

RESEÑA

AMBIENTES URBANOS, ESTUDIOS TERRITORIALES Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PARADIGMAS (2018)

Jalomo Aguirre Francisco y García Serrano Carmina Alejandra (Coordinadores)
(2018)

José Alberto Cubillos Espinosa
Estudiante Maestría en Gobierno Urbano
Observatorio de Gobierno Urbano
2022

Universidad Nacional de Colombia -Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos – IEU Observatorio de Gobierno Urbano – OGU

Director del Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Fabio Roberto Zambrano Pantoja
Coordinadora del Observatorio de Gobierno Urbano (OGU)
Yency Contreras Ortiz
Asistente de investigación del Observatorio de Gobierno Urbano (OGU)
Martín Emiliano García Parra

Licencia de publicación

Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional (CC BY-NC 4.0), disponible en:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.es>



Responsabilidad de los contenidos

El contenido de los documentos de trabajo es responsabilidad de los autores y no comprometen a la Universidad Nacional de Colombia

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos - IEU
Observatorio de Gobierno Urbano - OGU
Teléfono: (571) 3165000 Ext.: 10845
Unidad Camilo Torres, Calle 44 No 45 - 67, Bloque C, módulo 6. Ofic. 901, Bogotá D.C., Colombia

Elaborado en Bogotá D.C., Colombia, 2022

RESEÑA

AMBIENTES URBANOS, ESTUDIOS TERRITORIALES Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PARADIGMAS (2018)

Esta obra coordinada por Francisco Jalomo Aguirre y Carmina Alejandra García Serrano, recoge los resultados de seis equipos de investigación conformados por estudiantes, docentes y especialistas del posgrado Doctorado en Geografía y Ordenación Territorial de la Universidad de Guadalajara. Desde una perspectiva crítica y transdisciplinar, los autores abordan temas y problemáticas concernientes a discusiones territoriales, tales como el turismo, la morfología, expansión y dispersión urbana, junto a la movilidad urbana sostenible.

Los autores escriben este libro colaborativo con aportes en reflexiones y discusiones a partir del énfasis en el enfoque territorial, el cual se aproxima a los fenómenos más allá de su dimensión espacial, bien sea por la ocupación en el espacio geográfico o por las transformaciones morfológicas; teniendo en cuenta cómo las relaciones económicas, sociales, culturales, ecológicas, políticas y de gobierno inciden entre los actores y sus relaciones en escalas espaciales. En las investigaciones se recogen temas y subtemas urbano-territoriales presentes en México, los cuales a la luz de perspectivas generales y particulares contribuyen en el reconocimiento y propuestas de atención integral transdisciplinar en casos de estudio.

La obra se compone de seis investigaciones que tienen como núcleo principal el análisis a dinámicas socioeconómicas presentes en el turismo, las transformaciones morfológicas asociadas a factores productivos como la industria manufacturera y la dispersión residencial, y la movilidad. Las seis investigaciones comprenden tres campos de estudio. En el primero, se aborda la dimensión turística de dos territorios. En el segundo, los autores estudian la morfología urbana, sus cambios, el crecimiento urbano y la producción del suelo ligado a componentes de identidad cultural y sus impactos socioeconómicos en grupos poblaciones y el crecimiento de periferias. Finalmente, se cierra el libro con investigaciones concernientes a la movilidad en ambientes urbanos metropolitanos y dispersos, a partir de reflexiones sobre el cambio de paradigma hacia la movilidad urbana sostenible vinculada a variables como integración social, económica, cultural y ecológica.

En términos metodológicos y teóricos las investigaciones desarrollan su reflexión a partir de un abordaje teórico y conceptual desde el objeto analizado y el objetivo de la investigación; luego se analiza el contexto del fenómeno de estudio y sus vínculos con los casos concretos de análisis para, posteriormente, elaborar diagnósticos territoriales, históricos, demográficos y urbanos de los municipios, ciudades o aglomeraciones estudiadas. Con ello, se espera aportar a la reflexión de cambios de paradigma en las áreas de turismo, morfología urbana y movilidad sostenible.

En el capítulo 1. *Modelo de Destino Turístico Inteligente en Isla Cozumel*, escrito por Arlett Vidarte y Francisco Jalomo, se presenta la discusión referente a la inteligencia territorial y las diferencias entre Ciudades Digitales y Ciudades Inteligentes, a partir del análisis la política pública turística mexicana y sus influencias por modelos de turismo en España. Si bien en ambas categorías el factor tecnológico es central para el desarrollo de las comunidades en la vida urbana, la característica principal que las diferencia, es la apuesta por la sostenibilidad presente en principios, la eficiencia económica y la equidad social y medioambiental, fundamentos centrales de las Ciudades Inteligentes.

Con el eje de sostenibilidad y al reconocer que hay modelos de ciudad y de turismo que requieren el tránsito a paradigmas más eficaces de desarrollo económico y mejora de la calidad de vida, se sugiere la reflexión acerca de los Destinos Turísticos Inteligentes (DTI). En estos, la dimensión del sector privado y la competitividad cobran una dimensión especial, en contraste con el foco de las

ciudades inteligentes, donde el rol público, la gobernabilidad y la calidad de vida de los residentes es el centro de las acciones.

Finalmente, los autores sitúan la reflexión en el caso del DTI en Isla Cozumel, se incorpora el análisis a las políticas públicas e instancias administrativas que impulsan acciones de promoción de turismo desde gobiernos locales; se construye un diagnóstico de la Isla de Cozumel en materia de crecimiento poblacional, cambios en la morfología urbana y evolución del asentamiento urbano. Como principal conclusión los autores destacan los requerimientos de sostenibilidad turística y en servicios públicos necesarios en la implementación del DTI en el espacio urbano de Isla Cozumel.

En el capítulo 2. *El turismo como motor de desarrollo local en el municipio de Cihuatlán, Jalisco, México*, sus autores Alejandra Gutiérrez y Manuel Bernal, analizan la relación entre el desarrollo local del municipio de Cihuatlán y la actividad turística a partir de las teorías del desarrollo local para revalorizar aspectos endógenos no estrictamente económicos, como es el caso de mejores condiciones de vida, la participación articulada entre actores locales, su cooperación, su cultura local y el patrimonio histórico. Estudian cómo elementos como la identidad común y en el empoderamiento de actores locales contribuyen al desarrollo local apoyado en pilares como el gobierno local, los sistemas productivos, el tejido social y actores que permitan una articulación con actividades productivas con las cuales se dinamiza el territorio.

Uno de los casos de estudio seleccionados son Cihuatlán en Jalisco, en el cual revisan su actividad turística como motor del desarrollo, su contribución al PIB y la generación de nuevas fuentes de empleo, así como los incentivos para atraer desplazamientos, servicios y mercadeo. En esta dirección los autores señalan que el modelo de clúster turístico unido a encadenamientos productivos ha dinamizado la economía, gracias a la organización de la producción local. Se presenta la co-ubicación de empresas complementarias en el clúster turístico de Cihuatlán. Asociado a lo anterior, en el capítulo se problematiza sobre los impactos negativos que trae consigo la dependencia económica al sector terciario en materia de baja afluencia turística, subempleo e incremento en el costo de vida de los residentes. Con base en estas consideraciones, se hace énfasis en la importancia de políticas redistributivas y bienestar social, pues pese a los incentivos turísticos creados en materia gubernamental y a través de comisiones económicas, en el municipio se presentan condiciones de marginación a las cuales los gobiernos locales no han dado oportuna respuesta.

Como principal contribución se enfatiza en la vulnerabilidad del sector turístico a amenazas externas, las cuales se deben afrontar involucrando encadenamientos con otros sectores productivos y retomando actividades primarias. Adicionalmente, respecto a la vulnerabilidad del sector, se señala la importancia de aprovechar oportunidades económicas que este brinda y por medio de instituciones y el gobierno local mejorar la calidad de vida de los pobladores.

En el tercer capítulo, titulado: *Cambios en la morfología urbana de la industria manufacturera en Ciudad Juárez, Chihuahua*, sus autoras Liliana De Haro De León y Myriam Colmenares, buscan destacar los componentes del plano urbano en una ciudad fronteriza a partir de la noción del espacio como producto social moldeado por sus sociedades. Con base en lo anterior, destacan características del plano urbano en la Ciudad de Juárez, apoyadas en el concepto de morfología urbana asociado al espacio geográfico y a la producción de suelo para actividad industrial.

Al dimensionar la morfología de la ciudad desde los componentes del plano urbano, en el capítulo se muestra la conexión de lo físico, es decir la estructura urbana, con lo social, como procesos y prácticas desarrolladas por sociedades urbanas. De esta manera, las autoras señalan que los aspectos culturales (costumbres, tradiciones, estructuras sociales) y económicos (formas de trabajo, la acción de sectores ricos y pobres, y las inversiones públicas y privadas) modifican, según sea su intensidad, la estructura urbana de una ciudad. Precisamente muestran cómo por decisiones de producción e inversión privada, la localización de la actividad industrial viene impactando en el ámbito territorial del diseño de las ciudades.

De acuerdo con autores como Sobrino (2016)¹ y Vite (2011)² modelos teóricos de localización industrial en ámbitos territoriales de escala nacional o interna se conforman por vertientes como modelos de intercambio respaldados por recursos naturales, tecnología y mano de obra (disponible y capacitada). Por su parte, en economías internas de escala se propician incentivos para la especialización productiva conformados por factores como el mercado de trabajo, costos de transporte, oferta de suelo, fuentes de energía, promoción gubernamental, entre otros. Un modelo adicional es el relacionado con la nueva geografía económica que enfatiza en la concentración geográfica mediada por costos de transporte y economías internas de escala.

Apoyadas en lo anterior las autoras analizan la morfología urbana en Ciudad Juárez en Chihuahua, considerando el efecto de acontecimientos Históricos-Urbanos, las características sociodemográficas, la injerencia de políticas públicas, estímulos y acciones gubernamentales, como es el caso de la creación de zonas residenciales y vialidades; junto a los cambios en la morfología urbana por el emplazamiento de la actividad industrial manufacturera. Finalmente, las autoras concluyen que Ciudad Juárez refleja en su morfología urbana elementos de ciudad fronteriza y ciudad manufacturera, con una expansión urbana producto de parques industriales ubicados a las afueras de la ciudad, y presenta como consecuencia trazos y tramos inapropiados para la población trabajadora. Según su capacidad adquisitiva, se cuenta con acceso a la estructura e infraestructura de la ciudad, configurando una distribución de población y acceso a servicios en función del poder adquisitivo, propiciando una ciudad con amplias diferencias socioeconómicas.

En el capítulo 4. *Los estudios asociados a la dispersión urbana moderna, del mundo a la metrópolis del occidente mexicano*, Héctor Hernández expone el estado de investigación en el que se encuentra la dispersión urbana como proceso asociado a la expansión urbana. Resalta las contribuciones metodológicas en este campo y los hallazgos según estudios de metrópolis, a través del empleo de Sistemas de Información Geográfica, combinando fotos a gran altitud e imágenes de satélite para determinar la evolución en la utilización del suelo. También presenta análisis espacio-temporales en los cuales se identifican áreas urbanas con imágenes de satélite y se cuantifican incrementos en las formas compactas o dispersas de los territorios. Para analizar la dispersión y fragmentación urbana, además de lo anterior se acude a la geodemografía y la información censal desagregada para identificar clúster y áreas residenciales.

Por otro lado, presenta el uso de herramientas estadísticas y cartográficas para determinar el crecimiento metropolitano o la evolución de la huella de ciudad, además de incluir entrevistas semiestructuradas para identificar la exclusión social. Apoyado en lo anterior, Hernández revisa investigaciones en Estados Unidos, Europa y América Latina, con el objetivo de resaltar similitudes y diferencias en la dispersión urbana, desde sus enfoques, medición y causas provocadas.

Hernández indica que el concepto *sprawl* (dispersión urbana) se usó por primera vez en 1950 para describir el crecimiento que se desborda de límites en los pueblos. Con el concepto *sprawl* se distinguió inicialmente emplazamientos metropolitanos de lo que más adelante se conocería como suburbios. Ahora bien, la ciudad dispersa ha sido conceptualizada de varias formas, ya sea como suburbanización, periurbanización, o expansión urbana descontrolada. En la conceptualización existente también se reconoce que los conglomerados urbanos en la actualidad se pueden comprender

¹ Sobrino, J. (2012). La urbanización en el México contemporáneo. En: *Desarrollo regional y urbano. Análisis estratégico para el Desarrollo*. Ciudad de México: Juan Pablos Editor, Volumen 13. Consejo Nacional de Universitarios. Páginas: 295-321. (2016). Localización industrial y concentración geográfica en México. En *Estudios Demográficos y Urbanos*. Ciudad de México: El Colegio de México, Volumen 31, Número 1. Páginas: 9-56.

² Vite, Miguel A. (2011). Territorio y localización industrial: algunas consideraciones generales. En *Mundo Siglo XXI* (revista). Ciudad de México: Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales (CIECAS-IPN), Volumen VII, Núm. 26. Páginas: 119-129.

por sus dimensiones globales y metropolitanas (metrópolis, metápolis, postmetrópolis, ciudad postmoderna, ciudad postfordista, ciudad fronteriza, entre otras). En Estados Unidos, según la revisión, hay vinculación directa entre el crecimiento disperso y la dispersión del empleo, más la alta dependencia de la población al automóvil y su configuración en la ciudad. En lo que respecta a Europa, hay tendencias en la conformación de un sistema policéntrico que dispersa y descentraliza a la población y el empleo, con una infraestructura vial que orienta el acceso por dicho crecimiento discontinuo.

Por su parte, en América Latina la expansión urbana según el autor se manifiesta con un dinamismo urbano fomentado por patrones de ocupación que se ha traducido en escasa descentralización económica, de modo tal que se configuran periferias tentaculares donde se refuerza la prestación de servicios en la localización central de la ciudad. De esta manera, la dispersión está impulsada por el papel hegemónico del capital inmobiliario financiero para el que se hace necesario la promoción de intervención estatal, con efectos irreversibles en materia ambiental, social y de exclusión. Como reflexión final, el autor considera que el paradigma de la ciudad planeada y regulada por el Estado está por desvanecerse por el ritmo del capital privado y el capital inmobiliario, lo cual supone que la dispersión urbana es atendida de forma flexible por el “Estado regulador”.

En el quinto capítulo denominado *Morfología de la movilidad urbana: autotransporte en Tepic*, Sylvia Serafín, Fernando Flores y Mario González estudian la configuración urbana del transporte público (denominado por los autores también autotransporte público) a partir de la explicación de la configuración morfológica de las rutas en la movilidad cotidiana en la ciudad de Tepic, en el Estado de Nayarit; ciudad que posee una estructura territorial consolidada por la interacción desordenada de nuevas colonias y fraccionamientos espontáneos del espacio por la fuerza de las variables demográficas, económicas, culturales y espaciales que no han contado con directrices o modelos de planeación urbana eficaces. Como consecuencia de ello, el transporte urbano crece de manera desordenada focalizando la atención de ciertos grupos de la población, sin coordinación o integración.

En la expansión de la ciudad de Tepic cobra importancia la intervención operativa de actores del transporte, los cuales delimitan espacios y territorios a ser atendidos de acuerdo con su nivel de agremiación y reconfiguran mediante relaciones con el gobierno sus dimensiones operativas en materia de unidades de transporte, servicio al cliente, renovación del parque vehicular, entre otros. En la estructura territorial de Tepic, las fuerzas políticas, demográficas, económicas y culturales de cada colonia y los nuevos fraccionamientos territoriales limitan y coordinan el manejo de recorridos en tiempo y distancia de las rutas que se operan. A nivel metodológico los autores estudian el transporte público en Tepic caracterizando la estructura territorial de la ciudad y su conurbación con Xalisco, identifican las organizaciones de transporte público presentes y las rutas de servicio del transporte público que operan con su ubicación cartográfica sobre el tejido urbano; teniendo en cuenta el número de vehículos que circulan, encuestas origen-destino e información de la dirección de tránsito y transporte del Estado de Nayarit.

Como reflexión principal se señala que en la aglomeración urbana de Tepic, el centro de la ciudad proporciona bienes y servicios para su entorno y otras aglomeraciones urbanas de menor tamaño. Dada su importancia económica, cultural, simbólica y política es un lugar de afluencia obligado, por lo que para los autores, el centro de la ciudad de Tepic cumple con la teoría de los lugares centrales de Christaller, debido al suministro de funciones comerciales y servicios que atraen a los usuarios de transporte. A su vez, el crecimiento de la ciudad y la localización de actividades industriales contribuye a la jerarquía de lugares centrales de tamaños diversos para los cuales se oferta una red de transporte que responde a la interacción económica y espacial, y a relaciones interurbanas (origen – destino) en la movilidad cotidiana.

Como cierre, en el sexto capítulo, titulado *La construcción del paradigma de la movilidad urbana sostenible: el reto metropolitano en México*, sus autores, Mario Gonzáles, Yefer Asprilla y

Mauricio Camarena muestran el desafío que representa consolidar un cambio de paradigma desde la planificación urbana, la integración económica, social y ambiental de la movilidad.

Inicialmente los autores reconocen la presencia de movilidades motorizadas y no motorizadas en el habitar urbano y periurbano metropolitano de México y de ciudades latinoamericanas. En la movilidad motorizada participan la totalidad de sistemas de transporte que emplean combustibles fósiles, aunque están presentes vehículos motores híbridos o eléctricos. De esta manera, entre la movilidad motorizada se encuentra el transporte público y privado; autobuses colectivos, BRT, vehículos personales, taxis, ubers, metros, trenes ligeros, tranvías, entre otros y servicios alternativos no reglamentados como moto taxis. En la movilidad no motorizada se ubican los sistemas de transporte que requieren energía motriz, como es el caso de la bicicleta o el caminar a pie.

Posteriormente, se analiza el costo de la movilidad motorizada en escenarios de expansión y conurbación en regiones y áreas metropolitanas en las cuales se desplazan servicios, información, mano de obra, oficinas y plantas industriales a entornos urbanos periféricos que requieren conectividad en la mayoría de las ocasiones brindada por infraestructura viaria y automovilidad; así mismo, se comprenden sus externalidades en materia de calentamiento global, contaminación local, congestión, accidentes viales, heridos y muertos. Como respuesta a los efectos de las externalidades en materia medioambiental, territorial y de salud pública —especialmente los relacionados con cambio climático, los autores desarrollan el enfoque sostenible en la planificación de la movilidad.

De acuerdo con los autores, en la construcción del paradigma en la movilidad urbana sostenible el gran reto consiste en la distribución equitativa del espacio urbano de modo que sea posible reconfigurar la conectividad territorial intra e interurbana, con medios de transporte para los ciudadanos, mediante sistemas para el desplazamiento eficientes, seguros, inclusivos, accesibles, menos contaminantes; lo cual implica la priorización de modos no motorizados y transporte público, mezclas de usos del suelo, ciudades compactas, amables e incluyentes donde el peatón es el sujeto fundamental de la movilidad cotidiana. En esta investigación a nivel metodológico los autores realizan revisión documental e inspección *in situ*, se emplean informes gubernamentales y directrices de organismos multilaterales como Naciones Unidas, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) y el CAF - Banco de Desarrollo de América Latina.

En resumen, esta obra presenta en sus seis apartados estudios de ambientes urbanos a partir del análisis a políticas públicas, acciones de gobiernos locales, cambios en la morfología urbana, la localización industrial, la movilidad urbana y el transporte público, a través de Sistemas de Información Geográfica, imágenes de satélite, análisis espacio-temporales, geodemografía, información censal, antecedentes históricos, rutas de transporte público y encuestas de movilidad origen-destino. De este modo se caracteriza y cartografía la localización de actividades industriales, comerciales y residenciales, al tiempo que identifica la configuración de ciudades en estructura territorial y tejido urbano según su interacción económica y espacial.

Por otro lado, en la construcción de nuevos paradigmas la apuesta del texto invita en el campo del turismo a desarrollar la sostenibilidad articulada con las necesidades sociales, ambientales y económicas de los territorios, atendiendo de esta forma factores de deterioro como consecuencia del turismo y considerando a la población local. También se problematiza la dependencia al sector turístico y se acentúa la importancia de políticas redistributivas, de equilibrio y bienestar social en la población local.

En lo concerniente a la dispersión y cambios en la morfología urbana la identificación de un nuevo paradigma se expone cómo la ciudad planeada y regulada por el Estado se desvanece por los alcances del capital privado e inmobiliario. Finalmente, en el ámbito de la movilidad la construcción de nuevos paradigmas trae consigo la necesidad de integración de las dimensiones económicas, sociales y ambientales de la movilidad, lo cual implica reconfigurar la conectividad territorial con medios de transporte para los ciudadanos, mediante sistemas sostenibles con ciudades más compactas de modo que se invierta la pirámide de la movilidad y el peatón sea a nivel jerárquico el actor con mayor prioridad.

Bibliografía

Jalomo, F. y García, C. (2018), (Coordinadores), “*Ambientes Urbanos, Estudios Territoriales y Construcción de Nuevos Paradigmas*”, Universidad de Guadalajara, ISBN obra completa 978-607-547-189-1, ISBN volumen 1: 978-607-547-190-7, Guadalajara, Jalisco.