabricación de zapatos que se originaron las primeras exportaciones. Desde entonces el trabajo constante de los leoneses hizo que los numerosos talleres familiares se convirtieran en las ejemplares empresas que hoy en día, como ciudad, ostentan orgullosamente el título de "La capital de la piel y el calzado".

La ZML de principios del siglo XX corresponde a la figura de unametrópolis bastante equilibrada. Presenta diferentes polaridades agrícolas y un primer tejido industrial difuso, integrado en la trama urbana. Este tejido económico se inscribe a la escala nacional. En 1921, se inaugura el campo aéreo de León (sobre la ciudad de Silao).



La carretera federal / autopista de cuota 45 en el término municipal de León

EXPANSIÓN URBANA

El fuerte crecimiento demográfico que ha conocido México después de 1940 (20 millones de habitantes en 1940, 50 en 1970 y 115 millones en la actualidad - en el mismo periodo la población de un país como Francia solamente duplicó) se ha visto acompañada de una fuerte tendencia a la urbanización consecuencia del éxodo rural (hoy en día la tasa de urbanización de México se sitúa alrededor del 75%). Las ciudades mexicanas han sido objeto de un crecimiento sin precedentes (México DF fue situada a principios de los años 80 como la ciudad más grande del mundo) que ido acompañado de una explosión espacial de las zonas urbanas. Cada vez que la población se duplicó, las superficies urbanizadas se han multiplicado por un factor que va de 6 a 10.

Este fenómeno nacional de explosión urbana se ha concentrado sobretodo en la ZML alrededor de la única gran ciudad de León, movimiento acrecentado por las migraciones provocadas por el gran terremoto que afectó el D.F. en 1985. Alcanzando y luego sobrepasando el millón de habitantes a partir de 1995, la ciudad ocupa y desborda progresivamente sobre sus límites naturales como las colinas y mesetas del noreste y al noroeste.

El fenómeno del desbordamiento urbano en México como en muchos otros lugares, se ve caracterizado por dos movimientos que han engendrado profundos desequilibrios. A la vez que la población más rica de la ciudad se ha alejado para aprovechar los parajes más agradables – siguiendo el modelo de expansión de las ciudades estadounidenses, gran parte de los sectores populares ha seguido esta expansión, instalándose en las periferias de las zonas ya urbanizadas. En la mayor parte de los casos, solo tienen acceso a asentamientos informales. El incremento del hábitat precario se ha establecido por lo general según un modelo radio concéntrico del centro hacia los límites externos (polígonos de pobreza). Al contrario, el hábitat de alto poder adquisitivo ha priorizado zonas valorizadas por su marco natural, o en otros casos la tipología de conjuntos cerrados (barrios cerrados).

Las consecuencias de este modo de desarrollo han llevado a un sustancial declive del centro histórico y una multiplicación exponencial de los desplazamientos.

¿ZML, TERRENO DE JUEGO DE LA GLOBALIZACIÓN?

El primero de enero de 1994, entra en vigor el acuerdo de libre comercio norteamericano (NAFTA en inglés, North American Free Trade Agreement, y TLCAN, en español Tratado de Libre Comercio de América del Norte) que crea una zona de libre comercio entre los Estados Unidos, Canadá y México.

El mismo año, una sucursal gigantesca de la empresa General Motors fue inaugurada en el municipio de Silao. Esta implantación le dio una nueva dimensión a la ZML en una nueva dimensión: la de un territorio funcionando diario a la escala metropolitana, que representa en su conjunto una polaridad económica moderna, ahora inscrita en los flujos económicos del continente.

En las proximidades del nuevo Aeropuerto Internacional del Bajío (Aeropuerto Del Bajío que reemplazó al antiguo aeropuerto de León fue inaugurado el 22 de febrero de 1991), una nueva infraestructura de carácter territorial abrió en 2006. Localizado en el centro de México, el Puerto Interior de Guanajuato o "GTO Inland Port" es una instalación de puerto seco. Ofrece terrenos para la manufactura y las operaciones logísticas. Se encuentra conectado con distintos parques industriales, Santa Fe I, II, III y IV, diseñados y construidos en colaboración con un promotor industrial local. En los últimos años, diferentes empresas extranjeras y domésticas han decidido implantar sus operaciones en el Parque Industrial de Santa Fe. Estas compañías incluyen entre otras Toyota, Volkswagen, Pirelli y los principales productores de calzado mexicanos; Flexi y Emyco.

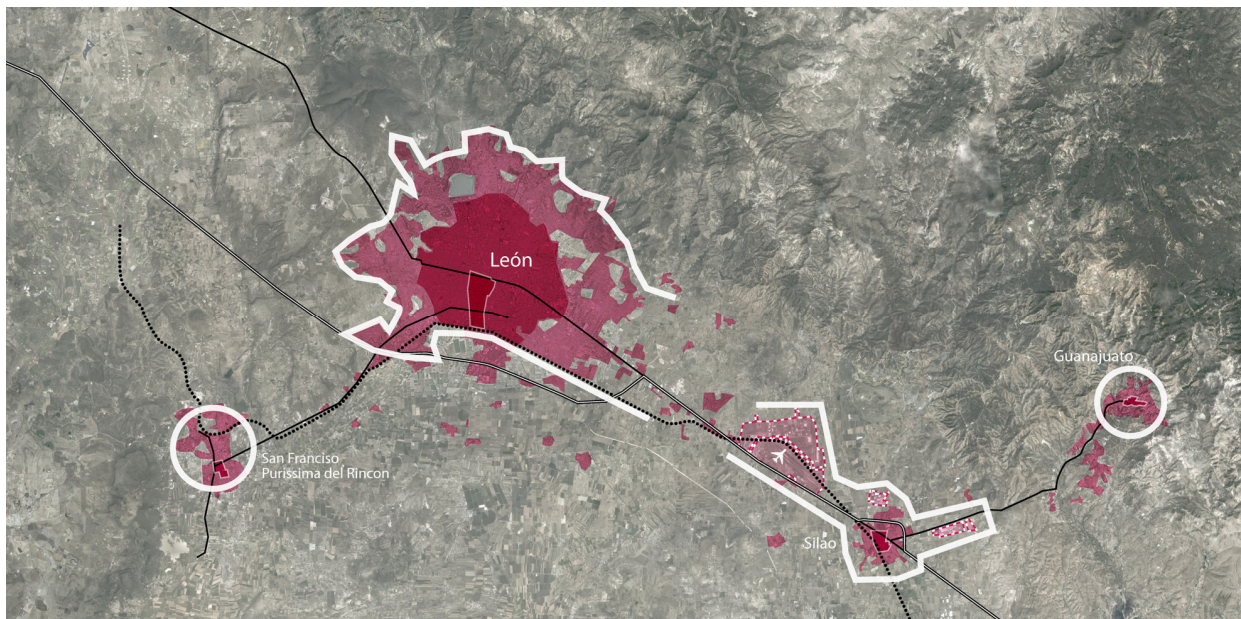
Reglamentación fiscal ventajosa (Free Trade Zone), facilidades logísticas mutualizadas (un pequeño parque de contenedores ofrece servicios inter-modales para el transporte ferroviario), servicios a la disposición de los usuarios (guardería, centro de conferencias, comercios y restaurantes, centro médico y actividades recreativas...), esta infraestructura cerrada y extensiva forma en este contexto un modelo envidiable. Mal conectado con el resto de la aglomeración, cerrado y alejado, este espacio resulta solamente accesible con líneas de autobús privadas o de servicios especiales puestos a disposición por los empleadores.

¿LA METRÓPOLIS COMO ESPACIO DE OPORTUNIDAD?

En la última etapa en la evolución de este territorio, los sectores monofuncionales y tematizados fijan sobre la ZML la huella de la globalización. Instalados mayormente en el municipio de Silao, este surgimiento económico de orden mayor ha modificado la lógica de los equilibrios en las relaciones entre los diferentes polos de la zona metropolitana.

La metrópolis no se define en nuestro caso como una ciudad central, concentrando las funciones principales (políticas, económicas y culturales) y al mismo tiempo relaciones de dependencia con una periferia, sino como un archipiélago de polaridades específicas, complementarias pero en algunos casos en competencia.

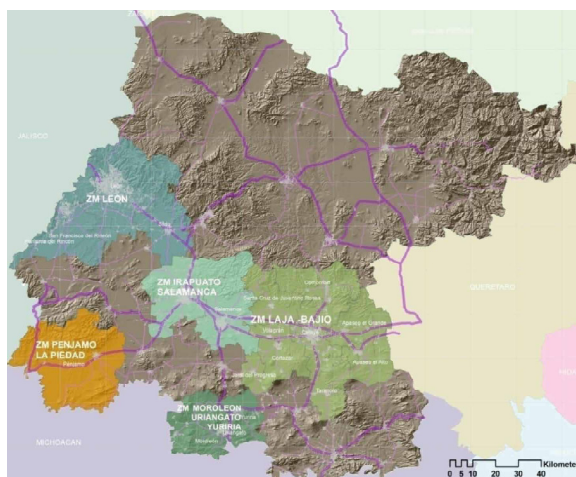
La figura metropolitana actual puede considerarse "*desequilibrada*" bajo un cierto punto de vista. Esta diferenciación de roles de las polaridades, por su complementariedad o su rivalidad relativa, puede a su vez ser considerada como una oportunidad.



GOBERNANZA Y MARCO INSTITUCIONAL

Las escalas de poder de la República Federal Mexicana

La República federal de los Estados Unidos de México integra 31 estados y un distrito federal. La competencias para la planificación de las ciudades y zonas metropolitanas se distribuyen en tres escalas de poder: federal (infraestructuras viales, eléctricas, gasoductos, programas específicos como el DUIS), estatal y municipal (agua potable, vialidades, equipamientos, otorgamiento de los permisos de construcción, concesión del transporte en el caso de León).



Las 5 Zonas Metropolitanas del Estado de Guanajuato

La cuestión de una gobernanza a largo plazo para la planificación urbana

El gobierno federal y los estados son elegidos bajo un mandato de seis años, los gobiernos municipales por tres. La particularidad del sistema mexicano se debe al hecho que los mandatos no son renovables (los cargos electos no pueden ser reelegidos en su cargo pero un representante de su partido los puede suceder), lo cual justifica en algunas ocasiones la ausencia de coherencia y las discontinuidades de políticas públicas de planificación urbanas a largo plazo. La cuestión no es tanto la duración del mandato sino la inexistencia de instituciones o herramientas para traspasar el tiempo del mandato y pensar las políticas de planificación del territorio a largo plazo. ¿Qué herramientas para permitir esta planeación a largo plazo?

La gobernanza metropolitana: la ausencia de unidades de gestión supramunicipales o metropolitana

Existen en México 56 zonas metropolitanas, definidas a nivel federal después de 2004. El Estado de Guanajuato, compuesto por 48 municipios, agrupa 5 de estas zonas: ZM León; ZM Moroleón - Uriangato - Yuriria; ZM La Piedad - Pénjamo; ZM Laja - Bajío; ZM Irapuato Salamanca.

La Zona Metropolitana de León - León siendo la ciudad de referencia - cuenta con 1,7 millones de habitantes (2010) e incluye 4 municipios: León, Purísima del Rincón, San Francisco del Rincón y Silao.

Las zonas metropolitanas definidas a nivel federal no se conforman en instituciones específicamente plurimunicipales, que serían capaces de abarcar la planificación a la escala metropolitana y de coordinar legítimamente los municipios que las integran. Resulta que hoy en día la atribución de un fondo metropolitano desde el nivel federal (que es la sola herramienta de aplicación) no se vincula al objeto de proyectos específicos vinculando las diferentes entidades administrativas del territorio metropolitano en cuestión, sino que simplemente éste se reparte entre los municipios con derecho y sin proyecto en común. Paradójicamente, la relevancia del fondo metropolitano otorgado desde el nivel federal depende la capacidad de los municipios de proponer proyectos en común (a pesar de la ausencia de una institución específica que lo permitiera). Es por ello que algunos de ellos incluidos en el seno de la misma Zona Metropolitana buscan trabajar en conjunto.

En el caso de la Zona Metropolitana de León, existe una fuerte voluntad por parte de los municipios de colaborar y hacer un proyecto en común, pero hacen falta herramientas para repensar el hecho de la plurimunicipalidad. Los institutos de planeación de estos municipios que son el IMPLAN de León, IMPLUS de Silao, los secretariados de desarrollo urbano de San Francisco y de Purísima del Rincón, y además el IPLANEG a nivel estatal, intentan afrontar esta cuestión de la metrópolis y de imaginar proyectos en común, pero se enfrentan a una falta de legitimidad, en ausencia de una institución intermedia a la escala del conjunto.

Políticas de vivienda y marco de actuación

La vivienda social horizontal construida en “masa” fue promovida los últimos 2 sexenios con el objetivo de abatir el déficit de vivienda en el país. En este sentido se documentan en numerosos estudios los incentivos, créditos y subsidios que promovió la federación y que marcaron la pauta de estos desarrollos a nivel nacional.

Es a partir de este sexenio que se habla en el Plan Nacional de Desarrollo de densificar, de la ciudad compacta, de la vivienda vertical, de espacios públicos, etc.

Por otro lado si bien las herramientas a nivel municipal están elaboradas con base al marco legal vigente, resulta a veces difícil valorar su impacto directo sobre el desarrollo urbano de éstas, considerando que en algunas ocasiones puede haber una cierta disociación con determinadas políticas públicas federales.

En cualquier caso se amplía al final del documento en el apartado de información básica la información sobre los mecanismos de producción de vivienda en relación con el caso de los fraccionamientos.

DESAFÍOS IDENTIFICADOS

Se presentan a continuación los 5 desafíos o aspectos más destacados a abordar en la ZML y que se desprenden de los trabajos preliminares realizados desde el equipo de los “Ateliers” en la misión preliminar preparatoria del taller

1. LA DIMENSIÓN HUMANA EN EL DESARROLLO DEL TERRITORIO

Se percibe una necesidad de los núcleos urbanos de la ZML de reconquistar su dimensión y escala humanas, dotando a sus habitantes de la capacidad de apropiarse y habitar el territorio gracias a sus valores propios e inextinguibles de carácter histórico y simbólico. Se debe adaptar el modelo de ciudad al modo de vida de sus habitantes.

Los fraccionamientos « *desterritorializados* » constituyen los símbolos de la ruptura mencionada anteriormente. Aparecen como lugares uniformizados y estandarizados que no dejan espacios para la convivencia y ocasionan una segregación social contraria a la cohesión necesaria para el bienestar de la colectividad.

La desconexión de las distintas funciones urbanas (transporte, actividad económica, residencia,...) resuelve problemas específicos aislados pero no toma en cuenta el lugar del habitante en este entorno.

Como consecuencia de ello se identifican importantes deficiencias estructurales en la composición de las tramas urbanas. Se trata de episodios de un crecimiento poco planificado que ha generado áreas habitacionales sin las dotaciones de equipamientos públicos y espacios libres necesarios para garantizar la calidad de vida y el bienestar de sus habitantes.



La producción masiva de vivienda sigue criterios de costo y eficiencia en contra de la dimensión humana y de la condición social de sus habitantes. Aislamiento entre los conjuntos residenciales y despreocupación de los elementos de urbanidad que forman la imagen matérica de la ciudad.

Esto multiplica la creación de “no lugares”, desarraigo y como consecuencia un elevado abandono de los hogares de personas y familias en las comunidades, obligando además de los problemas sociales, a largos desplazamientos provocados por una separación de las funciones urbanas en el espacio. En el caso de León, los barrios autoconstruidos con vivienda informal son a veces organizados alrededor de este tipo de espacios. Los “polígonos de pobreza” repartidos en los límites de la zona urbana son entidades identificables en las que sería deseable alguna acción.

Es necesario repensar el modelo de ocupación territorial, desde la óptica del habitar del ciudadano, dibujando a una escala pequeña pero a su vez con una visión y reflexión de conjunto en todo momento.

2. LA CIUDAD EN SU TERRITORIO

El sistema urbano de colonización – construcción de ciudad - es un acto posterior a la condición inicial de un territorio con unos valores medio ambientales y un paisaje propio. En un modelo de desarrollo sustentable este proceso debe comprender e integrar las reglas de juego del sistema ecológico del territorio así como la preservación de los valores patrimoniales y paisajísticos que dan identidades a los asentamientos y a sus habitantes.

Encontramos distintas condiciones en la Zona Metropolitana de León.

- San Francisco del Rincón y Purísima, municipios conurbados, conservan un carácter más local y una relación con el territorio y el entorno natural en base a una valorización de los espacios libres y un mantenimiento y presencia de la agricultura como actividad económica que trasciende los límites del núcleo urbano.
- El núcleo urbano de Silao, si bien se puede considerar que tuvo un punto de partida similar al de los dos núcleos anteriores, ha tenido una evolución en la que se han añadido a su condición local múltiples desarrollos e infraestructuras vinculadas al crecimiento de la actividad económica en una escala global. En sus zonas de desarrollo y polígonos o parques industriales se ha producido una desvinculación con los valores naturales del territorio.
- León se encuentra actualmente en una tendencia en la que la relación con el territorio tiende a desaparecer. En algunas de las zonas de contacto con la sierra y la meseta la forma urbana empieza a trepar en las pendientes de las montañas modificando escorrentías, cubiertas vegetales y los propios perfiles y la topografía del terreno. Al oriente, en la colindancia con Silao se produce con una concatenación de fraccionamientos cerrados que no toman en cuenta los valores propios del lugar ni las relaciones con su entorno. En una región de escasez de agua se ha privilegiado un crecimiento urbano horizontal.

Se considera fundamental enfocar la mejora y planificación de la Zona Metropolitana de León con criterios que tomen en consideración las condiciones del lugar, la disponibilidad de los recursos y el balance ecológico de las actuaciones.



Espacios con reminiscencias de los elementos fundacionales y pre fundacionales de los núcleos urbanos de la ZML. Parques y humedales; espacios públicos y de representación; red de arroyos con vegetación de ribera.

3. RELACIÓN CON EL ESPACIO, USO DEL SUELO

Se puede apreciar que en los últimos años el importante desarrollo en “mancha de aceite” de la ciudad se ha producido en base a una masiva y hasta descontrolada ocupación del suelo. Fruto de esto actualmente la relación con el espacio y el suelo está solamente considerada por su valor mercantil, y se le supone una condición de bien ilimitado.

Como resultado encontramos una extensión urbana con muy bajas densidades, en forma de mosaico, que ha contribuido a la fragmentación del espacio y la generación de baldíos urbanos con una lógica de consumo excesivo que ha supuesto a su vez un importante despilfarro de espacio.

Bajo la perspectiva del desarrollo sostenible, el espacio no puede ser considerado solo por su valor mercantil. Se debería tomar en cuenta como un recurso estratégico limitado con valores sociales, ecológicos, estratégicos, productivos y económicos. El valor del espacio no se reduce a su precio, sino a su condición urbana, calidad y al uso que hacemos de éste.

Un espacio determinado con sus especificidades inscritas en su territorio (geográfico, ecológico, urbano, conectividad, topográfico, visual, etc.) tiene sus características propias, sus aspectos positivos y negativos. No tiene sentido adaptar cualquier lugar a cualquier uso.

Se debe en cualquier caso pensar a la especificidad de cada sitio para conseguir una coherencia al mismo tiempo con el espacio, en el territorio y a su vez en el tiempo. Oponiéndose al modelo mexicano del fraccionamiento se podría hablar en sentido inverso del « de-fraccionamiento ». Esto implica comprender que cada tipo de espacio (espacios agrícolas, naturales, edificados como no edificados) participa del equilibrio del territorio, tanto natural como urbanizado; equilibrios que se inscriben en una dinámica temporal.

La tendencia al despilfarro de suelo en la ZML ha multiplicado los espacios de baja densidad y ha privilegiado un desarrollo « poroso » que contiene vacíos. Estos vacíos, intersticios o espacios previamente ocupados, componen un desafío estratégico de futuro: una reserva de suelo y una ocasión única para reorientar la matriz de desarrollo promoviendo nuevas relaciones.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Según su posición los espacios vacíos pueden tener una condición urbana en el interior de la trama o bien un carácter periurbano (metropolitanos). Cualquiera sea el caso y su escala, constituyen límites o espacios intermedios. Se aportan complementariamente definiciones marco de referencia según su naturaleza:

“Brownfields” (terrenos abandonados – baldíos): Terreno con instalaciones industriales o comerciales abandonadas, sin uso o subutilizadas disponibles para ser reutilizadas. La expansión o nuevo desarrollo de instalaciones de este tipo puede resultar complicado debido a la contaminación ambiental real o percibida.



“Greenfields” (baldíos): Terreno agrícola en desuso o espacio residual natural que nunca albergó construcciones. Estas áreas de suelo pueden haber sido identificadas como reservas para el crecimiento urbano. Estos baldíos pueden ser predios urbanizables o propiedades cercadas con un acceso controlado por el gobierno o por propietarios privados.



“Greyfield”: Suelos o activos inmobiliarios subutilizados i/o moribundos, en quiebra, fuera de mercado y obsoletos económicamente. El término se ha aplicado históricamente a centros comerciales anteriormente viables (como centros comerciales regionales o centralidades lineales) que sufren una falta de reinversión y han resultado superados por otras instalaciones y centros comerciales de mayor tamaño, mejor diseño y mejor anclados comercialmente. Calidades potenciales incluyen aparcamiento, posición céntrica, etc. que pueden servir de valor para un eventual nuevo desarrollo.

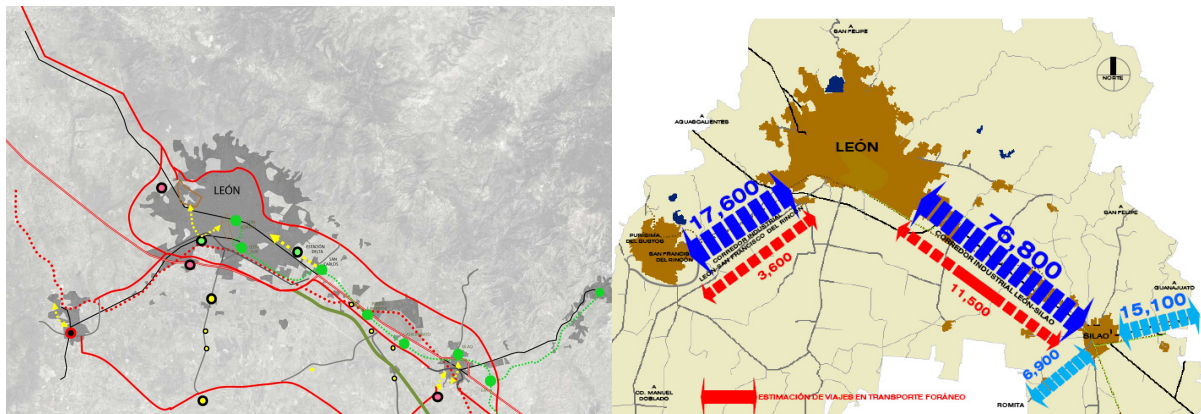
4. LEÓN COMO LABORATORIO DE LA MOVILIDAD

La ciudad de León ha sabido desarrollar un modelo precursor en materia de movilidad, en especial referencia al sistema de transporte público urbano de autobuses articulados (Optibus) y el sistema complementario de alimentadoras y estaciones de transferencia (SIT). Destaca igualmente la red de ciclovías que se ha desarrollado paralelamente a una cultura creciente de la población entorno al uso de la bicicleta.

Asimismo la presencia de la industria del ensamblaje del automóvil y de los componentes de autopartes está ampliamente representada en la ZML con sus actividades económicas, especialmente en el municipio de Silao. Encontramos entre otras las instalaciones de GM, Pirelli, Volkswagen, etc.; La identidad de la región es inseparable del vehículo privado como generador de empleo y la propia cultura del automóvil.

Sin embargo el alcance de las iniciativas mencionadas ha resultado limitado en relación al impacto que sigue teniendo sobre la ciudad el vehículo privado –automóvil en detrimento del espacio del peatón (en sus avenidas, grandes infraestructuras viales, estacionamientos, etc.). Además se detectan diferentes problemáticas en relación a los mecanismos y soluciones actuales relacionadas con la movilidad (banquetas insuficientes, calles en las que resulta difícil circular, vialidad sin continuidad, circunvalación de la 45 no cerrada en la ciudad, etc.).

¿Es que se ha terminado el proceso iniciado basado en los nuevos desarrollos y la innovación entorno a la movilidad y el transporte?



Esquemas extraídos del Estudio del Sistema Integral de Transporte sobre el corredor industrial de la Carretera Federal 45 en el Estado de Guanajuato.

Si se observa un esquema de algunas de las propuestas actuales con el fin de que conviertan en objeto de debate del taller en lo que a la movilidad se refiere. ¿Cómo se plantea la reducción del tráfico pasante en la ciudad de León? ¿Qué sistema de transporte público interurbano a escala estatal? ¿Tiene sentido plantear un anillo en la llanura agrícola entre Silao y SF / Purísima si todavía no se ha cerrado el anillo de la autopista 45 de cuota entorno al núcleo de León?

La movilidad es una potente herramienta con capacidad para estructurar el territorio y ayudar a cambiar el modelo urbano. Puede producir efectos benéficos a diferentes escalas, por ejemplo:

- *Conexión León – Silao*
- *Mejora de la calidad urbana de los centros y estrategias de pacificación*
- *Incremento del espacio del peatón*
- *Articulación trama urbana - infraestructuras*
- *Organización de los nuevos crecimientos, etc.*

Se trata por lo tanto de una herramienta con una interesante relación costo / resultados y con la que se pueden obtener acciones de alto valor y bajo coste.

5. EL PROYECTO METROPOLITANO

La condición metropolitana constituye la noción transversal de este Taller. Aporta el marco y la escala de reflexión y una posible matriz de lectura de los fenómenos urbanos. Se pretende, mediante diferentes temas de reflexión, poner las condiciones para un desarrollo futuro en común.

En relación con esto, las tendencias actuales de desarrollo de los diferentes núcleos urbanos deben ser bien comprendidas. Existen diferentes elementos sobre el terreno, tanto que acercan como que alejan. Es mediante la comprensión de estas fuerzas y entorno a ellas que un auténtico proyecto metropolitano resulta posible.

LAS TENDENCIAS ACTUALES DEL DESARROLLO

León ciudad completa / León ciudad porosa

La ciudad de León ha desbordado sus límites naturales: hacia el norte las colinas inestables y/o protegidas y en el sur los frentes a las infraestructuras de transportes (autopista y vía férrea). Esta expansión acelerada ha generado una gran demanda de desplazamientos. La estructura primaria de la ciudad (bulevares transversales y rotondas) permite parcialmente absorber estos flujos. A excepción del centro, las urbanidades concebidas para el vehículo privado son mayoritarias.

El desarrollo de la ciudad se hace bajo una lógica de sectorización de baja densidad. Ésta parece ir en contra de la mixtura social y la mezcla de usos. Este desarrollo ha conducido globalmente a generar numerosos vacíos en el interior de la trama urbana de León. Estos espacios sin inversión constituyen a su vez una reserva estratégica: espacios a construir o no.

La ciudad posee un importante patrimonio construido (cualitativo o no) y la cuestión sobre la renovación urbana se formula. Rehacer la ciudad sobre la ciudad para permitir la evolución integral de un tejido habitacional y de los conjuntos industriales de pequeña y mediana escala contenidos en la ciudad. La ciudad de León es conocida por su innovación en el campo de los transportes (BRT): ¿qué desarrollo se debe mantener para lograr continuar innovando en este sector?



León, desde el puente peatonal de Calle Calzada de Los Héroes

Silao, considerar el cambio brutal de escala

El pequeño núcleo de Silao, incorporando poco a poco, un aeropuerto internacional, fábricas y almacenes XXL y una serie de parques de actividades globalizados ha tenido un cambio brutal de escala. Las nuevas piezas de este desarrollo no mantienen ninguna relación morfológica con el pueblo de origen. En cifras el desarrollo resulta impresionante pero sobre el territorio es la sensación de dispersión y de la lectura de la ruptura la que domina. La problemática se inscribe entonces a la escala del único núcleo de Silao.



Silao, la fábrica de GM des de la carretera de Guanajuato hacia León

El corredor industrial: un desarrollo ya iniciado

Al mismo tiempo, resulta evidente que este corazón industrial global forma parte de la ZML. La cuestión de su integración en el conjunto metropolitano y de la tensión espacial (y política) entre las ciudades de León y de Silao se formula.

Esta integración y esta complementariedad posible se han concebido en el marco de una reflexión sobre el « corredor industrial del Bajío ». En esta visión estratégica, se prevé un desarrollo económico apoyado sobre las infraestructuras de transporte y cobrando sentido a la escala de la ZML y el propio estado de Guanajuato. Esta visión corresponde ya a una realidad tangible y a proyectos reales en curso: nuevos parques industriales, proyecto de trama urbana entre León y Silao, proyecto de un nuevo « boulevard » o de un tren interurbano conectado las dos ciudades y permitiendo el acceso a México DF y Guadalajara. Todos estos proyectos no se llevaran a cabo en el corto plazo pero sin embargo la cuestión de la potenciación de este motor económico ya está encima de la mesa.

San Francisco/Purísima del Rincón: desarrollo y gran paisaje

Las dos ciudades de San Francisco del Rincón y de Purísima del Rincón forman parte de la llanura del Bajío. Su desarrollo reciente las ha transformado en un único conjunto urbano. Comparten el mismo centro pero sus respectivas periferias se desarrollan en dos direcciones distintas. Se debe atender a reflexionar sobre su integración.



Terrenos agrícolas en San Francisco del Rincón / Purísima

De escala intermedia y sin haber perdido su integración en el paisaje, estos pueblos presentan una calidad de vida real.

El crecimiento continuo de su periferia, la contaminación de los suelos y la sequía de la región, ponen en peligro este equilibrio. ¿Qué desarrollo se debe dar para reinventar esta particularidad territorial y esta integración paisajística? Como hacer de la doble ciudad una « capital de la llanura ».

Las polaridades externas a la ZML

La ciudad de Guanajuato, rica de un pasado, de un patrimonio antiguo y de una celebridad internacional constituye una “joya” en el sí del Estado. Su rol político y cultural la singulariza.



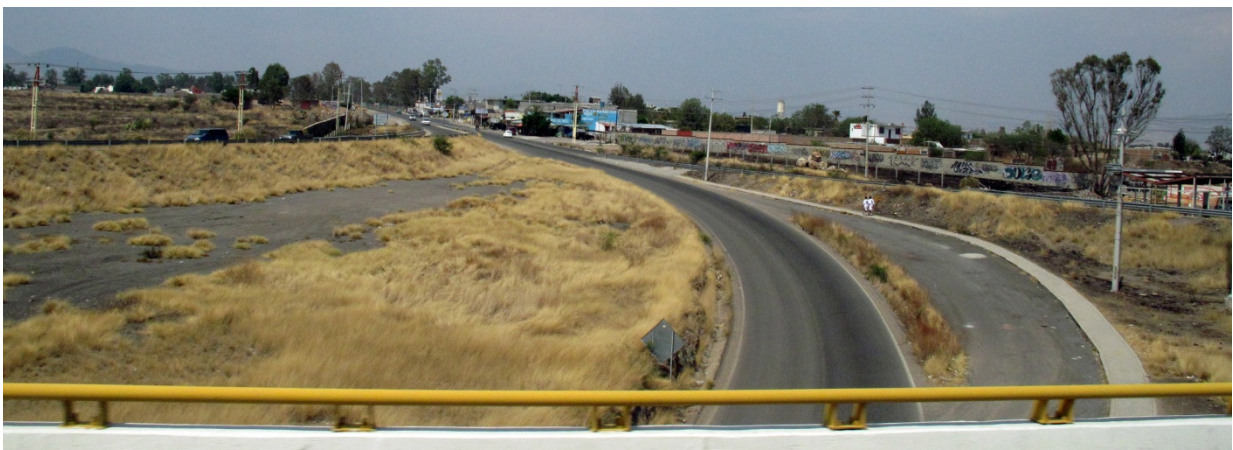
Espacio peatonal en Guanajuato

La ciudad no forma parte de la zona metropolitana en fase de creación y su geografía de montaña la sitúa a una gran distancia del universo de las llanuras y pendientes reducidas de la ZML. Por lo tanto la cuestión de la ZML con Guanajuato merece ser formulada. ¿Qué relación con la ZML? ¿Qué se puede compartir o qué proyectos comunes a vislumbrar?

LA METRÓPOLIS COMO TERRENO DE OPORTUNIDADES

La ZML contiene vectores urbanos que la orientan hacia una mayor sectorización y la empujan hacia una mayor desigualdad de sus tejidos urbanos. El territorio es poroso. En relación a esta desigualdad pueden emerger problemáticas de seguridad que en algunos casos pueden estar vinculadas a la naturaleza y diseño de los elementos urbanos, tramas, relación de los edificios y sus plantas bajas con los espacios públicos, plazas, mixtura social en la ciudad, etc.

En el modus operandi predomina una baja densidad, el alejamiento y la baja intensidad de funciones. Sectorización esencialmente sistemática, bajo una lógica interna propia y un despilfarro acelerado del suelo; las posibilidades de ver la disolución de la estructura urbana según el modelo clásico son reales. Los polos de la ZML corresponden a entidades complementarias y en algunos casos rivales. La situación actual se puede leer bajo dos dimensiones estratégicas que conectan con el futuro: un desequilibrio interno que favorece los polos menores en detrimento de los polos fuertes pero que podría constituir un motor de desarrollo, religar, pensar la especificidad en coherencia; un campo de oportunidades y de proyectos a imaginar que podrían apoyar la coherencia y sensación de pertenencia a la metrópolis.



¿Metrópolis porosa?

¿ZML CONCEPTO O PROYECTO?

La condición de urbanidad de las diferentes ciudades de la ZML es dispar y su lógica de fundación no se comprende de forma intuitiva. La historia de su constitución incluye el cruzamiento de diferentes dinámicas, diversos ritmos y distintas escalas que han correspondido a veces a diferentes momentos pero que a menudo se ha sobrepuesto en el tiempo.

Por consiguiente, el territorio de la ZML resulta altamente heterogéneo y la coherencia de la constelación metropolitana es un asunto de partida. Si la percepción urbana de León corresponde de forma evidente a un territorio vital, la cuestión de su carácter metropolitano presenta enormes retos y a su vez oportunidades.

Tradicionalmente, la metrópoli define un territorio organizado alrededor de una centralidad que ejerce las funciones organizativas sobre el conjunto de una región que capitanea, en la mayoría de casos según un modelo clásico de relación centro / periferia.

En la ZML, las funciones administrativas, culturales, económicas se encuentran disociadas. La ciudad más importante en términos demográficos no ocupa una simple posición central. La preminencia económica se encuentra así compartida con el municipio de Silao. Estas dispersiones generan un desequilibrio interno de la ZML que alimenta ciertas rivalidades. Esta dificultad de aprehensión de este territorio lleva a ciertos expertos a decir que la metrópolis de León es un concepto sin realidad.

Hace unos 6 años se ha empezado a abordar la problemática de la zona metropolitana como política pública incipiente, en la definición al menos, de dichas zonas en el país y en el estado de Guanajuato se incluyó en la Ley de Planeación apenas en el mes de septiembre de 2012. Se trata por lo tanto de un proyecto que tiene enormes retos pero también oportunidades.

Le apuesta lanzada para la celebración de estos Talleres podría ser la de reintroducir la noción de proyecto en común. La ZML podría ser bajo esta óptica una metrópolis de proyecto en la que el sentimiento de pertenencia común fuese basado sobre el principio del compartir, de una ambición o de una gestión de un bien común.

¿QUÉ PROYECTOS COMUNES?

Transporte, economía, paisaje, hábitat, medio ambiente, seguridad, etc. los aspectos a compartir son numerosos. En el transcurso del taller, el desafío puede ser de cómo integrar estos aspectos y su imaginario para refundir las identidades e imaginar la condición del compartir.



¿Paisaje compartido?

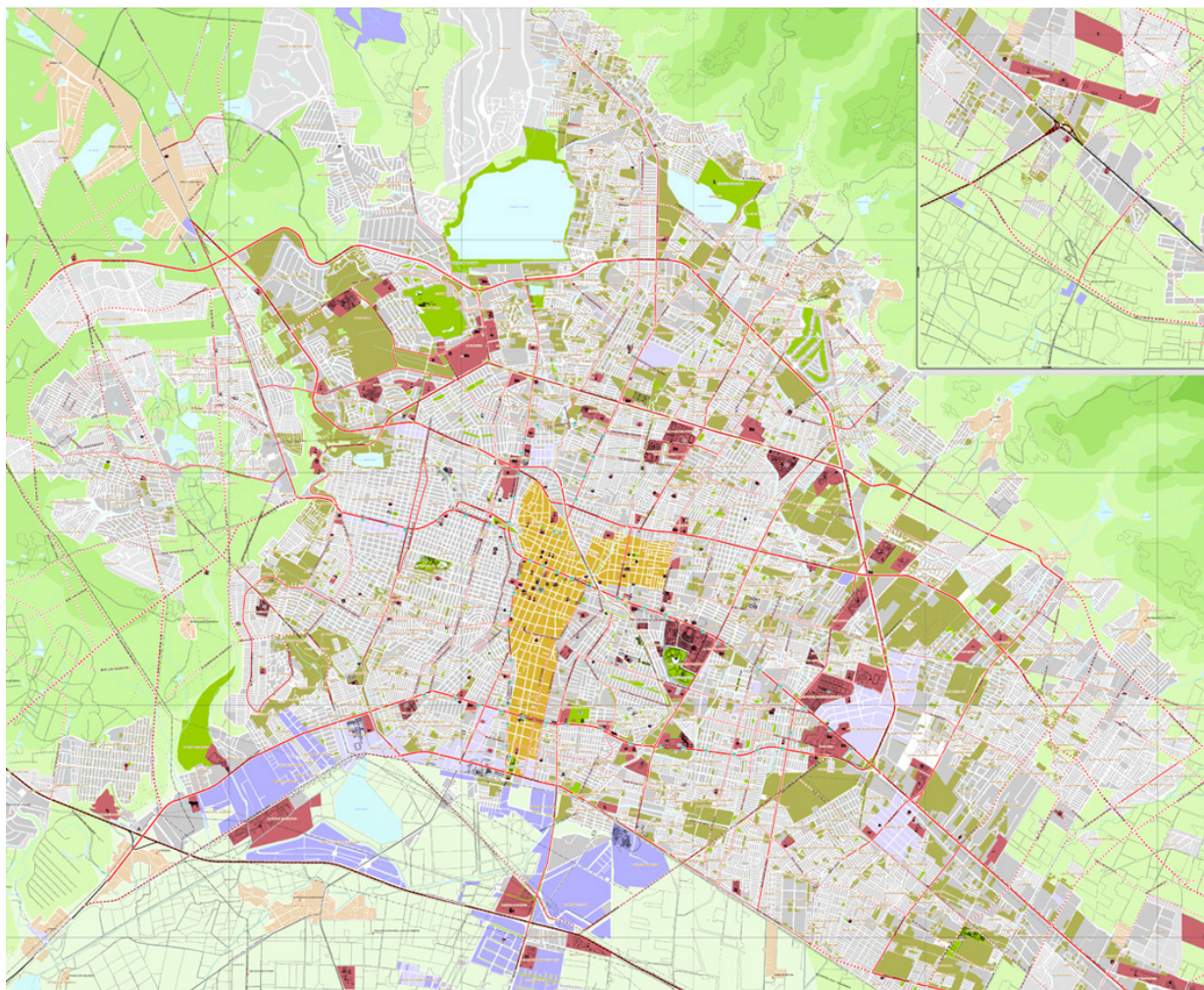
OBJETIVOS DEL TALLER

El Objetivo del taller es, en coherencia con todo lo que se ha comentado, el de repensar algunos aspectos sobre la construcción de la ciudad así como el de entender las dinámicas y relaciones de la constelación metropolitana para hacer propuestas urbanas que generen mayor riqueza y beneficio común en el conjunto.

Precisamente es el deseo del bien común y de un imaginario a compartir el que requiere una lectura a vista de pájaro que propicie una nueva visión y punto de enfoque del territorio.

HERRAMIENTA Y ESTRATÈGIA

Para ello se propone trabajar sobre los baldíos y los espacios residuales intermedios (entre tramas y piezas del mosaico funcional que compone la conurbación leonesa). Como se ha comentado en el desafío 3 de este texto, esto incluye por igual a terrenos que previamente habían tenido un uso (en superficie o con alguna edificación existente en desuso o en proceso de transformación) como terrenos agrícolas o simplemente yermos que han permanecido inalterados en un entorno que se ha desarrollado. En todos los casos se trata de terrenos de oportunidad entre los que, más allá de asignar usos, programas o conservar su condición de espacios vacíos, conectores, etc. se trata de encontrar los resortes y sembrar las semillas para establecer las conexiones y nuevas relaciones que ayuden al sistema en base a una lectura del todo.



Mapa del municipio de León de enero 2012 en el que aparecen en color verde oliva los espacios baldíos con una superficie estimada de 2,376has.

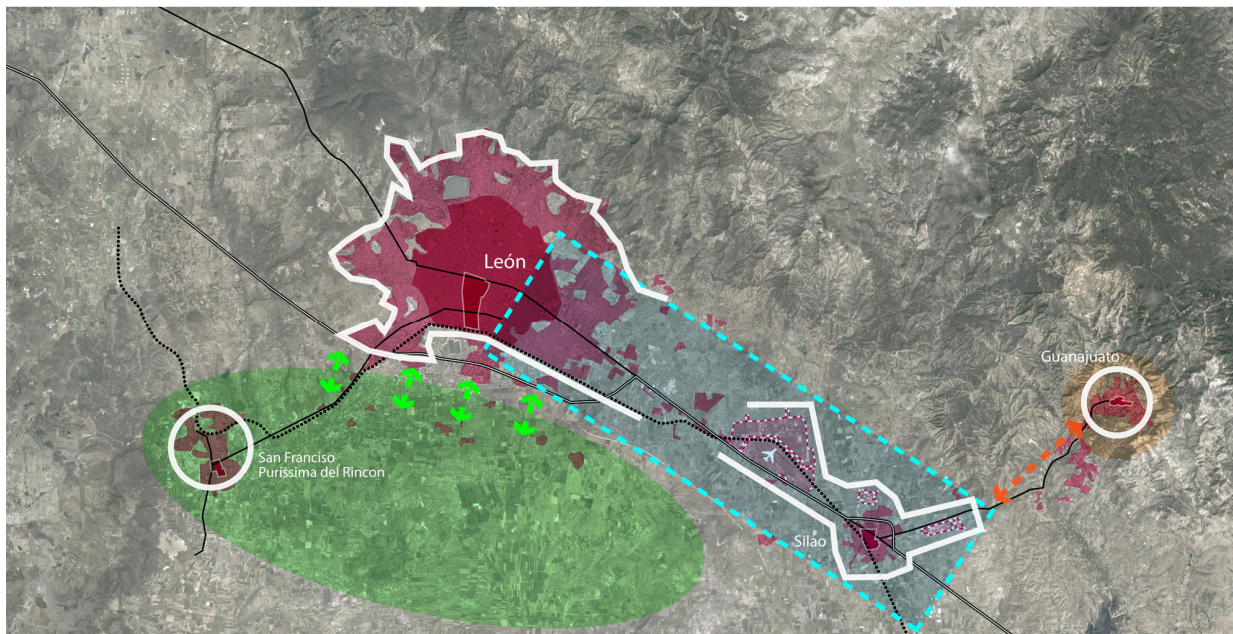
En algunas ocasiones se ha utilizado el término “*terrain vague*” como la forma de la ausencia en la metrópolis contemporánea. Hoy en día, la intervención en la ciudad existente, en sus espacios residuales, en sus intersticios no puede continuar siendo cómoda y eficaz bajo la óptica del modelo de la tradición de la ilustración postulado por el Movimiento Moderno. ¿Cómo puede la arquitectura actuar en el “*terrain vague*” sin convertirse en instrumento agresivo de poder y razón abstracta? Indudablemente, a través de la atención hacia la continuidad: no la continuidad de la ciudad planeada, eficiente y legitimada, sino más bien de los flujos, las energías, los ritmos establecidos por el paso del tiempo y la pérdida de los límites.

Más allá de un enfoque meramente estructuralista de identificar las partes funcionales de las ciudades en el sentido clásico (ejes viales, espacios verdes, equipamientos, etc.) o del hecho de analizar las condiciones y usos de los espacios públicos así como indicar con flechas lo que se quiere poner en relación se trata de utilizar el taller para plantear propuestas concretas de transformación.

El proyecto urbano ahora puede estar más en lo estratégico y lo material, en intenciones acupunturales sobre la piel urbana para afectar al organismo entero. Se puede hacer un símil futbolístico, citando a un célebre urbanista, cuando dice que el buen jugador tiene que manejar dos visiones a la vez: en primer lugar, tener clara la posición en el campo; en segundo lugar y sobre todo, en la distancia corta debe saber resolver. La jugada corta debía tomar en cuenta al mismo tiempo la jugada larga.

ESPACIOS DE REFLEXIÓN

Una vez enunciada una estrategia se plantean ahora 3 posibles líneas o ejercicios de reflexión en torno a las condiciones de vacíos que se identifican en la Zona Metropolitana de León.



Esquema sobre los espacios de reflexión

La trama urbana de los núcleos

Considerando que en la ciudad de León existen 55.000 viviendas desocupadas y algo más de 2300 hectáreas de baldíos que podrían albergar el crecimiento natural de la ciudad para los próximos 10 años; considerando que tanto León como Silao (San Francisco y Purísima en menor medida) han experimentado en los últimos años procesos de crecimiento, en algunos casos informal, que han acarreado un déficit de espacios verdes y equipamientos y en algunos casos de la propia urbanización de servicios y calles; considerando que el automóvil privado sigue ocupando un papel hegemónico para la movilidad urbana;

Se propone estudiar mecanismos que permitan la mejora urbana de lo existente y que a su vez aporten una nueva lectura sobre la construcción de la ciudad. Muchas veces el proyecto urbano no está en la unidad formal de conjunto, ni en la pura congestión ni en el respeto del contexto por sí mismo, sino en los elementos y episodios concretos que relacionan las personas con las cosas. Se propone trabajar en los centros urbanos con una lógica quizás más propia de la periferia.

El corredor León – Silao

Al oriente de León la ciudad experimenta un crecimiento más intenso, disperso y amorfo por oposición a los procesos de apropiación de las laderas de la montaña que se delatan con la topografía o el propio corte limpio al sur de la traza del ferrocarril. Más allá de la propia estructura del parcelario y los arroyos naturales se puede hablar de una condición de límite muy difusa y en todo caso muy abierta, como evidencian por ejemplo el cierre de circunvalación del Blvd. Juan Alonso de Torres o la carretera en este caso de carácter radial (tentacular) que da continuidad al Boulevard de la Luz hacia Duarte. Un crecimiento en “mancha de aceite” que avanza en dirección a Silao.

A no muchos Kilómetros, en el municipio de Silao encontramos estructuras urbanas de otra escala, con una definición y lógica global y un impacto social y económico más allá de la propia ZML. Un mosaico en evolución en el que la posición de las piezas es en algunos casos casual y que ha dejado espacios vacíos de indefinición. Por mencionar algunos, encontramos situaciones tan dispares como el conocido “Puerto Interior”, con diferentes polígonos en su interior y que busca todavía hoy sus relaciones con la estructura del ferrocarril y el aeropuerto internacional del Bajío, y como el parque acuático “Splash”, más en la lógica de asentamientos filamentosos a ambos lados de la autopista 45.

Dos realidades que unidas por el cordón de la autopista 45 cohabitan, y a su vez, parecen ignorar-se. Un territorio abonado a la especulación y en rápido desarrollo que aspira a generar nuevas relaciones entre lo global y lo local y en el que aparecen desarrollos inconexos sin una planificación que ayude a extraer beneficios directos entre las tramas de León y Silao.

La fuerza del lugar es, en la periferia, la ausencia de lugar en el sentido clásico, es decir, la ausencia de determinaciones marcada por la historia del “locus”. Y aquello que los lugares periféricos evocan es, no solo la imágenes de vacío expectante, sino sobre todo la sensación de indiferencia en la posición de las cosas. Y no es que sea indiferencia de las cosas, sino de las cosas entre sí.

Simbiosis entre Purísima / San Francisco del Rincón y León

El equipo de la misión exploratoria pudo constatar el contraste entre la trama urbana de León (especialmente la zona de industria de derivados del calzado de trama urbana con grano pequeño en la salida del Blvd. Torres Landa hacia el sur-oeste) y la del conjunto urbano de San Francisco del Rincón y Purísima, pasando por los desarrollos industriales en la carretera y en especial la fábrica de Química Central de México.

En el caso de San Francisco y Purísima se descubren unos núcleos con una escala más humana, una sensibilidad histórica e una integración con el entorno natural y una mayor complejidad de espacios públicos, verdes y equipamientos. Se trata de un carácter más local, más anclado al territorio y con un pasado eminentemente agrícola.

La relación entre León y San Francisco – Purísima si bien parece la de un tranquilo barrio habitacional hacia su ciudad nodriza, sí presenta una lógica a escala metropolitana en el momento en el que se considera la gran llanura agrícola al sur, patrimonio de las dos ciudades, así como la proliferación de actividades económicas en la fachada de la carretera (y del ferrocarril), sin olvidarnos precisamente del papel del ferrocarril de mercancías de escala nacional. Es precisamente este conjunto de relaciones la reflexión al que se quiere propiciar.

El diseño urbano de la periferia puede conjugar la autonomía y la eficiencia, que son las dos condiciones necesarias para una periferia positiva, con el entendimiento de los vacíos como distancias

“interesantes”, críticamente elegidas por su capacidad figurativa y por su racionalidad ecológica y paisajística.

Los 3 ejes de trabajo expuestos pretenden ser propuestas de trabajo para los equipos del taller en base a la temática general elegida y al trabajo de campo realizado durante la misión exploratoria.

PREGUNTAS DE REFLEXIÓN A LOS PARTICIPANTES

¿Cómo planear la zona metropolitana? ¿Qué tipo de proyectos, qué valores en común? ¿Visión para un espacio compartido? Paisaje, medio ambiente, recursos, etc.

¿Qué estrategias de movilidad a gran escala? ¿Centralidades?

Economía de la ZML ¿Cómo permitir un desarrollo económico sostenible? Relaciones entre los diferentes polos económicos, importancia de las escalas intermedias, simbiosis y mezcla de funciones.

¿Cómo intervenir sobre lo existente? ¿Cómo transformar los nuevos complejos periféricos de vivienda social abandonados y en proceso de abandono? ¿Cómo intervenir para mejorar e integrar los barrios de vivienda informal, en posiciones periféricas?

¿Qué dispositivos se deberían inventar para construir la ciudad junto a sus usuarios?

¿Cómo abordar las problemáticas de seguridad y la importancia de su transversalidad en los proyectos urbanos? ¿Cómo incrementar la sensación de pertenencia y hacer que las comunidades tengan contacto visual sobre el espacio público?

Culturas urbanas y modos de desarrollo: ¿Qué modelo de desarrollo? ¿Qué modo de habitar? ¿Cómo permitir la emergencia de una cultura urbana local, bien integrada en su territorio que no se base únicamente en modelos importados?

¿Qué hacer con los espacios vacíos, residuales? ¿Pueden tener la capacidad para estructurar? la escala estratégica para cada tipo de intervención

¿Qué nuevas relaciones espaciales urbanas y no urbanas se establecen? ¿Qué continuidades y discontinuidades?

¿Qué sistemas morfológicos crearán? ¿Qué modelos tipológicos pueden funcionar?

IMPLAN E IPLANEG: ÓRGANOS DE GESTIÓN

LOS ORGANISMOS DE PLANIFICACIÓN DESCENTRALIZADOS

Tanto el IMPLAN de León (Instituto Municipal de Planeación) como el IPLANEG (Instituto de planeación del Estado de Guanajuato) son organismos de planeación descentralizados, pues la gestión no depende del tiempo de los mandatos políticos. Estos organismos fueron creados con la óptica de pensar la planeación del territorio a largo plazo, y de responder a la cuestión de la limitación de los mandatos políticos.

El IMPLAN de León, dirigido por Graciela Amaro Hernández, fue creado en 1994 y es conocido en México por haber sido el primer instituto municipal de planeación, pionero de una larga serie de creación de IMPLANES en todo el país. Como consecuencia de esta larga experiencia (el instituto existe desde hace 19 años), el IMPLAN dispone de numerosas herramientas de análisis, de una gran cantidad de estudios, y de múltiples proyectos.

El IPLANEG, dirigido por Horacio Guerrero García, es la primera y única institución de planeación estatal existente en México, creada en 2007. En la ausencia de organismos de gestión de la planeación a la escala metropolitana, es hoy en día el IPLANEG quien parece el más legitimado a proponer proyectos para las zonas metropolitanas del Estado de Guanajuato.

ALGUNOS PLANES Y ESTUDIOS

UNA GRAN RIQUEZA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Tanto de parte del IMPLAN como del IPLANEG existe una gran cantidad de estudios y propuestas de proyecto en diferentes campos de intervención y sobre las diferentes temáticas de la planeación urbana.

El IMPLAN dispone de una cartera de proyectos, que agrupa el conjunto de los proyectos realizados, y que se transmite a cada uno de los nuevos gobiernos municipales. La cantidad de proyectos puede resultar vertiginosa, alrededor de temas diferentes: transporte y movilidad (plan maestro de la movilidad, rutas para peatones, red de vías para ciclistas); vivienda (plan sectorial de vivienda, intervenciones en los polígonos de pobreza, planes parciales de comunidades rurales); desarrollo sustentable (parques metropolitanos, red de parques lineales, tratamiento del agua, parques urbanos); desarrollo económico (polígonos industriales, corredor Adolfo López Mateos, zona del cuero, diversificación de la industria local, refuerzo de la producción y de la comercialización agrícola, impulsión de pequeñas y medianas empresas); infraestructuras y equipamientos (red viaria, equipamientos deportivos, sanitarios, centros comunitarios).*

El IPLANEG, en temporalidades más acotadas, ha igualmente desarrollado numerosos proyectos: Plan 2035, plan de movilidad, centros comunitarios de desarrollo integral, refuerzo de la competitividad, del turismo, refuerzo de la competitividad del sector del maíz y de los cereales, parque agro tecnológico de Guanajuato, sistema de tratamiento integral de los residuos municipales, construcción de estaciones de depuración, tren interurbano y transporte multimodal de Guanajuato.*

*los proyectos citados serán agrupados en la base de datos

Los proyectos en papel sin aplicación operacional

El efecto de sorpresa es grande cuando uno constata el abismo entre la cantidad de proyectos teóricos existentes y la situación física en el territorio metropolitano de León. Los institutos descentralizados que son el IMPLAN y el IPLANEG proponen una planeación a largo plazo y una gran cantidad de proyectos innovadores, pero carecen de un poder real de toma de decisiones, y estos proyectos no son generalmente aplicados y permanecen sobre el papel. ¿Cómo hacer que estos proyectos se conviertan en operacionales y permitir la aplicación de una estrategia de planeación a largo plazo?

LOS FRACCIONAMIENTOS



Las operaciones de construcción en masa de vivienda social que invaden los territorios periféricos de las ciudades mexicanas. Fuente: "Estado de ciudades de México", informe ONU Hábitat, 2011.

Definición

El término « fraccionamientos » designa originalmente el producto de la división del « fraccionamiento » de grandes propiedades. Más comúnmente hoy en día, se refiere a los grandes complejos residenciales cerrados o « fraccionamientos cerrados », pues el acceso es controlado, y que sería el equivalente de las « gated communities ».

La producción de grandes complejos residenciales es el modo de producción de vivienda dominante en las grandes ciudades mexicanas, no importa si se refiere a la vivienda con carácter más social o bien de las clases más altas y con más recursos.

La dinámica de lo privado y la mejora de la coordinación entre herramientas de planificación

La producción en la periferia de vivienda según el modelo de los fraccionamientos sigue las lógicas de mercado: con una alza del precio del suelo en los centros urbanos y la disponibilidad de grandes reservas de terrenos en la periferia ya en manos de algunas grandes empresas de construcción que prácticamente se reparten entre ellas el "monopolio". La economía de la construcción en México es dinámica y el sector privado en auge, ejerce una fuerte presión sobre las autoridades públicas.

La producción masiva de vivienda social, que es uno de los componentes mayoritarios de la explosión urbana, es impulsada desde el gobierno federal, gracias a las ayudas financieras del INFONAVIT (*Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores*) acordadas hacia los constructores, sin establecer ningún tipo de condiciones vinculadas a la localización de los proyectos. Por su lado los municipios parecen a veces impotentes para controlar el fenómeno y contradecir a los constructores, concediendo los permisos de construcción. En otros casos los asentamientos han sido una respuesta política y económica hacia la población más necesitada que no ha quedado cubierta por los créditos públicos al no cumplir los requisitos de salarios mínimos y/o trabajar en el medio informal.

Explosión urbana y ausencia de coherencia en el desarrollo urbano

Después de los años 2000, México ha impulsado una política de vivienda social (mediante el INFONAVIT) favoreciendo la implantación de grandes complejos habitacionales, bajo la voluntad de dar respuesta a una fuerte demanda de vivienda por un lado, y por el otro de controlar los fenómenos de crecimiento descontrolado en la periferia de barrios informales de autoconstrucción. Todo ello ha resultado en un incremento de la expansión urbana mediante la construcción masiva de vivienda en

base a modelos particularmente consumidores de espacio: viviendas unifamiliares exclusivamente, bajas densidades y sobretodo localizaciones periféricas. Y la magnitud del fenómeno es significativa: en doce años entre 2000 y 2012, se contabilizan 800,000 nuevas viviendas sociales.

Los impactos de estos desarrollos y de la explosión urbana son generalmente graves, y como consecuencia aparecen mayores disfunciones: un sobre consumo de espacios naturales y agrícolas y un cambio de tendencia en el equilibrio ambiental; una fragmentación del espacio y la ausencia de coherencia territorial (elementos aislados y condiciones intersticiales sin cualidades); alejamiento desmesurado de las zonas de empleo y de las zonas de residencia; dificultades por dar respuesta a las demandas de transporte; aislamiento y segregación de ciertas zonas, falta de equipamientos, falta de mantenimiento de los espacios públicos y lejanía de los servicios. Hoy en día se puede constatar claramente la ineficacia de este modelo mirando a un fenómeno muy concreto: el abandono (a veces incluso sin haber completado la adquisición) de viviendas.

¿Cómo imaginar otros modelos de vivienda y de vivienda social? ¿Cómo controlar la expansión urbana en la periferia? ¿Cómo integrar y rehabilitar los complejos de viviendas deshabitados? ¿Cómo favorecer el desarrollo de la vivienda en la ciudad y no en la periferia?

MOSAICO DE IDENTIDADES

El modelo de creación del espacio genera una segregación urbana y social, con fuertes contrastes. En primer lugar encontramos el contraste entre lo formal y lo informal; los dos modos de producción de la ciudad mayoritarios: la autoconstrucción de una parte, la construcción de fraccionamientos (de todo tipo) por otra. A pesar que la política de vivienda social impulsada desde los años 2000 ha permitido la construcción de un considerable número de viviendas, se constata que la autoconstrucción es todavía un fenómeno masivo de desarrollo urbano, 40% de la población activa trabaja en la economía informal, y no puede acceder entre otros a un crédito INFONAVIT.

El modelo de urbanización periférico genera enclaves, barrios cerrados en sí mismos que no establecen ninguna relación con su entorno inmediato (en el límite únicamente vial y a través generalmente de un solo acceso). Al contrario de lo que pudo haber sido su percepción de seguridad con el fraccionamiento, se encierran y se protegen de su contexto. Existen este tipo de enclaves urbanos, con espacios intersticiales sin calificar, y elementos aislados que dividen socialmente el espacio; desde fraccionamientos de las clases sociales con alto poder adquisitivo, pasando por las clases medias, hasta la vivienda de interés social o la « muy social ».

PRESENTACIÓN DE “LES ATELIERS”

Asociación sin ánimo de lucro creada en 1982 por iniciativa de los urbanistas de la nueva ciudad de Cergy-Pontoise. “Les Ateliers” son una red internacional de profesionales, de universidades y de actores de ordenamiento territorial y proyectación urbana. Centrada en el expertis de la materia urbana, la asociación organiza talleres ideados como un lugar de concepción y de creatividad colectiva. En Francia o en el extranjero estos talleres ofrecen a los gestores del territorio una mirada internacional y propuestas ilustradas sobre la estrategia territorial y los proyectos de ordenamiento urbano. Debido a la confrontación de culturas y disciplinas se convierten en lugares de intercambio de alto nivel de conocimiento.

En Francia o en otros países, estos talleres aportan a los responsables del diseño urbano una visión internacional así como propuestas innovadoras a sus problemáticas de planeación. Inicialmente centradas en las temáticas urbanísticas para el Île-de-France (un taller todos los veranos desde 1982), los « Ateliers » han desarrollado a continuación una experiencia sustancial en Asia (Tokyo, Doi Tung, Cantón, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), para diversificar después su actividad organizando talleres alrededor de la Mediterránea (Casablanca, Marsella, Alexandria), así como en África (Benín, Senegal, Mali, Camerún) y América Latina y del Norte (Brasil, México).



Recopilación de datos en la misión exploratoria del equipo de “Les Ateliers”

ORGANIZACIÓN DEL TALLER

Este taller se organizará según el método original de *Les Ateliers* que consiste en reunir durante dos semanas a 21 profesionales de países y profesiones distintas. Estos se repartirán en equipos de siete participantes con dos profesionales locales, uno de ellos vinculado a los servicios técnicos del Estado de Guanajuato o de alguno de los municipios de la ZML.

Los primeros días se dedicarán a encuentros y visitas. Durante la inauguración las autoridades locales tendrán la oportunidad de expresar directamente a los participantes su visión del tema y sus expectativas particulares. Luego, el equipo organizador anunciará la composición de los equipos que comenzarán el trabajo en grupo - sin computadoras-. Al cabo de tres días, se realizará un “foro de discusión” momento esencial en el taller durante el cual los equipos presentarán sus análisis y primeros elementos de proyectos a los otros equipos y al comité local que aportará libremente a las exposiciones.

La segunda semana, los equipos terminan su producción, esta vez con el apoyo de computadoras, para preparar su producción escrita y gráfica y la presentación final ante un jurado internacional. El jurado hace el papel de un quinto equipo en el taller y está compuesto por representantes de los actores locales, responsables del desarrollo de la ciudad, el IPLANEG y el IMPLAN, la Embajada de Francia, los socios de la ZML y personalidades de la red de *Les Ateliers*. Este jurado no tiene como función clasificar a los equipos sino valorar las propuestas hechas por los tres equipos e identificar en el seno de esta producción los elementos más pertinentes del análisis y de los proyectos para utilizar e implementar por parte de las autoridades locales. El taller no es un concurso, puesto que no hay ni premio ni clasificación de equipos. Lo importante es la capacidad de producir colectivamente, primero por los equipos y luego por el jurado, análisis, nuevas representaciones y pistas de acción, de fácil apropiación para la evolución de la Zona Metropolitana de León.

CALENDARIO DEL TALLER

PROGRAMA DE TRABAJO PROVISIONAL

Viernes 22 noviembre	Llegada de los participantes extranjeros a León.
Sábado 23 noviembre	Llegada de participantes a León (cont.). Visita al centro de León y cena de bienvenida.
Domingo 24 noviembre	Conferencias introductorias y visitas a las ciudades.
Lunes 25 noviembre	Conferencias temáticas. Ceremonia de inauguración.
De martes 26 a jueves 28 noviembre	Conferencias temáticas, luego, constitución de los equipos. Trabajo en taller (sin computador).
Viernes 29 noviembre	Foro de discusión con los actores locales.
Sábado 30 noviembre	Día libre. Excursiones propuestas.
De Domingo 1 a martes 3 diciembre	Trabajo en taller.
Miércoles 4 diciembre	Entrega de trabajos escritos (8 páginas A4 y plano A1). <i>Recepción de los miembros del jurado. Cena de bienvenida.</i>
Jueves 5 diciembre	Finalización del trabajo y ensayo de las presentaciones orales. <i>Jurado. Visitas y conferencias. Reunión comité de socios y pilotos.</i>
Viernes 6 diciembre	Jurado internacional. Presentación de los equipos, debate y luego deliberación privada del jurado. Velada final con el anuncio de los resultados y entrega de los premios.
Sábado 7 diciembre	Posibilidades de trabajo en grupos temáticos por la mañana integrando servicios ciudad y del Estado, al jurado y participantes. Excursión organizada. Partida en la noche o al día siguiente.

PARA PARTICIPAR DEL 22 DE NOVIEMBRE AL 6 DE DICIEMBRE

Este taller está dirigido a profesionales de cualquier edad y cualquier nacionalidad con una profesión o con experiencia en ordenamiento urbano. Todas las disciplinas son bienvenidas: arquitectos, sociólogos, geógrafos, promotores, paisajistas, ingenieros, economistas, artistas... El objetivo es crear 3 equipos multidisciplinares.

Es indispensable dominar al menos dos de los siguientes idiomas: francés, español, inglés. Aclaramos a los jóvenes recién graduados que es complicado aprobar una candidatura con menos de 3 años de experiencia. Los participantes serán alojados en León y trabajarán en talleres puestos a su disposición. Un documento se está preparando con los planos necesarios y las fichas temáticas de presentación del contexto y los proyectos en curso. Los participantes no serán pagados, pero los siguientes gastos son asumidos por la organización: reembolso de los gastos de viaje (billete de viaje + visa en caso de requerirse), alojamiento en habitaciones individuales, alimentación, traducción, visitas y material de trabajo. Los 21 participantes son seleccionados por el equipo organizador con base en las capacidades profesionales de los candidatos, su experiencia en temas similares, su aproximación al tema, sus facilidades comunicativas (idiomas, expresión gráfica) y su motivación.

Para presentar su candidatura, enviar por favorantes **del domingo 1 de setiembre de 2013** a la dirección electrónica leon@ateliers.org un documento PDF único (Nombre del archivo: APELLIDO_nombre) los siguientes elementos:

- Ficha candidatura rellena (descargar en www.ateliers.org).
- CV en 1 o 2 páginas.
- Nota de 1 o 2 páginas en la que se exponga la naturaleza de su interés en la participación, las competencias y/o experiencias destacables que puedan aportar valor al taller, y sobre todo sus primeras ideas y aproximaciones al tema del taller (en forma de texto y/o gráfica).

Los resultados de la selección se anunciarán entre dos y tres semanas después al cierre.

Para recibir más informaciones: leon@ateliers.org

Pilotos: Rémi Ferrand, arquitecto-ingeniero et Oriol Monfort, arquitecto-urbanista.

Asistentes-pilotos: Thomas Casanova

Referentes Ateliers : Claire Vigé Hélie, Léa Morfoisse.

www.ateliers.org