

Planificación Física - Cuba



REVISTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO



Número 13 / 2007

ISSN 0138-6239

Planificación Física - Cuba

Artículos publicados en números anteriores
(AÑOS 2001 - 2003)



Número 1/2001 40 años de la Planificación Física en Cuba. Logros, experiencias y retos. / El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe. / El ordenamiento territorial en la mitigación de las inundaciones costeras. / La Fumia: sitio codiciado. / El turismo de naturaleza en Cuba. / El precio de negociación del suelo en el ámbito urbano. / Sistema de Asentamientos: teoría, aplicaciones y retos. / Lo esencial en el nuevo Esquema de la Ciudad de la Habana.

Número 2/2001 Importancia del ordenamiento territorial en el turismo. / El sector del turismo en Cuba. Diagnóstico y proyecciones. / El planeamiento del turismo a escala nacional: necesidad y retos. El Esquema de Ordenamiento Territorial del Turismo Internacional. / El Paseo Los Taínos: ordenamiento y algo más que soñar... / El desarrollo turístico de Cayo Coco y su impacto en la región de influencia. / La ordenación del litoral en Andalucía. / El diseño urbano en El Cerro, tema de la colaboración interuniversitaria entre Francia y Cuba. / La Habana junto al agua. Revitalización de puertos, costas y riberas. / Análisis y cartografía de la vulnerabilidad a la inseguridad alimentaria en Cuba: aspectos metodológicos y principales resultados. / Antón Chico Resort. / Experiencia de Hábitat en las Agendas 21 Locales en el mundo durante los últimos diez años. Los enfoques y las lecciones aprendidas. / Juan Bruno Zayas. "Una calle para convivir".

Número 1/2002 Ideas para un "Modelo de Intervención" en la vivienda de interés social. Su aplicación en La Habana Vieja. / Proyecto de urbanización Roble-Hata. / Santa Lucía de Cuba: realidades de un planeamiento territorial. / Necesidad y complejidad de las políticas para los Sistemas de Asentamientos Humanos. / Concepción del Plan de Ordenamiento Territorial y Urbanismo del municipio. / Las áreas verdes y su impacto ambiental en la ciudad de Santa Clara. / Análisis y cartografía de la Vulnerabilidad a la Inseguridad Alimentaria: principales avances y resultados de la aplicación del ejercicio en Cuba. / Proceso de selección de una ciudad cubana y su integración al Proyecto Agenda 21 Local. / En el parque de Neptuno Villalón. / Promoción de inversiones urbanas en el contexto de la competitividad y globalización.

Número 2/2002 La primera comunidad rural entregada por la Revolución. / "Se acordó que el PDHL apoye en Cuba cuatro grandes procesos prioritizados...", expresó el Señor Giovanni Camilleri, Asesor Técnico Principal del PDHL / Cuba, en entrevista concedida a nuestra revista. / Los asentamientos humanos dispersos. Algunas consideraciones sobre las condiciones de vida. / Paisaje, instalaciones hoteleras, turismo y medio ambiente del Ayuntamiento de Sevilla. / El Centro Histórico de La Habana: un modelo de gestión pública. / La valoración del impacto ambiental y su posible inserción en el planeamiento de los polos turísticos. / Actividades principales del proceso Agenda 21 Local: breve reseña de su contenido y ejecución.

Número 1/2003 Los Planes Especiales de Áreas Verdes dos años después. / Morro-Cojímar: todavía en espera... / Proyecto arquitectónico urbano. / El Nuevo Urbanismo es un movimiento de permanente inconformidad con la realidad siempre imperfecta. Entrevista a Andrés Duany. / Pacto Urbano de Bayamo. Proyecto Agenda 21 Local. / Proyecto de investigación. Enfrentando la erosión en Playa Mayabeque. / Los cambios globales en Cuba y el ordenamiento territorial. / Creación y evolución histórica del Paseo de Carlos III de la Ciudad de La Habana.

Número 6/2003 Camagüey: ciudad de riqueza urbanística especial. Encuentro con el Lic. Luis Álvarez Roldán. / La forma en el planeamiento de la ciudad. / Camagüey: la rehabilitación de los servicios comerciales y la imagen de la ciudad. / El abasto agroalimentario a la ciudad de Camagüey. Posibilidades de aplicación de un Sistema de Información Geográfica. / Instituto de Planificación Física: historia y principales funciones. / Así comenzamos... / Ciudad y territorio: cuatro décadas de planeamiento y gestión en Cuba. / Aspectos económicos de la planificación y gestión urbanística.

Publicación semestral promovida por el Instituto de Planificación Física que estimula la divulgación de trabajos teóricos o aportes prácticos relacionados con problemas generales y específicos del ordenamiento territorial y el urbanismo, que incluyen la organización espacial de actividades económico-sociales, la organización, gestión y control del planeamiento físico, la estructuración del Sistema de Asentamientos Poblacionales y el planeamiento de las ciudades, así como otros temas referentes a la arquitectura y el urbanismo.

SUMARIO

- 2** Ordenamiento territorial y urbanismo en Cuba: hacia la equidad y la sustentabilidad. **Ing. Graciela Rodríguez Rodríguez.**
- 5** Relatorías de la Convención. Mesa de Trabajo No. 1. Gestión Urbana y Municipal. **Arq. Fausto Martínez García, Dr. Joaquín Paumier Quiñones.**
- 7** Mesa de Trabajo No. 2. Planeamiento y Diseño Urbano. **MSc. Mailyn Esther Castro Premier, MSc. Lesbia Manuela Zaldívar Cossío.**
- 9** Encuentro sobre los problemas y potencialidades de la Estructura y la Movilidad Urbanas Sustentables. **Arq. Miguel Padrón Lotti, Arq. René Lechleiter.**
- 11** Evento de Ordenamiento Territorial. **Ing. Gabriel López Díaz, MSc. Carlos Manuel Rodríguez Otero.**
- 13** Reseña de la Convención. **Arq. Mirta Hernández González.**
- 15** Programas para la población rural en América Latina y el Caribe. **Arq. Fausto Martínez García, Arq. Salvador Gomila González.**
- 21** Un enfoque para un modelo de ordenamiento urbano. Enfoque hacia la integración patrimonio-sistema turístico-recreativo. **MSc. Libys Martha Zúñiga Igarza.**
- 31** Ordenamiento del espacio turístico del Centro Histórico de Camagüey. **MSc. Marisabel Torrens Amador.**
- 37** Turismo, ¿amenaza u oportunidad para las ciudades? **MSc. Libys Martha Zúñiga Igarza.**
- 43** Movilidad urbana en el Proyecto Agenda 21 Local/Geo-Ciudad de Holguín. **Ing. Jorge Luis Rodríguez Gómez.**
- 48** Noticia. ONU-Hábitat anuncia a los ganadores del Pergamino de Honor 2007. **Arq. Concepción Álvarez Gancedo.**
- 49** Gestión portuaria y desarrollo local. **MSc. Lesbia Manuela Zaldívar Cossío, Dra. Norma Rodríguez Martínez.**
- 56** Noticia. Cuarta sesión del Foro Urbano Mundial. **Arq. Concepción Álvarez Gancedo.**
- 57** Noticia. Efectuados en Santiago de Chile la XVI Reunión de Ministros y Autoridades Máximas de Urbanismo y Vivienda de América Latina y el Caribe, y el XII Foro Iberoamericano de Vivienda y Desarrollo Urbano. **Arq. Fausto Martínez García.**
- 63** Crónica de una experiencia en Vietnam llena de simbolismo, historia y tradiciones. **Arq. Boris Pantaleón Orozco.**
- 77** Noticia. Centro de Capacitación del Proyecto Agenda 21 Local en Santa Clara. Un ejemplo de Buena Práctica. **MSc. Marianela Cruz Cabrera.**
- 79** Reseña. Primer Curso Regional de Capacitación EMIS de la Agenda 21 Local. **MSc. Lucía Favier González.**

Cubierta y contracubierta: Vistas de la provincia de Holguín.

Número 13 2007

Dirección:

Mirta Hernández González

Subdirección Editorial:

Gisela Domínguez Battle

Edición: Mercedes Llanes Díaz. **Consejo Editorial:** José Antonio Perdomo Concepción, Miriam Rodríguez Díaz, Manuel de Jesús Mendoza Castellanos, Ada Luisa Pérez Hernández, Joaquín Paumier Quiñones y Miguel Padrón Lotti. **Redacción y Corrección:** Lourdes Viera Montes de Oca Díaz y Carmen Peñalver Alderete. **Diseño, Realización Computarizada y Tratamiento Digital:** Juan Carlos Gutiérrez Lamazares y Carlos Gutiérrez Servat. **Oficina Editorial:** Lamparilla No. 65 entre Mercaderes y San Ignacio, La Habana Vieja, La Habana, Cuba. Teléfonos: 862-8525 y 862-9240 ext. 116. Fax: (53.7) 866-5581. E-mail: mirta@ipf.cu. **Fotomecánica:** Da Vinci de Cuba, S.A. **Impresión:** Pontón Caribe S.A.

Inscripta como impreso periódico en la Dirección Nacional de Correos, Telégrafos y Prensa. Los artículos firmados no expresan necesariamente la opinión de la revista. Los autores son los únicos responsables de los criterios por ellos emitidos. Se autoriza la reproducción parcial de la información contenida en esta revista, siempre que se cite la fuente.

ISSN 0138-6239 RNPS 0426

Precio en Cuba: \$ 10.00 MN \$ 5.00 CUC

Esta edición ha sido realizada con la colaboración y ayuda financiera del Instituto Urbano Canadiense.

Ordenamiento territorial y urbanismo en Cuba: hacia la equidad y la sustentabilidad

Conferencia Magistral ofrecida por el Ing. Graciél Rodríguez Rodríguez, Presidente del Instituto de Planificación Física, en la inauguración de la Convención

ESTIMADOS participantes, invitados y autoridades que nos acompañan en la Convención:

Les damos nuestra más fraternal bienvenida con la expectativa de que el examen colectivo de los problemas y retos en materia de ordenamiento territorial y urbanismo genere nuevas ideas para elevar su contribución al desarrollo de nuestros pueblos, y la conformación de procesos globales crecientemente sustentables, equitativos y solidarios, que hagan mejor este mundo y a cada uno de nosotros, en un contexto de necesario y creciente intercambio de experiencias.

Quisiera me permitan compartir con ustedes algunas referencias iniciales sobre el ordenamiento territorial y el urbanismo en Cuba.

El modelo de sociedad socialista que la Revolución construye avanza en su desarrollo con resultados creativos y relevantes, aprendiendo de sus propios errores, pero, en cualquier caso, claramente orientado por principios de justicia social, identidad cultural, sostenibilidad ambiental y viabilidad económica, explícitamente formulados a través de un contexto político y una práctica participativa que garantizan su constante enriquecimiento y la interacción con los procesos positivos de la globalización. En ese ámbito, la solidaridad no solamente es un rasgo central de la sociedad, sino también un elemento clave de su proyección y actuación internacional.

Por ello, no resulta ocioso reiterar que la concepción y la práctica del ordenamiento territorial y el urbanismo en Cuba constituyen la expresión de la voluntad política de la Revolución de poner el suelo y las edificaciones en



función de las necesidades sociales, para lo cual éstos dejaron de estar sometidos a las ciegas leyes del mercado y la especulación. Es así que el Estado constituye el promotor y garante eficaz de la aplicación progresiva de los principios de sostenibilidad y de equidad urbano-territorial, aun cuando estos objetivos tengan, necesariamente, un alcance de mediano y largo plazo. De esta manera, el ordenamiento territorial y el urbanismo tienden a consolidarse como instrumentos de dirección del Estado, estrechamente asociados a la política social, económica y ambiental desde la creación de la actividad de Planificación Física en 1960.

Como es conocido, la desintegración del campo socialista europeo unido al recrudecimiento del bloqueo im-

perialista han generado significativas afectaciones al desarrollo del país, incluido el ordenamiento del territorio y los asentamientos humanos, lo que dio lugar al llamado período especial. En ese nuevo escenario hubo necesidad de introducir cambios en numerosos procesos de planificación y gestión de la sociedad, sin comprometer los avances logrados en la salud y la educación, entre otros objetivos sociales. Puede afirmarse que pocos países han tenido que enfrentar situaciones tan adversas y no sólo resistir, sino recobrase y continuar desarrollándose.

Es así que el territorio actual, notablemente más equilibrado que el precedente, sigue siendo sujeto y objeto de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, pero su conformación no ha estado exenta de los riesgos asociados a la crisis económica de la que el país está emergiendo, aunque siempre bajo premisas de justicia social y sostenibilidad ambiental.

En esta nueva coyuntura económica, caracterizada por su alto nivel de incertidumbre, el Sistema de la Planificación Física ha dado respuestas, con la inmediatez requerida, a la localización de numerosas actividades emergentes apoyándose en el conocimiento que sobre las potencialidades y restricciones del territorio y los asentamientos humanos se han adquirido a lo largo de sus cuarenta y siete años de experiencia.

Hasta el presente, las políticas de ordenamiento territorial y urbanismo se han expresado implícitamente en una nueva generación de planes elaborados durante los primeros años de este siglo, que cubrieron a todas las provincias, municipios y principales asentamientos urbanos del país; pero en la actualidad se están dando los primeros pasos para formularlas de manera explícita, en la búsqueda de mecanismos para mejorar su aplicación y control por las instituciones implicadas. Uno de sus fundamentos está constituido por varios estudios de alcance nacional, en proceso de conclusión, que contribuirán a conciliar los enfoques sectoriales con los urbano-territoriales, en sus dimensiones ambientales, sociales, culturales, económicas y tecnológicas.

No obstante, la necesidad de ganar en capacidad de previsión para ofrecer respuestas fundamentadas ha mantenido en el debate la disponibilidad de instrumentos de planeamiento, evaluación, control e información urbano-territoriales eficaces, que sean capaces de articular soluciones de corto plazo, con visiones de mediano plazo y evaluaciones de impactos a largo plazo. Se trata de potenciar la concepción del planeamiento como un proceso que sea capaz de combinar estratégicamente elementos necesariamente determinantes con la flexibilidad necesaria en relación con otros que

responden a la dinámica de las oportunidades, y una mayor capacidad de gestión. Para ello se ha identificado el fortalecimiento de los vínculos entre la planificación física y la planificación económica como un componente clave en la efectividad de los planes.

El inicio del período de recuperación iniciado a finales de los años '90 marcó una nueva etapa de desarrollo. Pese al recrudecimiento del bloqueo por parte del imperialismo norteamericano y los retos que impone al desarrollo económico del país la actual coyuntura internacional, Cuba ha experimentado en los últimos años notables avances en todos los órdenes. En el 2006 el Producto Interno Bruto creció un 12,5% respecto al año anterior. Este crecimiento económico se traduce en nuevas inversiones en todos los sectores económicos y sociales, a las que el ordenamiento territorial y urbano ha ofrecido respuestas de localización con la eficiencia que el país demanda.

En la actualidad, los procesos de cambio socialista que despliega el país incluyen entre sus prioridades un conjunto de objetivos económicos, sociales y ambientales a los que el ordenamiento territorial y el urbanismo deben aportar su enfoque integrador, con creciente calidad. La mayoría de estos objetivos tienen significativos resultados antecedentes en materia de planeamiento físico, lo que contribuye a formular propuestas en plazos de tiempo relativamente breves. Entre estos están los siguientes:

- El desarrollo local, con la identificación de potenciales y prioridades que ofrecen los planes a cada nivel.
- La actualización de la división político-administrativa del país para adecuarla a los cambios de todo tipo que han ocurrido en el territorio, de manera que se facilite la gestión de gobierno y las instituciones a todos los niveles.
- La eficiencia del proceso inversionista en relación con la calidad de los estudios de macro y micro-localización de inversiones que expresan, de una parte, los requisitos de localización de cada nueva actividad y, por la otra, las condiciones y regulaciones físico-espaciales para su mejor implantación.
- El ahorro de energía con enfoques propios de las estructuras territoriales y la urbanización que contribuyan a ese fin, la adecuada localización de las instalaciones generadoras de electricidad descentralizadas, así como los nuevos conjuntos de generación de energía renovable.
- La localización de las obras para la extracción y procesamiento de petróleo y gas, que integran el

programa nacional que debe conducir a la autosuficiencia en este campo.

- La reestructuración territorial de la agricultura y de la agroindustria azucarera en particular, en un contexto en el que el país despliega acciones para elevar la producción alimentaria, lo que está modificando el uso de la tierra y la base económica de muchos asentamientos poblacionales.
- La modernización y reconversión industrial del país, con estudios territoriales que priorizan el níquel y la industria alimentaria, entre otras ramas.
- El desarrollo acelerado del turismo, para el que se han elaborado y actualizado los estudios nacionales, regionales y locales sobre los potenciales para esta actividad, así como los planes que orientan el desarrollo físico-espacial de los polos turísticos en expansión.
- La elevación de la calidad de vida de la población a través de la localización equitativa de los servicios educacionales, de salud, culturales, así como las actividades recreativas y deportivas, tanto en los asentamientos como en las zonas rurales de todas las provincias, lo que ha contribuido a reducir las diferencias en cuanto a su accesibilidad por la población.
- El desarrollo en materia de vivienda y su infraestructura, con la elaboración de todos los planes parciales y estudios de localización urbanos que garanticen su coherencia con los planes generales aprobados.
- La recuperación de la infraestructura de transporte y la movilidad de la población en particular, con la aplicación práctica de enfoques y soluciones que contribuyan a que las estructuras urbanas faciliten los movimientos necesarios.

Junto a los resultados que compartimos con ustedes en esta Convención persisten las limitaciones objetivas y subjetivas que ha impuesto el Período Especial, pero más aún persiste la voluntad de superarlas a partir de las significativas oportunidades que ha generado la Revolución, especialmente con el enorme capital humano en acelerado crecimiento cuantitativo y cualitativo, determinante para conformar un desarrollo social basado en el conocimiento y la cultura, cuyos positivos efectos actuales avizoran el futuro que deseamos. Aspecto integrante de este contexto es la necesaria elevación de la disciplina y el control urbano-territorial por las instituciones y la población en relación con la construcción consciente, culta y ordenada de su propio entorno físico-espacial.

Como parte de este desempeño, las relaciones de colaboración internacional que ha ido construyendo

el Instituto de Planificación Física están también presentes en esta Convención y deben ser consideradas como alianzas en constante crecimiento. Constituyen la expresión de un intercambio entre países y organizaciones, altamente positivo, sustentado en valores compartidos que aportan enfoques y soluciones para todos, así como enriquecen el debate nacional y mundial sobre el ordenamiento territorial y el urbanismo. A los representantes de gobiernos, de organizaciones internacionales y de otros países, que tienen relaciones de colaboración con el Instituto, nuestro saludo. Seguramente que uno de los resultados de la Convención será el fortalecimiento de estas alianzas y el surgimiento de otras nuevas.

Compañeras y compañeros:

El aporte del ordenamiento territorial y el urbanismo se fundamenta en su capacidad para relacionar variables y procesos económicos, sociales y ambientales en el territorio y los asentamientos humanos, y ponerlos en función de sus objetivos físico-espaciales, entendidos éstos como la creación de ámbitos en los que pueda desarrollarse un modo de vida caracterizado por los valores culturales, éticos, políticos, ambientales y económicos que caracterizan a la sociedad socialista que construimos, y a cuya formulación la misma planificación física contribuye.

En ese sentido, la innovación en materia de ordenamiento territorial y urbanismo debe tener alta prioridad, en estrecho vínculo con el fortalecimiento de las capacidades institucionales en estas disciplinas y funciones públicas. Se debe profundizar la captación de información urbano-territorial y destinar recursos a la investigación, con el fin de elevar los conocimientos sobre estos procesos, de manera que la sociedad disponga de ideas e instrumentos efectivos y participativos para influir positivamente en las decisiones y la acción.

Empeñémonos en ganar conciencia de los problemas y retos del desarrollo territorial y de los asentamientos humanos, busquemos soluciones con energía y entusiasmo en bien de nuestros pueblos. En Cuba trabajamos por conformar una sociedad y un territorio alternativos con los retos del futuro, los sueños de José Martí y las enseñanzas de nuestro Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz.

Muchas gracias. ■

Relatorías de la Convención

Mesa de Trabajo No. 1.

Gestión Urbana y Municipal

Arq. Fausto Martínez García
Dr. Joaquín Paumier Quiñones
Instituto de Planificación Física

EN esta Mesa, que sesionó durante los días 30 y 31 de octubre y 1º de noviembre en las salas 5 y 8 del Palacio de Convenciones de La Habana, se presentaron 18 ponencias por delegados de Argentina, Brasil, México, Venezuela y Cuba que abordaron temas de actualidad en materia de gestión urbana y municipal, con la presentación de experiencias que muestran el acontecer actual en algunos de los países participantes.

Se expusieron y debatieron propuestas que persiguen contribuir al logro de una equidad basada en la sostenibilidad económica, ambiental y social del desarrollo en cada localidad.

Se reconoce que la gestión en los ámbitos municipal y urbano con enfoque moderno se basa en estrategias de producción de conocimientos, que incluyen la capacitación y el procesamiento de información estadística y cartográfica para la toma de decisiones en el manejo de los problemas y desequilibrios territoriales heredados y en curso, lo que contribuye al cumplimiento de los programas de los planes de ordenamiento.

Los participantes debatieron los problemas urbano-ambientales que acumulan las ciudades contemporáneas y que afectan su productividad y la calidad de vida de sus habitantes, reconociendo la importancia de que los planes de ordenamiento se asocien a modelos de gestión que los hagan viables como herramienta estratégica en el ejercicio de gobierno para lograr el desarrollo con sostenibilidad económica, ambiental y social del territorio.

En esa dirección, el movimiento de la Agenda 21 Local (A21L) que se viene desarrollando en numerosas ciudades del mundo afirma las posibilidades de lograr el desarrollo urbano en armonía con el medio ambiente. En el caso de Cuba fueron expuestos los resultados alcanzados por este Proyecto iniciado en el 2002 en la ciudad de Bayamo, y posteriormente extendido a otras tres ciudades del país.

La aplicación de novedosas herramientas de gestión participativa ha propiciado la búsqueda de consenso en la



solución de los problemas urbano-ambientales de estas ciudades, lo que ha contribuido a elevar el liderazgo de las autoridades locales en el logro de una mejor ciudad. En el caso de Holguín, el Proyecto ha contribuido a elevar la cultura ambiental de su población mediante una estrategia de comunicación dirigida a diferentes grupos de edades, sobre la situación ambiental que presenta la ciudad y posibilidades de mejorarla.

Los puertos marítimos pueden representar una oportunidad para el desarrollo de ciudades costeras mediante una buena gestión conducida por sus administraciones portuarias en alianza con las administraciones urbanas. En este sentido, se abordó la necesidad de que los puertos cubanos se inserten en los sistemas modernos de organización portuaria, alcanzando los niveles de eficiencia y competitividad, y así contribuir a revitalizar la economía local. Resultó de interés la presentación de un método que propone medir el grado en que los puertos contribuyen al logro de un desarrollo armónico de la localidad.

Algunas ciudades enfrentan acelerados procesos especulativos, de crecimiento extensivo, resultado de negociaciones entre partidos políticos y desarrolladores urbanos, lo que hace necesaria la elaboración de normas jurídicamente congruentes y aceptadas por la ciudadanía que permitan controlar estos crecimientos para lograr un desarrollo urbano sostenible. Se presentó la problemática particular que posee la ciudad mexicana de Tijuana, de fuerte crecimiento y problemas sociales agravados por su condición de ciudad fronteriza, y se expuso un conjunto de principios que pudieran contribuir, en el caso específico de esta ciudad, a lograr la recuperación de la escala y el ambiente barrial, así como una configuración más compacta.

En un mundo como el actual, donde casi el 50% de la población es urbana, se requiere formar especialistas altamente calificados que pudieran conducir los procesos de urbanización. Un panel sobre la formación del urbanista con la participación de ponentes de Argentina, Venezuela y Cuba evidenció la baja incidencia actual de asignaturas relativas al urbanismo en la formación de pregrado y la necesidad de modificar los planes curriculares para dotar al estudiante de las temáticas tanto de diseño como de gestión urbana con carácter participativo. En el caso de estos tres países se expusieron experiencias de trabajo docente comunitario vinculando a los estudiantes y profesores, autoridades y población; a la problemática local y la búsqueda de soluciones con técnicas de trabajo grupal y de investigación participativa.

Una representante de Brasil presentó la experiencia alcanzada en ese país en el desarrollo de la campaña nacional “Plan Director Participativo Ciudad de Todos”, comprometida con los principios de justicia e inclusión socio-espacial y gestión democrática establecidas por el Estatuto de la Ciudad, con el fin de promover la sensibilidad y capacitación de los gestores públicos en los municipios del país para diseminar una nueva cultura de planeamiento.

La importancia de promover la participación social en la defensa y búsqueda de soluciones a los problemas urbano-ambientales fue reiterada en varias exposiciones, entre ellas la experiencia de la ciudad cubana de Camagüey con la implementación del “Mapa Verde”, el que persigue incentivar el trabajo comunitario vinculado al planeamiento de la ciudad incorporando a los diferentes grupos sociales en la transformación del contexto construido y natural.

Los llamados megaproyectos urbanos suelen impactar fuertemente la estructura, el funcionamiento y el equilibrio social de las ciudades. La ciudad de México, con cerca de 20 millones de habitantes, ha tenido un crecimiento desmesurado en un entorno de alta fragilidad ambiental. Se debatió la propuesta de un nuevo aeropuerto internacional para esta megaciudad, el que provocó airados rechazos de sectores de la sociedad afectada y excluida de su medio, así como por parte de sectores ecologistas que lograron finalmente disuadir la decisión gubernamental de llevar a cabo este proyecto de controvertido impacto social y ambiental.

En otra dirección se expuso la amplia repercusión social que ha tenido el programa inversionista conducido por el Estado cubano conocido por “La Batalla de Ideas”, presentado para la ciudad de La Habana con un alto impacto social en la revitalización de servicios básicos, el

rescate de la imagen urbana y la elevación de la calidad de vida de su población, aspectos considerados por el Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo de la ciudad.

La promoción internacional de ciudades como imagen de modernidad y competitividad ha sido una práctica frecuente en algunos modelos de gestión urbana. En el contexto brasileño se ha venido acometiendo una estrategia de mercadotecnia de la ciudad de Curitiba, cuya historia de planeamiento y gestión urbana se asocia a una imagen de ciudad modelo cosmopolita y de liderazgo internacional en desarrollo sostenible, mientras la desigualdad y altos niveles de pobreza caracterizan a los municipios periféricos. La retórica del planeamiento y gestión urbana sostenible ha permitido construir un mito que aplaca la sociedad crítica y ha logrado erradicar la lucha popular en esta metrópolis cargada de antagonismos.

En el contexto mexicano, el cambio del modelo económico ha traído procesos de reestructuración que en el ámbito urbano apuntan hacia una reducción relativa del crecimiento de grandes zonas metropolitanas y la aparición de sectores sociales emergentes que promueven el paradigma de las ciudades de dimensiones medias como nodos más atractivos para las redes inversionistas, como es el caso de Tuxtla Gutiérrez en el Estado de Chiapas.

La problemática del deterioro de zonas urbanas consolidadas con altos valores tangibles e intangibles fue abordada por dos exposiciones de Cuba con los casos de la Avenida 51 en la ciudad de La Habana y el Centro Histórico de Manzanillo, ciudad cabecera municipal de la provincia de Granma, necesitadas ambas de acciones emergentes para su recuperación.

Finalmente, agradecemos a los ponentes, así como a los participantes en esta Mesa, su valiosa contribución a los resultados alcanzados en los tres días de trabajo. □



Mesa de Trabajo No. 2.

Planeamiento y Diseño Urbano

MSc. Mailyn Esther Castro Premier
MSc. Lesbia Manuela Zaldívar Cossío
Instituto de Planificación Física



ESTA Mesa centró sus objetivos en el análisis del planeamiento y diseño urbano, desde la perspectiva de los procesos de renovación urbana, reciclaje de espacios y edificaciones; preservación y desarrollo de los centros históricos y del patrimonio arquitectónico construido; así como el turismo y su competitividad en el contexto actual de las ciudades.

Fueron expuestas un total de 22 ponencias en cuatro sesiones, con una asistencia promedio de 50 participantes. Estuvieron representados seis países: Canadá, Colombia, España, México, Venezuela y Cuba.

Las ponencias mostraron un alto nivel científico-técnico y actualidad en los temas, y suscitaron importantes debates; el contenido desarrollado por cada una de ellas fue además marco propicio para la socialización de experiencias y la identificación de procesos clave de la práctica actual del planeamiento y el diseño urbanos en Iberoamérica, los que enunciamos a continuación:

- El desarrollo de programas asociados a la vivienda sigue constituyendo una de las principales demandas de los sectores más vulnerables en las ciudades latinoamericanas. Son diversos los procesos urbanos que se asocian actualmente a este tema; la convivencia y el mantenimiento adecuados de las unidades habitacionales que se construyen constituyen un problema a resolver en algunas urbes. La experiencia de la ciudad de México permitió identificar que, entre los factores que inciden, están: el incumplimiento del reglamento del condominio, la ausencia de sanciones y la no participación de la población en el proceso de diseño, construcción y mantenimiento de las unidades.

Desde otra perspectiva aparece la insuficiente respuesta a la demanda de suelo urbano y tenencia segura de la vivienda social, lo que ha dado lugar a la creciente proliferación de asentamientos irregulares, caracterizados por déficit de infraestructura técnica y social, y a la ocupación de suelos previstos para otros usos por los planes de ordenamiento urbano, lo que se agrava por la falta de voluntad política para resolver esta problemática y la ausencia de instrumentos jurídicos.

- La transformación y la cualificación de las ciudades, a través de procesos de renovación con énfasis en la recuperación de la imagen urbana, son aspectos de primer orden. La experiencia que en tal sentido se viene desplegando en Cuba constituye uno de los retos principales que asumen los gobiernos provinciales y municipales, con la participación de diversos actores locales. Las ciudades de Bayamo, Pinar del Río, Santiago de Cuba y San José de las Lajas son exponentes de un trabajo multisectorial y multidisciplinario, con el creciente liderazgo del Sistema de la Planificación Física, que ha permitido priorizar los aspectos funcionales y morfológicos; diversificar las funciones, espacios e inmuebles que se recuperan; y rescatar los valores particulares de cada sitio, que se traduce en un impacto social que incide en el mejoramiento de la calidad de vida. Sin embargo, aún queda camino por recorrer: lograr una mayor cultura urbanística, incrementar la gestión de recursos financieros, elevar la participación ciudadana y desarrollar estrategias integradas, entre otros.

La renovación tiene una dimensión especial cuando se aborda en el contexto de los centros históricos y tradicionales, como exponentes clásicos de valores patrimoniales, ambientales y culturales de las ciudades, lo que demanda una visión integral a partir de la puesta en valor de sus espacios e inmuebles y la recuperación de sus valores intangibles que se integren a un proyecto de ciudad que busca la reafirmación de su identidad. Existen buenas prácticas en la preservación y conservación de los centros históricos, pero desafortunadamente hay sitios donde prolifera el comercio informal, la disfuncionalidad y la pérdida de los valores que los definen.

Es necesario apuntar que en la actualidad la preservación del patrimonio cultural no está asociada, de manera exclusiva, a los grandes centros históricos. Un concepto más amplio plantea el análisis y reconocimiento de los valores de los centros históricos menores y del territorio intermedio, que sirve de tránsito entre lo urbano y lo rural.

- Se evidencia la necesidad de continuar trabajando en el perfeccionamiento de los instrumentos metodológicos que orientan los procesos de planeamiento, diseño y gestión urbana, incluyendo el tema de las regulaciones. Se hizo énfasis en la escala intermedia de planeamiento (planes parciales y estudios de detalle), cuya práctica deberá orientarse hacia la búsqueda de la sostenibilidad de las propuestas y retomar el conocimiento y manejo adecuado de la forma y la estructura urbanas.
- El desarrollo de procesos urbanos sostenibles, o sea, la conjugación acertada de elementos como la participación ciudadana e institucional, la implementación de proyectos demostrativos y el establecimiento de alianzas entre los territorios y la cooperación internacional constituyen buenas prácticas a replicar. La propuesta del Parque Urbano Río Bayamo es un ejemplo que desde la perspectiva de los espacios públicos y con una visión urbano-ambiental recupera un elemento importante en la conformación e imagen de la ciudad a partir de un proyecto integral.
- El diseño urbano de los espacios públicos, como instrumento promotor de ciudades seguras, reviste especial atención para el futuro inmediato de éstas.

La existencia de una percepción de inseguridad limita el uso y disfrute de sus espacios, lo que se agudiza en el caso de Latinoamérica con el incremento de los niveles de delincuencia en varias ciudades.

Por otra parte, el acceso a la recreación de todos los sectores de la población en ciudades con tendencia a la diversidad sociocultural es un desafío que debe asumir la localidad en la actualidad; un ejemplo es la experiencia de la ciudad de Toronto.

- Durante las sesiones de trabajo fue posible evaluar la temática del turismo y su impacto urbano. El protagonismo del Plan General Urbano y la realización de otros planes y estudios que buscan preparar el territorio para un mejor aprovechamiento de sus potencialidades en función del desarrollo local, considerando la variable medio ambiente como un elemento clave, constituyen una oportunidad para el desarrollo sostenible de ciudades con vocación turística.

El planeamiento y el diseño urbanos son instrumentos esenciales del proceso de ordenamiento y conformación de los asentamientos; a través de ellos es posible crear valores y ámbitos físico-espaciales relevantes para la construcción de la sociedad, como expresión espacial de las políticas ambientales, económicas, sociales y culturales a partir de modelos de desarrollo eficientes y su rol como herramienta para la toma de decisiones. Además deben estar asociados a procesos de gestión e implementación de estas políticas.

Por último, agradecemos a todas y todos los participantes sus aportes a los temas tratados, así como al Instituto de Planificación Física por permitir este intercambio en el marco de la Convención. □



Encuentro sobre los problemas y potencialidades de la Estructura y la Movilidad Urbanas Sustentables

Arq. Miguel Padrón Lotti
Instituto de Planificación Física

Arq. René Lechleiter
Comité de Solidaridad con Cuba de Zürich

EL Encuentro sesionó el jueves 1º de noviembre y tomó como ejes de las ponencias y debates los resultados del Proyecto de colaboración internacional entre Suiza y Cuba “Seminario sobre Desarrollo Urbano y Transporte” conocido por el acrónimo SeDUT. En este proyecto intervinieron investigadores, docentes y técnicos de la empresa Metron de Zürich, varias universidades de Suiza, el Centro de Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura de La Habana, el Instituto de Planificación Física de Cuba, su Dirección Provincial y otras instituciones cubanas.

El Proyecto aportó una evaluación integrada de sus resultados en relación con la ciudad de La Habana, dos conferencias sobre estructura urbana y movilidad, y cuatro ponencias sobre resultados específicos. A ello se sumaron otras cuatro ponencias de las ciudades de Caracas, Querétaro, Holguín, así como de Colombia. La presentación de estas ponencias fue complementada con cinco sesiones de debate amplio sobre las interrelaciones entre estructura urbana, movilidad y medio ambiente, en su contexto social, que contribuyeron a consensuar y precisar las ideas y experiencias asociadas a estos temas, las que a continuación se exponen:

- Se hizo énfasis en las potencialidades del análisis integrado transdisciplinario e intersectorial, y la necesidad de profundizar en estas direcciones para fortalecer los objetivos de trabajo en materia de ordenamiento territorial y urbanismo.
- La experiencia de desarrollo urbano de la ciudad de La Habana se considera única como parte de un proceso social autóctono y alternativo, con



significativas potencialidades como patrimonio de la humanidad, como dimensión social de la planificación, y como realización efectiva del derecho a la ciudad de todos sus habitantes. Esta experiencia de la ciudad de La Habana contiene los elementos generadores básicos para formular un nuevo manifiesto o carta urbana, de referencia mundial.

- El estudio de la ciudad, con nuevos enfoques, debe contribuir a identificar configuraciones urbanas con diferentes niveles de consolidación y potencialidades, que requieren soluciones urbanísticas también diferenciadas.
- Para el planeamiento de la ciudad a diferentes escalas se considera imprescindible la investigación social que revele los elementos condicionantes, potenciales e impactos de diferentes configuraciones urbanas y arquitectónicas, en las percepciones, valores y conductas de las personas. En ese sentido, la participación comunitaria debe ser considerada como un factor esencial de la construcción de la ciudad.
- El mapa constituye hoy, más que nunca, un instrumento para el estudio de la ciudad y la toma de decisiones, con sus capacidades para revelar la diversidad de situaciones sociales, económicas y ambientales, así como para combinar la vi-

sión de los problemas y potenciales desde arriba y desde abajo, articulando análisis cualitativos y cuantitativos.

- La innovación en materia de urbanismo debe tener en cuenta las implicaciones sociales, económicas y ambientales de los diferentes modelos físico-espaciales alternativos para configurar la ciudad. Se requiere explorar creativamente nuevos modelos a nivel de barrio y ciudad que contribuyan a fortalecer los valores sociales, los potenciales y la identidad de cada lugar, con nuevas soluciones que superen la repetición de modelos ya agotados, insostenibles o no equitativos.
- Para la consolidación y ensamblaje de una ciudad, el planeamiento y el diseño urbanos tienen importantes retos en relación con la articulación de diferentes tipologías y tejidos urbanos heredados, en la creación de espacios de transición y comunicación como elementos generadores de vitalidad, y en el reforzamiento de la diversidad y la identidad locales.
- La transformación de los ecosistemas urbano-territoriales debe partir, necesariamente, de un análisis histórico-ambiental que tenga en cuenta los valores del pasado que deben ser recuperados en la situación actual, y generar nuevas estructuras físico-espaciales con tecnologías adecuadas para el desarrollo sostenible.
- La recuperación y desarrollo de la movilidad urbana bajo un enfoque de sostenibilidad requiere priorizar y facilitar los movimientos peatonales y de los ciclistas, con el fin de lograr más seguridad y consumir menos energía.
- La productividad de un sistema de transporte público está estrechamente asociada a la reducción del tiempo en las paradas, así como a la correspondencia entre las rutas y la estructura urbana, con prioridad para los ómnibus. Otro factor demostrado de productividad es la implantación de una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora.
- Los problemas del transporte no se solucionan solamente con el transporte, es fundamental la existencia de una estructura urbana que combine adecuadamente la localización de las funciones residenciales, el empleo y los centros de servicios, lo que evita la excesiva centralización y su segregación.
- Los estudios de movilidad incluyen, en su dimensión ambiental, los mapas de flujos y ruidos que deben integrar la planificación de la ciudad. Estos mapas, además de su valor metodológico, deben

constituir instrumentos para la gestión y la toma de decisiones. Por otra parte, la medición sistemática de la contaminación atmosférica asociada al transporte y otras fuentes emisoras constituye un factor relevante para la salud humana, cuyos resultados deben ser objeto de divulgación y decisiones prioritarias para su progresiva superación.

- En muchas ciudades, el logro de un transporte de calidad aparece condicionado por factores económicos, de mercado y tecnológicos, así como por los propios procesos de transformación de las estructuras urbanas, incluyendo la segregación social y física, por lo que se considera necesario repensar esta problemática como parte del derecho a la movilidad asociado a la equidad urbana y la sostenibilidad ambiental.
- En la búsqueda de soluciones innovadoras y alternativas para el transporte, sobre todo en condiciones de muy escasos recursos, es vital el intercambio de información y la coordinación entre todos los actores implicados. La constitución de un grupo temático sobre movilidad en cada ciudad, transdisciplinario e intersectorial, es un factor que debe contribuir a emitir recomendaciones eficaces y promover decisiones fundamentadas en este ámbito.

Los resultados del Proyecto SeDUT aplicados a la ciudad de La Habana y las contribuciones de las ponencias de otras ciudades latinoamericanas confirman la necesidad de profundizar en los estudios de estructura, movilidad y medio ambiente urbanos, para generar más cultura sobre estos temas y tomar decisiones oportunas y fundamentadas para el bienestar de nuestros pueblos. A nombre del Comité Organizador de la Convención agradecemos la calificada participación de los conferencistas, ponentes y participantes en los debates. □



Evento de Ordenamiento Territorial

Ing. Gabriel López Díaz
MSc. Carlos Manuel Rodríguez Otero

ESTE evento se desarrolló en media sesión los días 30 y 31 de octubre, y en ambas sesiones el día 1º de noviembre; a ello se unen las sesiones en plenario en el marco de la Convención y la revisión de la relatoría en la mañana del 2 de noviembre.

Los objetivos fueron conocer los resultados que hoy existen en relación con la elaboración, aplicación y gestión del ordenamiento territorial en los países participantes; intercambiar experiencias sobre métodos, sistema de indicadores, técnicas y herramientas de análisis y proyección empleados a tales fines en la actualidad; así como conocer buenas prácticas en este ámbito y obtención de resultados en el ordenamiento territorial, los asentamientos humanos, los riesgos naturales, el cambio climático y la interacción de estas componentes en los proyectos y programas que sustentan la concepción por alcanzar el paradigma del desarrollo sostenible.

La estructura resultó de la forma siguiente:

- Presentación de comunicaciones o ponencias libres con incidencia en el ordenamiento territorial, referidas a planes generales y sectoriales, y estudios especiales debatidos una vez concluidas sus presentaciones.
- Presentación en dos paneles de títulos:
 - Los asentamientos humanos en el contexto del ordenamiento territorial.
 - Papel del ordenamiento territorial y urbano en la gestión del riesgo por desastres naturales.
- Conferencias magistrales:
 - El cambio climático, su mitigación y adaptación.
 - Los trabajos de gestión de riesgo en las áreas de deslizamiento en São Paulo, Brasil.

La asistencia promedio fue de 56 participantes. Estuvieron presentes los países: Angola, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Puerto Rico, Vene-



zuela y Cuba. Asistieron, además, representantes de las organizaciones internacionales siguientes: CEPAL, CYTED-Hábitat en Riesgo, PNUD-República Dominicana y PNUD-Cuba.

Se presentaron un total de 25 ponencias en las diversas modalidades convenidas. La comunidad científico-técnica reunida evaluó de muy positiva la calidad de las presentaciones y el debate sostenido a continuación de las intervenciones orales. El número de preguntas, profundización de temas y aclaraciones realizadas en el transcurso de estas sesiones se elevó a 67, lo que motivó un intercambio técnico muy valioso en un marco apropiado de respeto e interés por extraer buenas prácticas en las experiencias presentadas.

Las conferencias magistrales se caracterizaron por la actualidad de los temas abordados y la excelente factura de sus presentaciones. La cantidad y profundidad de las preguntas, así como las respuestas dadas por los especialistas crearon un ambiente de reflexión que permitió visualizar la importancia de los temas tratados.

De acuerdo con lo anterior se concluye que los cambios climáticos y la gestión del riesgo deben ser abordados en los estudios de ordenamiento territorial, los que producirán resultados en términos de medidas, acciones e inversiones de imprescindible ejecución como estrategias de respuesta, con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población, minimizar la magnitud de las pérdidas y reconfigurar el uso del espacio rural y urbano ante la necesidad de lograr un desarrollo consecuente con los intereses de las grandes mayorías.

Como consideraciones finales se formularon los aspectos siguientes:

- Se evidenció que la aplicación del ordenamiento territorial en países de Latinoamérica como Argentina, Ecuador, México y Cuba presenta diferentes niveles de desarrollo en los instrumentos que componen, a saber: planeamiento, gestión y control.
- Hay coincidencia en que los esquemas y planes de ordenamiento territorial tengan en cuenta aspectos como:
 - Considerar el territorio como una variable fija a incorporar, que aporta sus potencialidades y restricciones para el desarrollo.
 - Atenuar los desequilibrios territoriales y las desigualdades de la población, haciendo énfasis en la pobreza que persiste en la región.
 - Tener en cuenta el contexto regional, incluyendo territorios que traspasen las fronteras nacionales.
 - Fortalecer el papel integrador del plan.
 - Valorar la importancia de elementos estructuradores de los territorios que deben ser adecuadamente monitoreados y conciliados en el contexto de las nuevas previsiones futuras del desarrollo, como las infraestructuras técnicas, el sistema de asentamientos humanos, entre otros.
 - Valorar el enfoque prospectivo en el ordenamiento territorial que permita incorporar la visión de futuro al territorio e integrar los diferentes actores a este proceso donde primen el diálogo entre los actores con diversos intereses en un espacio común.
 - Elaborar planes de ordenamiento territorial flexibles, capaces de asumir cambios bruscos en condiciones del territorio al que están dirigidos o de los aspectos exógenos velando por el cumplimiento del principio de la sostenibilidad territorial.
 - Solucionar los problemas informativos, la selección de variables e indicadores, y la modalidad de manejo de bases de datos para convertirlos en una herramienta útil al trabajo de ordenamiento territorial integrado.
 - Tener en cuenta que la información necesaria para el ordenamiento territorial debe ser actualizada, sectorial, desagregada y territorializada, acorde con los intereses de una toma de decisión oportuna.
 - Necesidad de sistematizar los enfoques metodológicos donde se integre la participación social (población) y la de los gobiernos nacionales y subnacionales, además de la identificación de factores de análisis comunes y otros ajustados a las especificidades de cada país.
- Lograr, según corresponda, la participación ciudadana e institucional y demás organizaciones de la sociedad en la concepción, elaboración y aplicación de los instrumentos del ordenamiento territorial.
- Considerar el rol de los actores locales y la necesidad de una mayor interrelación de éstos con los actores nacionales.
- Es necesario implementar planes de ordenamiento territorial que den prioridad a los intereses de la sociedad en su conjunto, incidiendo en las intervenciones en el espacio vinculadas a los intereses políticos y económicos.
- Como parte de los procesos de coordinación entre planificadores del territorio y los gobiernos subnacionales, se requiere de procedimientos más efectivos para la gestión de planes locales.
- Se identifica, por su importancia y necesidad, enfocar los estudios de los asentamientos humanos en el contexto urbano-regional.
- Se reconoce la necesidad de promover el desarrollo de ciudades intermedias y pequeñas que apoyen la contención del crecimiento excesivo de las grandes ciudades y metrópolis, cuya gestión y gobernabilidad se dificultan por la imposibilidad de dar soluciones a servicios básicos próximos a las áreas de residencia.
- El ordenamiento territorial constituye, mediante sus estudios e instrumentos de planeamiento y gestión, una alternativa viable y menos costosa en el esfuerzo mancomunado por la reducción de las condiciones de desastres, al limitar los niveles de exposición de los recursos económicos, ambientales y humanos, y poder conducir espacialmente los programas de desarrollo sostenible, todos ellos puestos en práctica por los países.

A tales fines debe tomarse en cuenta:

- La gestión de riesgos es una alternativa viable para promover la intervención coordinada de gobiernos y comunidades en general, con el fin de disminuir impactos precisados a través de muy diversas vías, entre ellas la investigación, la capacitación y la organización de la sociedad, a partir de la materialización en la práctica de la voluntad política de los gobiernos.
- La necesidad de elaborar mapas de amenazas naturales, vulnerabilidad de la economía, territorios y de la población, así como la caracterización de los niveles de riesgo que constituyen insumos básicos de la materialización de acciones de prevención, rehabilitación y reconstrucción ante el creciente

desencadenamiento de las situaciones de catástrofe, pese a los esfuerzos internacionales y nacionales realizados en este ámbito.

- Las amenazas naturales y la pobreza constituyen los aspectos clave de la vulnerabilidad y exposición a las catástrofes de la economía, la sociedad y la población.
- Se hace imprescindible dar atención, en el ámbito de los riesgos, a los impactos que a mediano y largo plazo genera el cambio climático proyectado, bien por el ascenso de temperaturas, el incremento del nivel del mar, la exposición a eventos meteorológicos severos, que como las intensas sequías o elevación de precipitaciones imprimen nuevas condiciones a ser consideradas por los gobiernos en términos de atención al hábitat en general.
- El ordenamiento territorial puede incidir, a tiempo, en la materialización de las medidas de reducción de impactos y de adaptación por diversas vías, en particular a través del proceso inversionista, la reducción de las condiciones de pobreza, la relocalización de comunidades altamente vulnerables o favoreciendo acciones y medidas planificadas en la preparación de los países y comunidades con respecto a las nuevas condiciones enunciadas en el escenario esperado del clima.

Como elementos restrictivos y que en buena medida hacen inaplicable los esquemas y planes de ordenamiento territorial están:

- El plan requiere mecanismos de control y seguimiento, lo que no ocurre en la mayor parte de los países latinoamericanos en la actualidad.

- Los planes carecen hoy en la región de la necesaria relación vinculante e instrumentación jurídica para su implementación.
- La gestión del territorio debe ser concebida desde una mirada holística e integral, donde el ordenamiento territorial se constituye en una herramienta que necesariamente implica conjugar las visiones técnico-políticas en una relación de equilibrio para favorecer una mayor gobernabilidad.

Se consideró por los participantes la necesidad de incrementar la capacitación en los diferentes ámbitos territoriales, a fin de lograr planes de ordenamiento territorial mucho más viables por el alcance y la inmediatez de sus resultados.

Igualmente, se valoró la importancia de promover encuentros de este tipo e incrementar la colaboración internacional en esta materia.

Por último, el evento se evaluó de muy positivo por la diversidad de los temas presentados, la calidad de las exposiciones y el análisis profundo a que éstas condujeron. ■



Reseña de la Convención

Arq. Mirta Hernández González,
Instituto de Planificación Física

LA segunda edición de la Convención de Ordenamiento Territorial y Urbanismo, celebrada del 30 de octubre al 2 de noviembre en el Palacio de Convenciones de La Habana, tuvo como tema central “Ordenamiento Territorial y Urbanismo. Equidad y sustentabilidad”, y brindó la posibilidad de reunir en dos eventos -Urbanismo y Ordenamiento Territorial- un amplio conjunto de temas actuales del universo de la Planificación Física en Cuba y de contenidos temáticos similares en otros países.

En esta ocasión contó con el coauspicio de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), la Unión Iberoamericana de Municipalistas (UIM), el Instituto Urbano Canadiense (CUI) y el Proyecto cubano-suizo SeDUT, entidades que contribuyeron al buen desempeño del evento.

Se vincularon a la Convención más de 230 personas entre delegados e invitados nacionales y extranjeros, otros colaboradores, así como la prensa nacional.

Participaron delegados de 16 países, incluida Cuba, a saber: Angola, Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Honduras, Puerto Rico, República Dominicana, Suiza, Venezuela, y con la mayor presencia México (25 delegados).

Objetivos y desarrollo del evento

Entre sus principales objetivos estuvo conocer los resultados más recientes obtenidos en la elaboración, aplicación y gestión de los planes, proyectos y estudios de ordenamiento territorial y urbano en el ámbito de los países participantes. Importante papel desempeñó el intercambio de experiencias sobre la aplicación de métodos, sistema de indicadores, técnicas de análisis y proyección empleadas a tales fines en la actualidad. También se intercambiaron experiencias en lo relativo a las buenas prácticas en estos ámbitos y los resultados obtenidos en el análisis de aspectos tales como los riesgos naturales, el cambio climático y su interacción en el marco del ordenamiento territorial y el urbanismo, sustentados en la concepción de alcanzar el paradigma de un desarrollo sostenible.

El programa se llevó a cabo acorde con los contenidos previstos inicialmente, entre éstos se presentaron conferencias magistrales por directivos y especialistas de alto nivel, tanto nacionales como extranjeros; comunicaciones, ponencias libres y conferencias en las Mesas de Trabajo, en el Encuentro sobre los problemas y potencialidades de la Estructura y la Movilidad Urbanas Sustentables (EMUS) y en el Evento de Ordenamiento Territorial.

Se realizaron recorridos técnicos a zonas de interés de La Habana y, en el ámbito rural, al Complejo Turístico Comunidad Las Terrazas como experiencia de desarrollo sostenible, y una exposición sobre importantes trabajos del quehacer nacional de la Planificación Física en Cuba, en la que fue presentado el número 12 de la revista *Planificación Física-Cuba*.

Resultados científico-técnicos

En las Mesas de Trabajo se analizaron 75 interesantes intervenciones con un adecuado balance entre nacionales y foráneas.

Los debates, el análisis y la evaluación del quehacer institucional en las diferentes materias se desarrollaron exitosamente. De cuatro días de intenso trabajo quedó un provechoso saldo que proporcionó el enriquecimiento del conocimiento con las lecciones aprendidas, así como las recomendaciones para el desarrollo de esta actividad.

Se abordaron temas en materia de gestión urbana y municipal que mostraron el acontecer actual de algunos de los países participantes. Las ponencias tuvieron en general alta calidad, lo que propició el debate de los temas y contribuyó al reconocimiento de que la gestión en los ámbitos municipal y urbano debe basarse en estrategias de producción de conocimientos, que incluyen la ca-

pacitación y el procesamiento de información estadística y cartográfica. Todo ello en función de sustentar la toma de decisiones en el manejo de los problemas y la gradual eliminación de los desequilibrios territoriales heredados y en curso.

Se reconoció la importancia de asociar los planes de ordenamiento a modelos de gestión que los hagan viables como herramienta estratégica en el ejercicio de gobierno para lograr un desarrollo económico, ambiental y social del territorio que sea sustentable.

La necesidad de lograr una mayor participación institucional y ciudadana en la gestión municipal y urbana fue otro aspecto a tratar, lo que implicó conocer y aplicar modalidad de trabajo grupal que conduzcan a la solución consensuada de los problemas urbano-ambientales de las ciudades.

El EMUS fue satisfactorio a partir de la exposición de resultados que estaban relativamente consolidados, lo que facilitó la realización de debates útiles y una relación sintética con contenidos relevantes.

Las sesiones dedicadas al evento de Ordenamiento Territorial contaron con valiosas intervenciones en los paneles y conferencias. Algunas de las comunicaciones brindaron la posibilidad de actualizarse sobre temas como cambio climático, mapeo de riesgos naturales en ciudades, sistema de asentamientos humanos y gestión de riesgos siconaturales.

La Convención corroboró la importancia y pertinencia del planeamiento espacial, en sus diferentes ámbitos y escalas, como guía a la solución de los problemas críticos, tanto en los asentamientos humanos de diferentes escalas como en el territorio. Igualmente, evidenció la necesidad de transformar el planeamiento en función de dar respuesta a las premisas de equidad y coherencia social, diversidad cultural, eficiencia económica y sostenibilidad ambiental a la que se aspira.

En esta cita participaron directivos y especialistas del Sistema de la Planificación Física, de instituciones afines cuyos trabajos e investigaciones resultaron de interés para el ordenamiento territorial y el urbanismo en el país, así como similares de otros países: alcaldes, concejales, síndicos y representantes de ayuntamientos; docentes de varias universidades; representantes de ministerios, instituciones y empresas de contenidos afines, de organizaciones internacionales y Organizaciones No Gubernamentales (ONG).

Por último, la Convención significó un momento propicio y muy positivo para el establecimiento o consolidación de alianzas que favorecerán la cooperación entre entidades de los países participantes. Ejemplo de ello fue la firma del Memorando de Intención con el Ministro de Urbanismo y Medio Ambiente de Angola. ■

Programas para la población rural en América Latina y el Caribe

Ponencia presentada a la XVI Reunión de Ministros y Autoridades Máximas de Urbanismo y Vivienda de América Latina y el Caribe (MINURVI), en Santiago de Chile, del 8 al 10 de octubre de 2007

Arq. Fausto Martínez García
Instituto de Planificación Física
Arq. Salvador Gomila González
Instituto Nacional de la Vivienda

RESUMEN

En la región de América Latina y el Caribe, no obstante ser la segunda más urbanizada del planeta, aún viven más de 126 millones de personas en el ámbito rural y, según pronósticos demográficos, es de esperar que esta cifra aumente en 172 millones para el 2050, de mantenerse para esa fecha el actual porcentaje de población residiendo en asentamientos rurales.

Los pequeños y medianos asentamientos humanos, sean o no considerados urbanos, son los más vulnerables económica y socialmente, y los menos atendidos por las políticas de los organismos de planeamiento y gestión territorial. Su economía ha estado tradicionalmente relacionada con el sector agropecuario, bien sea en la llamada agricultura de plantación como la agroindustria azucarera en el Caribe y bananera en Centroamérica, o en el desarrollo de la ganadería, como es el caso de Uruguay y Argentina.

La falta de oportunidades de empleos diversos, atractivos y mejor remunerados incentivan a su población, especialmente a los jóvenes, a migrar a las grandes ciudades, lo que agudiza los desequilibrios territoriales, por lo que la incorporación de estos asentamientos a la vida económica, social y cultural de sus países debe ser motivo de prioridad de los Estados mediante políticas que logren el desarrollo rural sostenible.

Cuba ha venido conduciendo en las últimas cuatro décadas una estrategia de desarrollo social con equidad, que en materia de asentamientos ha estado dirigida a lograr un balance más adecuado en el desarrollo del Sistema de Asentamientos Humanos del país con prioridad a elevar las condiciones de vida y trabajo de las zonas rurales y de montaña, lo que ha propiciado una mayor integración rural-urbana.

Se exponen aspectos que deben tenerse en cuenta para el logro de un modelo de desarrollo sostenible del ámbito rural.

1. CARACTERIZACIÓN DEL HÁBITAT RURAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

AUNQUE la región de América Latina y el Caribe clasifica como la segunda más urbanizada del planeta después de América del Norte,¹ es necesario tener en

cuenta que en ella aún viven más de 126 millones de personas en el ámbito rural y que en cuatro de los países que la integran, la población rural es superior a la urbana.²

En nuestra región, la diferenciación entre lo rural y lo urbano tiene diversos matices de acuerdo con los contextos medioambientales y culturales de los territorios. La fronte-

¹ United Nations Population Found (UNFPA). *Estado de la población mundial*, 2007.

² Trinidad y Tobago (87%), Haití (60%), Honduras (53%) y Guatemala (52%).
Ídem a nota 1.

ABSTRACT

Although Latin America and the Caribbean is listed as the second most urbanized region in the world, we must bear in mind that over 126 millions peoples live nowadays in the rural areas and, according with demographic forecast, at least 172 millions peoples more, would live in rural settlements by 2050.

The small and medium size human settlements, whether regarded urban or not, are the most economically and socially vulnerable, and usually neglected by the policies of the urban planning and management bodies.

The economy of small rural settlements has traditionally been linked to the farming sector, in many cases with the so called plantation agriculture, like the sugar industry in the Caribbean and the banana industry in Central America, or to livestock production like in the cases of Uruguay and Argentina.

Generally, these settlements have lacked employment opportunities of diverse sorts, appealing and well paid, therefore, the most unprotected groups, mainly the youth, are willing to migrate to the main cities. Due to this, policies governments had to be implemented in order to achieve a sustainable rural development.

Cuba has been carry on during the last four decades, a sustainable development strategy with equity social sense in rural and mountains settlements, in order to achieve a well balanced in its development, and increasing the life standards and better jobs in them.

This paper shows some main aspects that had to be take into account in the achievement for a sustainable rural field development model.

ra entre la ciudad y el campo es frecuentemente imprecisa en su delimitación por encontrarse siempre en transición.

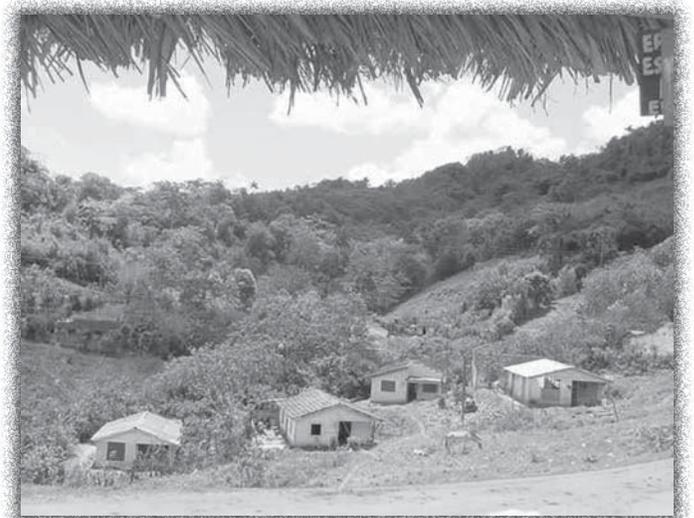
Entre las ciudades consolidadas y el territorio rural media una periferia urbana amorfa y compleja, que durante el pasado siglo, y en especial en su segunda mitad, ha crecido, tanto con la población proveniente de las zonas más densas de las ciudades, de los estratos económicos empobrecidos o desplazados por la especulación inmobiliaria, como con la población proveniente de las depauperadas áreas rurales, que se ha ido concentrando en asentamientos precarios, a los que han llevado sus hábitos y modos de vida rurales.

Según pronósticos demográficos, para el 2050 la población total de la región alcanzará 783 millones de habitantes, y aun considerando la imposibilidad de revertir el actual proceso de urbanización y mantenerse el nivel actual del 78% de población urbana, la población que residiría para esa fecha en asentamientos rurales crecería a 172 millones.

Pero, sin duda, son los pequeños y medianos asentamientos humanos, sean o no considerados urbanos, los más vulnerables económica y socialmente y son, por lo general, los menos atendidos por las políticas de los organismos de planeamiento y gestión territorial, más preocupados por el crecimiento alarmante que están teniendo desde el pasado siglo las ciudades, en especial las capitales y segundas ciudades de los países.

La economía de los pequeños asentamientos rurales ha estado tradicionalmente relacionada con el sector agropecuario, en muchos casos con la llamada agricultura de plantación, como la agroindustria azucarera en el Caribe y bananera en Centroamérica, o con el desarrollo de la ganadería, como es el caso de Uruguay y Argentina.

En estos asentamientos ha estado presente la falta de oportunidades de empleos diversos, atractivos y mejor remunerados; los jóvenes y las mujeres son los segmentos de población más desprotegidos y dispuestos a migrar hacia las principales ciudades en busca de un futuro promisorio, que por lo general no logran alcanzar.



Los pequeños asentamientos, tanto urbanos como rurales, son los más vulnerables y menos atendidos por las políticas.

Es en estos pequeños y medianos asentamientos rurales donde se observan los índices más bajos de niveles de vida en términos de salud (tasas elevadas de mortalidad infantil y bajos indicadores de esperanza de vida al nacer), educación (bajos índices de población con nivel educacional medio y superior), bajos niveles de servicios de agua, saneamiento, electricidad, comunicaciones y ofertas de empleo insuficientes y poco diversificadas.

A pesar del discreto incremento del crecimiento económico de los últimos años, la región no ha logrado en las últimas décadas revertir o mejorar los niveles de pobreza que afectan al 38,5% de su población -205 millones de personas-; el 14,7% (79 millones) está por debajo de la línea de pobreza,³ situación que, no obstante el ascenso que ha tenido la pobreza urbana sobre la rural, afecta también a los pobladores de las zonas rurales.

³ Comisión Económica para América Latina (CEPAL). *Panorama social de América Latina*, 2006.

2. GEOGRAFÍA DE LA POBREZA RURAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

La pobreza⁴ rural es un fenómeno endémico en América Latina y el Caribe, pero existen diferencias entre países que, según fuentes de la CEPAL y Naciones Unidas,⁵ van desde pobreza alta, con más del 50% de su población (Bolivia, Colombia, Honduras, México y Perú); media, del 30 al 50% (Brasil, El Salvador, Panamá, República Dominicana y Venezuela) y baja, con menos del 30% (Argentina, Chile, Costa Rica y Uruguay).

Asociado a la pobreza se ha venido produciendo un fenómeno creciente de desertificación y agotamiento de los suelos agrícolas dado por malas prácticas de cultivo, entre ellas la deforestación provocada por la agricultura de plantación, el uso intensivo de plantas leñosas como combustible y el empleo cada vez mayor de fertilizantes artificiales para lograr altos rendimientos agrícolas inmediatos.

Estas prácticas predatorias sobre los suelos agrícolas han traído como consecuencia graves desequilibrios territoriales y la destrucción de múltiples ecosistemas por parte de empresas transnacionales, y han dejado para las futuras generaciones de población rural una profunda huella ecológica y social en un escenario de mercado globalizado que esquilma las riquezas naturales de nuestros países y genera pobreza.

Por otra parte, la decisión de algunos países de unirse a la iniciativa recientemente lanzada de producir etanol a partir del maíz y la caña de azúcar ha provocado preocupación por sectores académicos, ecologistas y la sociedad en general, por las consecuencias ambientales y sociales que esta decisión podrá traer a la población rural y en general a la economía de los países.

3. POBLACIÓN Y ASENTAMIENTOS RURALES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

El Sistema de Asentamientos Humanos en la región tuvo una rápida evolución en la pasada década, como hechos evidentes se destacan los siguientes:

- Una acelerada urbanización de la población, la economía y la sociedad.

⁴ Se considera pobreza, según el enfoque de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), cuando están presentes carencias más inherentes, tales como deficiencias de tipo habitacional, de nutrición, de acceso a salud y educación. Ver Camilo Arriagada. *Pobreza en América Latina: nuevos escenarios y desafíos de políticas para el hábitat urbano*. División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos, Santiago de Chile, octubre de 2000.

⁵ *Ídem* a nota 3. Naciones Unidas. World urbanization prospects. The 1996 revision. Department of Economic and Social Affairs, New York, 1998.

- La constitución de sistemas urbanos caracterizados por una elevada proporción de ciudades grandes de más de un millón de habitantes y megaciudades, y por la elevada concentración de la población en las grandes ciudades y especialmente en las ciudades capitales.
- Una masiva migración de personas de las zonas rurales a las urbanas y aumento creciente de las migraciones entre ciudades.
- La progresiva, y en ocasiones agresiva, ocupación de tierras agrícolas y territorios de escasa población.

Los principales problemas de tipo habitacional en las zonas rurales son los relacionados con la vivienda, la infraestructura y la mala planificación del territorio rural, en la mayoría de los casos se caracterizan por:

- Insuficiente dotación de servicios de salud, educación y cultura.
- Carencia de una infraestructura básica adecuada de suministro de agua potable, saneamiento, eliminación de desechos, comunicaciones, transporte, energía, etcétera.
- Uso indebido de la tierra.
- Creciente vulnerabilidad ante desastres.
- Altos índices de migración internacional e interna.
- Inseguridad en la tenencia.
- Poca estabilidad y durabilidad estructural.

La incorporación de los asentamientos rurales a la vida económica, social y cultural del país debe producirse como consecuencia de un desarrollo sostenible que reduzca al mismo tiempo las presiones que propician las migraciones hacia las ciudades.

4. POBLACIÓN Y ASENTAMIENTOS RURALES EN CUBA.

Cuba ha tenido un acelerado proceso de urbanización, habiendo crecido la población urbana del 60% en 1970 al 76% en la actualidad, porcentaje superior a la media de la región. Nuestros parámetros censales del 2002 definen las zonas urbanas como aquellos asentamientos declarados urbanos en períodos anteriores, los que cumplen una función político-administrativa, y aquellos mayores de 2 mil habitantes que cumplan con nueve características: trazado de calles y ordenamiento de las edificaciones; espacios públicos, plazas, parques, paseos; alumbrado público; acueducto; tratamiento de residuales; servicio médico asistencial; centros educacionales; servicios gastronómicos y telefonía pública.

La política del país en las pasadas cuatro décadas se trazó una estrategia de desarrollo social con equidad, que en materia de asentamientos ha estado dirigida a lograr un balance más adecuado en el desarrollo del Sistema de Asentamientos Humanos del país con prioridad a elevar las condiciones de vida y trabajo de las zonas rurales y de montaña, propiciando una mayor integración rural-urbana.



Cuba ha conducido una política dirigida a elevar las condiciones de vida y trabajo de las zonas rurales.

Priorizando el desarrollo de un grupo de ciudades secundarias, se logró contener el crecimiento demográfico de la capital, disminuir considerablemente el peso específico de su actividad económica y social, y reducir el saldo de las migraciones internas hacia ella. Los resultados de esta política permitieron además: afianzar las ciudades cabeceras provinciales como centros productivos y de servicios superiores, consolidar las cabeceras municipales como centros de servicios intermedios y concentrar a la población rural dispersa mediante la creación de más de 600 nuevos asentamientos en las áreas rurales.

Según el censo del 2002, el 92,5% de la población cubana está concentrada en asentamientos, de ella el 54,5% en ciudades de más de 20 mil habitantes. El 69% de la población rural se concentra en asentamientos y sólo el 31% permanece aún dispersa.

Paralelamente, los planes de desarrollo social permitieron eliminar el desempleo, redistribuir e incrementar los ingresos, mejorar considerablemente la alimentación, erradicar la desnutrición, la segregación social y el analfabetismo, asegurando el acceso universal y gratuito a servicios de educación y salud con elevada calidad, alcanzar el 95,5% de cobertura en el suministro de electricidad y el 95,6% en el suministro de agua potable.

Los planes constructivos de viviendas y de conservación y rehabilitación han posibilitado mejorar gradualmente el estado técnico



Priorizando el desarrollo de un grupo de ciudades secundarias se logró contener el crecimiento demográfico de la capital.



Concentración de la población rural dispersa mediante la creación de más de 600 nuevos asentamientos en las áreas rurales.

del fondo de viviendas, reduciéndose las de mal estado de un 47% en 1960 a un 20%, con mayor incidencia en las viviendas rurales, cuyo fondo en mal estado se ha reducido del 75 al 25%.

Las afectaciones causadas por los fenómenos naturales han incidido negativamente en el fondo de viviendas y, en mayor medida, en la vivienda rural. Desde el año 2001 al 2005, el territorio nacional ha sido afectado por siete huracanes de gran intensidad, con un saldo de más de 600 mil viviendas dañadas, de ellas 80 mil totalmente destruidas, lo que ha obligado a priorizar los recursos materiales y financieros de los planes de viviendas hacia la recuperación de los daños; hasta la fecha se han recuperado 530 mil viviendas.

Los planes constructivos de viviendas del país para el presente año prevén solucionar totalmente las vi-

viviendas parcialmente afectadas pendientes y un porcentaje elevado de las totalmente destruidas que restan por reponer.

Una premisa de actuación en estos planes ha sido reubicar en nuevos asentamientos las viviendas dañadas que se encuentran en zonas de riesgo de inundaciones o deslaves, y asegurar una calidad tipológica y constructiva que permita una mejor respuesta ante los embates de los huracanes.

En septiembre del año 2005, la Asamblea Nacional de Poder Popular aprobó un programa constructivo de viviendas, que permitió el pasado año la terminación de 110 mil viviendas y la ejecución de más de 300 mil acciones de conservación y rehabilitación de fondo, con un efecto particularmente positivo en la población de las zonas rurales.

El programa prevé este año la construcción de 70 mil nuevas viviendas y más de 200 mil acciones de conservación y rehabilitación, lo que coadyuvará a continuar la mejora de las condiciones habitacionales de la población rural.

Los protagonistas principales de estos programas son las propias personas beneficiadas apoyadas por las familias, el barrio, la comunidad, las cooperativas agropecuarias, los centros laborales y el apoyo del Estado en el suministro de la tierra, los proyectos, la asistencia técnica, la asignación de materiales a precios con elevada subvención -superior al 60% del costo y con facilidades crediticias accesibles a todas las familias-, la infraestructura y las urbanizaciones.

Las formas organizativas varían en dependencia de las características de los asentamientos, las más empleadas son la autoconstrucción y el movimiento popular, que agrupa a colectivos de vecinos de una zona para la reposición de viviendas en mal estado con el patrocinio de empresas y centros laborales estatales, que apoyan en transportación de materiales y fuerza constructora especializada.

5. ASPECTOS A CONSIDERAR PARA EL LOGRO DE UN MODELO DE DESARROLLO SOSTENIBLE EN EL ÁMBITO RURAL.

Entre los principales aspectos a tener en cuenta para lograr un desarrollo sostenible del ámbito rural pueden identificarse los siguientes:



Los planes de desarrollo social permitieron eliminar el desempleo y redistribuir e incrementar los ingresos.

5.1. Desarrollo económico y social.

- Contar con la voluntad política que facilite un desarrollo rural basado en sus potencialidades naturales y humanas, donde se integren los objetivos sociales, económicos y ambientales para mejorar las condiciones de vida y de trabajo.
- Promover el desarrollo económico de las zonas rurales, principalmente agropecuario, que sea sostenible, diversificado, que genere fuentes de empleo y comunidades rurales fuertes.

5.2. Ordenamiento territorial y urbano.

- Promover un desarrollo urbano y rural equilibrado, basado en la interrelación y apoyo de ambas zonas y sus asentamientos, los que deben ser considerados como elementos de un conjunto donde todos tienen un papel específico. Para ello es muy importante la creación de una infraestructura que permita el intercambio de mano obra, bienes, servicios e información.
- Tender a la creación de una estructura de asentamientos geográficamente equilibrada, que favorezca el desarrollo de las áreas rurales, en una red integrada de asentamientos urbanos y rurales interdependientes y ubicados en un ecosistema común.
- Optimizar la utilización de los terrenos productivos mediante sistemas de ordenamiento de la tierra que contemplen sus fines productivos, agrícolas, industriales, de servicios, áreas protegidas, etcétera.
- Reurbanizar terrenos no aprovechados en las zonas urbanas para reducir las presiones de la urbanización sobre las tierras productivas de las periferias dedicadas a la agricultura.
- Reevaluar las políticas y planes para asegurar un mejor uso de la tierra y un desarrollo urbano con protección a las tierras de cultivo para la producción de alimentos.

5.3. Infraestructura y servicios básicos.

- Mejorar gradualmente la calidad de vida de los asentamientos rurales mediante el aseguramiento de servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento, disposición y control de desechos, así como de la infraestructura vial, de transporte e instalaciones comunitarias.

- Mejorar los servicios de salud, educación, cultura y otras actividades sociales para disminuir en lo posible las diferencias de las condiciones de vida entre el campo y la ciudad.
- Establecer relaciones de asociación con grupos comunitarios para la construcción, conservación y funcionamiento de la infraestructura y los servicios.

5.4. Reducción de la vulnerabilidad.

- Reducir los efectos de los desastres y situaciones de emergencia causados por fenómenos naturales mediante la reubicación de viviendas y asentamientos rurales en zonas de riesgo de inundaciones, deslaves, etcétera, y el mejoramiento de la tipología y calidad de la vivienda.
- Crear mecanismos de alerta temprana para la prevención de los fenómenos naturales y de asistencia y accesibilidad para la atención urgente a las familias damnificadas, la reconstrucción de sus viviendas y la recuperación de los servicios básicos postdesastres.

5.5. Construcción, conservación y rehabilitación de viviendas en zonas rurales.

- Evaluar y promover métodos asequibles y ecológicamente racionales de construcción en las zonas rurales. Favorecer la territorialización de la producción local de materiales de construcción basada en materias primas y recursos disponibles en las localidades, con procesos a pequeña escala y con gastos mínimos de energía.
- Fomentar métodos participativos para la construcción y mejoramiento de la vivienda, que promuevan y faciliten la participación de los propios interesados, en el contexto de una política de optimización del uso del suelo y la asistencia de las organizaciones comunitarias.
- Alentar las investigaciones para el desarrollo de técnicas y procedimientos para la planificación, diseño y construcción adecuados a las condiciones de las comunidades rurales.
- Promover el intercambio de información y experiencias a nivel regional en el marco de MINURVI para facilitar la transferencia de tecnologías y capacidades técnicas en materia de construcción, conservación, rehabilitación y mejoramiento de asentamientos en las zonas rurales. ■



Un enfoque para un modelo de ordenamiento urbano*

Enfoque hacia la integración patrimonio-sistema turístico-recreativo

* Tesis de Maestría en Gestión de los Asentamientos Humanos, Opción Diseño Urbano. Premio del Sistema de la Planificación Física en la categoría de Investigaciones, año 2003.

RESUMEN

La integración de los valores patrimoniales culturales y naturales a un sistema turístico-recreativo se propone con una visión desde el planeamiento urbano, para potenciar y dinamizar la actividad turística, sin dejar de ver sus correlaciones en el marco regional y su influencia para la ciudad como parte de una oportunidad del desarrollo local, modelado en un Plan Especial de Ordenamiento Turístico.

La propuesta se realizó desde un enfoque del modelo de ordenamiento urbano, con una evaluación que requirió del análisis desde la escala arquitectónica hasta la urbana, la adecuación al contexto urbano mediante la integración del uso de suelo, la estructura físico-espacial, la forma y la morfotopología, y su interrelación con otros sistemas urbanos: la sociedad, el medio ambiente, el sistema de centros, la movilidad urbana..., así como la estimulación hacia el desarrollo local sostenible.

Esta propuesta de modelo de ordenamiento urbano se ha demostrado en el Centro Histórico de la ciudad colonial de Gibara, provincia de Holguín, y puede recuperarse mediante una actividad económica: el turismo, el que inducirá un desarrollo local y una mejora de la calidad de vida de su población.

LA evolución de las ciudades ha sido una consecuencia del progreso del hombre. Su desarrollo a través de la historia ha dejado un legado importante en la identidad de cada pueblo, ya sea en edificios importantes, trazados urbanos, tipologías, etcétera. En 1931 se elabora la Carta de Atenas, en la que se lanza un pronunciamiento al mundo

sobre la restauración y conservación de obras y sitios monumentales. Al reconstruirse las ciudades europeas después de la Segunda Guerra Mundial, se tomó mayor conciencia de estos temas. Con la Carta de Manila en 1980 se evalúan fundamentalmente los centros históricos como atractivos que muestran la identidad cultural de un pueblo. Su aprovecha-

MSc. Libys Martha Zúñiga Igarza
Dirección Provincial de Planificación Física de Holguín

ABSTRACT

The integration of heritage, culture and nature values to a recreation-touristic system is proposed with an urban planning approach in order to enhance and make dynamic the touristic activity, considering its correlation in the regional sphere and its influence in the city as an opportunity for local development, all this made in a special plan of touristic organization.

The proposition was made from and approach of a model of urban organization that required the analysis from the architectural to the urban aspects, through the integration of soil usage, physical-spatial structure, the forms and morphotypology, as well as its integration with other urban systems: society environment, the center systems, the urban mobility..., and the fostering of sustainable local development.

This proposition of a model of urban organization has been shown in the Historical Center of Gibara, in Holguin province. It can be recovered by means of an economic activity: tourism that can lead to local development and an improvement of the living conditions of its population.

miento en la actualidad está dado como una vía para el desarrollo económico. Los valores patrimoniales se han convertido hoy en un fenómeno social, como instrumento de cultura y educación general a escala mundial, mediante su explotación turística.

El turismo como sector económico ha aprovechado todas las oportunidades que le brinda el medio, ya sea el natural o el construido, para su desarrollo y expansión de ofertas. Hoy, las ciudades con valores patrimoniales se desarrollan como fuertes plazas turísticas. Un impulso hacia la terciarización ha incrementado la red de comercios, restaurantes, bares, centros nocturnos y hospederías, y las ha convertido en lugares de alto consumo.

Para las ciudades cubanas el rescate del patrimonio y su identidad se ha ligado al desarrollo económico-social, como lo planteara Eusebio Leal: "Comprendimos que el patrimonio va más allá de los valores construidos y erigidos en otros tiempos, porque hay una zona tangible que es la evidencia más clara y el rostro más palpable de la identidad patria y

también se presenta ante nosotros ese otro espacio humano, intangible, conformado por las tradiciones, costumbres, modo de hacer y de actuar, por el ejercicio del pensamiento y las más diversas prácticas culturales. Sin el hombre toda preocupación de carácter científico y profesional carecería de sentido."¹

Es por ello que incorporar nuevas funciones a estas ciudades implica integrar aspectos como los ambientales, sociales, económicos, culturales y urbanos para lograr un consenso entre las ciudades y el turismo.

MODELO DE ORDENAMIENTO URBANO

La necesidad de articular la función turística a ciudades ya establecidas ha propiciado un modelo para integrar el patrimonio y la actividad turística. En su concepción abarca desde la escala arquitectónica hasta la urbana. Se analiza de forma integral (de acuerdo con el contexto donde se desarrolla), una manera

¹ Eusebio Leal Spengler. *Bohemia*, Año 95, No. 1, p. 29.

de diseñar la inserción de nuevas funciones de forma armónica. Igualmente, permite la participación social como embrión para establecer la intervención urbana en todo el proceso, desde el planeamiento hasta la gestión turística.

Según el gráfico de la página 23, la propuesta consiste en evaluar las necesidades de la actividad turística y los recursos con los que ella se nutre: naturales y socioculturales. El análisis parte del inventario de cada uno de los inmuebles de valor patrimonial, su grado de protección y un análisis físico-espacial para evaluar si pueden satisfacer las necesidades demandadas de la actividad turística en la ciudad sin su afectación o modificación, a partir del área que ocupa cada instalación. Se analiza además la evolución del inmueble en cuanto al uso y su entorno construido. El producto resultante es una ficha de cada inmueble con las alternativas de uso (página 24).

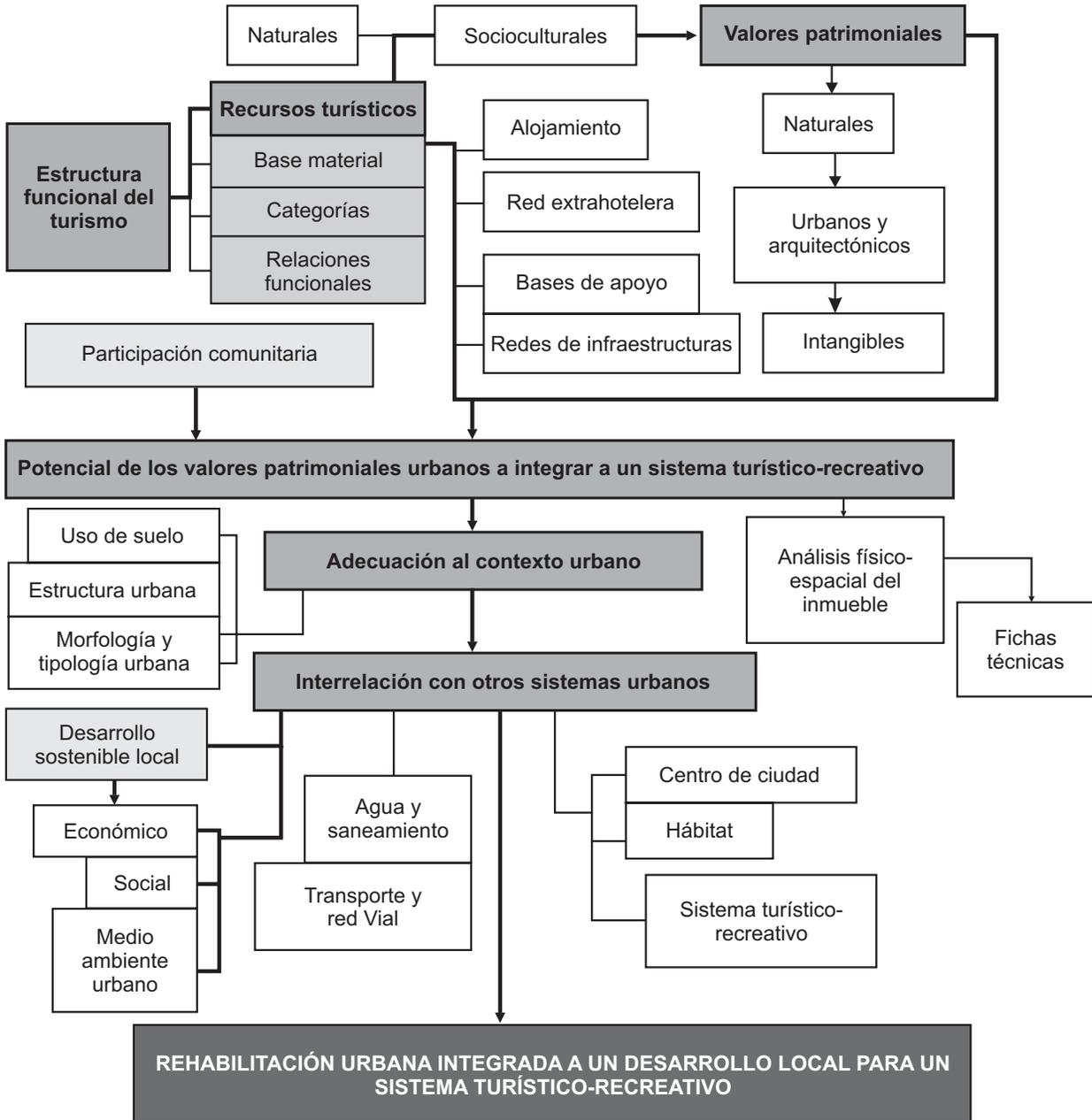
Del potencial obtenido se evalúa la adecuación, en el contexto urbano, de los ejes de integración del planeamiento (destino del uso de suelo, la estructura físico-espacial y la morfología urbana), en función de lograr un resultado armónico acorde con el resto de las funciones de la ciudad.

Destino del uso del suelo

Se analiza de cada uno de los valores patrimoniales, su localización y sus potenciales como inmuebles a partir de la posibilidad de adecuarse a nuevas funciones, que hoy pueden ser asimiladas por ésta. Los cambios de uso y locales ruinosos deberán



Estructuración del modelo de ordenamiento urbano



Fuente: Elaborado por la autora.

adecuarse a la función siempre y cuando su tamaño y valor patrimonial lo permitan. Podrán integrarse como atractivos, como facilidades o mezcla de los dos,² teniendo en cuenta que cumpla las expectativas de uso-potencial. Se debe lograr además, con una adecuación a la época, dígame mobiliario y ambiente interior del primer cuerpo del inmueble, que se

relacione con el ambiente exterior urbano. A partir del atractivo turístico principal, se crearán actividades complementarias que permitan su integración como lugares emblemáticos, puntos conectivos, etcétera. Esta integración al sistema turístico se realizará por su valor histórico, arquitectónico o urbano, artístico, ambiental, natural o social.³ El modelo evalúa los inmuebles y su gra-

do de protección le dará prioridad al suelo de uso turístico en todos aquellos espacios urbanos de valores patrimoniales, concentrando actividades comunes de uso directo para el turismo, unido al sector residencial y la infraestructura social relacionada. Se enfatizará en las áreas con uso para el descanso y la recreación, rescatando además el patrimonio cultural intangible.

Los usos propuestos dentro de la red extrahotelera serán: cultural,

² Lien Marrero Guevara *et al.* Tesis de Pregrado "Alojamiento turístico en Plaza Vieja", p. 32.

³ *Ibidem*, p. 26.

FICHA NO. 48

Tema: Patrimonio civil.

Uso actual: Almacén Empresa Mayorista.

Localización: Calle Donato Mármol No. 1 entre Plaza del Fuerte y Puerto Escondido.

Grado de protección: IV.

Características generales: Construido en la primera mitad del siglo XX como almacén del puerto, de paredes de mampostería y techo de fibrocemento, su altura es de 12 m aproximadamente. Su planta es rectangular y con una gran área libre en su interior. Su estado constructivo es regular.

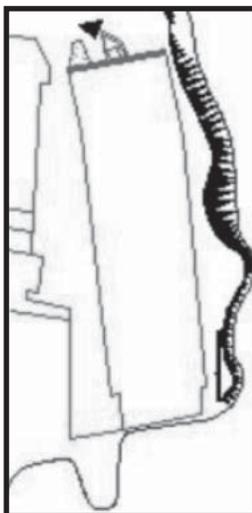


Imagen del entorno: De alto valor urbano y paisajístico, se localiza en una punta del extremo este de la ciudad; junto al mar, las visuales permiten imágenes agradables en los 360°; es uno de los inmuebles privilegiados por su localización, al formar parte de la Plaza de la Fortaleza y próximo a edificaciones de valor arquitectónico como la Casa D'Silva y de La Batería Fernando VII, zona por donde surge la ciudad.

Otros valores: No posee.

Alternativa de uso: Cultural-recreativo-alojamiento: Es el único lugar donde se puede recrear la llegada de Colón a la bahía, realizando circuitos marítimos con Cayo Bariay (la ruta marítima desarrollada por el Almirante), y a la vez constituir un museo interactivo de la historia naval de la ciudad; dado el emplazamiento y las dimensiones del inmueble, se puede construir un entrespacio en su segundo nivel para alojamiento, por las excepcionales visuales que posee.



realizar, para lo que se evaluarán sectores con vocación para alojamiento y red extrahotelera, donde los espacios públicos y ejes estructurantes desempeñen un papel importante, fundamentado en la calidad del entorno edificado, valores naturales y paisajísticos.

Estructura físico-espacial

Se prevé un enriquecimiento de la imagen de la estructura urbana en algunos sectores, tales como: el centro de la ciudad, el borde costero y los espacios públicos, según sea el caso, a partir de los nuevos usos de suelo. La inserción de los inmuebles evaluará la integración en el tejido urbano, teniendo en cuenta los aspectos relacionados con la accesibilidad peatonal-vehicular y su grado de compatibilidad. No obstante, se establecerán ejes estructurantes para la actividad turística donde se concentren mayores actividades, utilizando preferencialmente los espacios públicos de la ciudad para concentrar el mayor número de alojamiento en sus alrededores, así como en la franja costera o puntos paisajísticos.

De igual forma, dentro del entorno con valores patrimoniales se prevén áreas preferentemente residenciales y otras que, aunque no forman parte del objeto de estudio, se integrarán al uso turístico, tales como áreas libres, entornos con predominio de grado de protección y otras sin valor.

Forma y morfología urbana

Uno de los aspectos más importantes es la legibilidad y la memoria histórica de sus sitios a través de la percepción visual de los conjuntos urbanos. Los aspectos básicos a tener en cuenta son: integración tipológica en el contexto (analogía o contraste), calidad visual y nivel de conservación del inmueble dentro del entorno, nivel de conservación

comercial, deportivo-recreativo y gastronómico. Podrán agrupar varias funciones en una sola instalación o inmuebles independientes, pareados con actividades comunes. Para el alojamiento, puede rescatarse la red de hospederías existentes en la ciudad y de acuerdo con las posibilidades de

ampliación se adecuarán según los compromisos patrimoniales de los inmuebles anexos, así como otros inmuebles con potencialidades para este fin.

Se tendrá en cuenta el valor del suelo en función del uso propuesto y la relación con la actividad turística a

del entorno construido y grado de aprovechamiento del paisaje desde el inmueble.

El modelo debe propiciar el aprovechamiento de la influencia visual del mar y las aperturas hacia éste, como recurso escénico, así como las elevaciones circundantes que le imprimen singularidad, espacios públicos u otros sitios de interés que se valoren en la ciudad de estudio. De igual forma se preservarán todos aquellos espacios que forman parte de la memoria colectiva de la ciudad. Los puntos altos a recuperar tendrán cuidado para que no obstaculicen las imágenes panorámicas desde las alturas.

La densidad del uso turístico debe ser media en el Centro Histórico, a partir de la densidad tradicional.

Interrelación con otros sistemas dentro del Centro Histórico

El modelo planteado interactúa con el resto de las actividades de la ciudad, como parte de un uso de suelo enriquecido por funciones turístico-recreativas, teniendo a nuestro modo de ver mayores incidencias en:

1. Centro de la ciudad.

Los valores patrimoniales están concentrados en el centro tradicio-

nal de la ciudad. Las actividades turísticas se localizarán de acuerdo con su función y número de personas que concentre, evitando sobrecargas de población turística en este punto de la ciudad. Así mismo, los nuevos usos coexistirán con la población urbana que vive en el centro. Se propiciará un equilibrio entre lo existente y lo propuesto, dándole además valor de uso a este entorno en una compatibilidad social, por lo que el modelo analiza la variedad de funciones, nivel de atracción del centro, calidad y grado de protección de los inmuebles que lo conforman.

Se priorizará las salidas de esta zona, de aquellos usos incompatibles y espacios ocupados no acordes con las nuevas funciones propuestas; éstos serán el primer potencial de transformación urbana.

2. Movilidad y red vial.

La inserción de nuevos usos implicará modificaciones en este aspecto, teniendo en cuenta: nivel de movilidad de la nueva función, grado de movilidad de la población por ese entorno, modalidades de transporte y nivel de accesibilidad peatonal y vehicular actuales y propuestas. El uso turístico de los sectores implicados deberá, además, descentralizar el flujo vehicular pesado sobre el

Centro Histórico y los ejes estructurantes de mayor actividad turística, reorientando el tránsito para dar respuesta a toda la ciudad ante la necesidad de peatonalizar algunos sectores. Se deberán hacer estudios del transporte y la vialidad para evaluar estos aspectos.

La propuesta de intervención en la ciudad, de acuerdo con su escala, permite desestimular el transporte automotor en algunas áreas y establecer un sistema de transporte ligero: bicicletas, coches, carros eléctricos, que responda a las demandas que surjan; no obstante, debe preverse áreas de parqueos colectivos para este tipo de transporte y el automotor.

3. Sistema turístico-recreativo.

En este aspecto la evaluación en el contexto urbano estará referida a: grado de aprovechamiento de la identidad local en función del turismo, nivel y diversidad de equipamiento turístico, diversidad en la modalidad de uso (turismo por un día, de fin de semana, de larga estancia). La propuesta debe actuar en sistema con el resto de las funciones que el turismo necesita para su funcionamiento en la ciudad y la región turística donde se desarrolle, tales como bases de apoyo, servicios aéreos, náuticos, etcétera.



Valores patrimoniales naturales.



Valores patrimoniales urbanos.



Valores patrimoniales domésticos.



Valores patrimoniales civiles.



4. Hábitat.

En este caso las zonas de viviendas o hábitat del Centro Histórico deberán tener en cuenta el grado de compatibilidad del entorno residencial con la actividad turística: niveles de ruido, horario de funcionamiento, etcétera. La relación población urbana/población turística, correlación vivienda/equipamiento turístico, así como la satisfacción de la demanda de infraestructura social asociada dentro del sector turístico.



5. Agua y saneamiento.

El aumento de equipamiento dentro de la ciudad provocará nuevas demandas de agua, residuales líquidos y residuales sólidos, por lo que se deberá evaluar el nivel de satisfacción del incremento de esas demandas, tipos de soluciones para los residuales, capacidad para interrelacionar sistemas nuevos a los ya existentes, de igual forma la posibilidad del reciclado de estos sistemas.

Criterios sobre el desarrollo local sostenible

Para poder aplicar el modelo es necesario tener en cuenta aspectos relacionados con el medio urbano, la economía y la sociedad. Es una forma de asegurar algunos elementos básicos para que la propuesta tenga coherencia ante un cambio. Estos son:

1. Medio urbano.

Se induce una mejora de la calidad de vida de la población, creando las bases para una educación ambiental y cultural en un modelo de desarrollo turístico a largo plazo. El patrimonio cultural intangible como ambiente urbano deberá preservarse como un medio de vida urbano.

En el medio natural y el construido se hará necesario además la recuperación de formas tradicionales de construcción y de soluciones bioclimáticas en los inmuebles; también se rescatarán soluciones de recolección de aguas pluviales, grises y negras con un adecuado tratamiento para su disposición final, con la búsqueda de soluciones locales.

Las zonas de alto intercambio social deberán concebirse con una estructuración del sistema de áreas verdes acorde con cada uno de los espacios urbanos. Para la franja de protección costera, un diseño del borde marítimo, en diálogo con el medio urbano, entre otros.

2. Economía.

A partir del planeamiento, la eficiencia y la eficacia en la economía del suelo en el modelo cubano deben ser uno de los aspectos básicos del desarrollo, mediante la correcta

utilización del suelo urbano. Para la actividad turística, en este caso, es la resultante de los valores patrimoniales disponibles para estas funciones, en aquellos espacios de mayor valor, ya sea por su paisaje, vínculo con el mar o la alta calidad urbana, con sus consecuentes infraestructuras técnicas. Es por ello que el alojamiento se concentrará alrededor de los espacios públicos, ejes viales importantes y en el borde litoral, cuidando que las densidades y ocupación del suelo no modifiquen la coherencia e integridad del entorno.

El modelo de integración del patrimonio a la actividad turística deberá maniobrase por un modelo económico que mejore las bases económicas disponibles en la actualidad, para la conservación y rehabilitación del patrimonio. Se hará necesario una ligera autonomía que posibilite un marco financiero para la recuperación de otros sectores tradicionales, no integrados a la propuesta del entorno turístico.

Se deberá evaluar una moderada participación del capital privado de la localidad dentro de la actividad turística. Los ciudadanos que residen en viviendas con valores patrimoniales y que puedan rentar sus viviendas u otras actividades relacionadas con las extrahoteleras, tales como renta de botes, gastronomía local ligera, artesanías... se integrarán de forma directa. Se deberá establecer un mecanismo de aporte económico a la ciudad por esta vía, para asegurar acciones de recuperación del resto del patrimonio, como a la gestión del territorio y de los programas sociales. Esto permitiría recuperar el modo de vida de la población local y una mejora socioeconómica, en un ambiente urbano identificado con sus moradores.

3. Sociedad.

Como componente de la ciudad, contempla la participación ciudadana como parte del proceso de identifi-

cación de la sociedad con sus valores patrimoniales y el compartir estos valores con la actividad turística. Se deberá buscar un consenso desde el planeamiento para la ciudad, entre el destino turístico y la comunidad. Esta relación conducirá un refuerzo de la identidad local, al integrar a los diversos grupos sociales desde la concepción urbana del modelo, y, por lo tanto, a su sustentabilidad social. No obstante, se deberá monitorear desde el inicio, el ciclo de vida del producto turístico resultante del modelo de ordenamiento urbano, para ir corrigiendo los errores mediante el análisis de los impactos sociales, con vistas a una conservación de la identidad local.

El beneficio del turismo sobre la población residente deberá tenerse en cuenta como un actor más en los resultados económicos. Se incentivará la iniciativa local de participación por parte de la población, ya sea directa o indirecta. Como aspecto básico será en el empleo y de forma secundaria en la gestión privada y creativa de la pequeña empresa, ordenados de manera consciente y responsable a través de los órganos locales de administración del gobierno.

Es por ello que el modelo le da fuerza a lo social desde la óptica de la conservación del modo de vida urbano, teniendo en cuenta las peculiaridades de la población, a la que hay que respetar. Se analiza además si la población está de acuerdo con compartir su ciudad con el turismo, evaluada a través de la participación comunitaria.

Se ha previsto la participación ciudadana, en este caso a nivel de planeamiento, mediante encuestas para valorar el grado de conocimiento de la población de los valores de su ciudad, cómo conservarlos y si están dispuestos a compartir su ciudad con el turismo. Además, si conocen formas de mitigar los aspectos negativos que pudiera ocasionar.

La relación entre estos componentes se realiza mediante matrices

de valores o cualitativamente, las que a partir del potencial que brindan los inmuebles, según su grado de protección y sus posibles usos, se entrelazan con todos los elementos evaluados en el gráfico en una matriz de compatibilidad.

CONTEXTO DE APLICACIÓN

Provincia de Holguín, región turística litoral norte, municipio de Gibara, núcleo urbano de Gibara: muestra elocuente de integración del paisaje natural con el antrópico. Este pueblo es uno de los pocos (a su escala) del país que forman un complejo natural y cultural, donde sus valores en un gran porcentaje son de relevancia nacional, al mezclar su topografía en vínculo con el mar (al que Cristóbal Colón llamó a la bahía Río de Mares, al tocar tierra después de salir de Cayo Bariay), en la que se insertó la ciudad con una alta coherencia. Incrementa su singularidad la historia local, asociada a la transculturación producida con el viejo continente mediante su puerto comercial. Todas estas peculiaridades hacen que sea frecuentado por el turismo nacional (constituye por tradición las ofertas de verano de los municipios cercanos y la ciudad de Holguín, así como de otras provincias anexas) e internacional (donde tributa la población turística de los polos Guardalavaca, Estero Ciego y Pesquero). Dentro de la subregión turística Atlántico Norte, en su estrategia de desarrollo, este pueblo forma parte como un polo de ciudad a potenciar.

La ciudad de Gibara, conocida además como la Villa Blanca de los Cangrejos, se ubica en la parte noroccidental de la provincia de Holguín y al oeste de la bahía de igual nombre. El límite urbano tiene una extensión de 190 ha (1,9 km²) y una población de 18 096 habitantes; su densidad poblacional es de 91,9 hab/ha y posee una baja ocupación del

suelo. Su crecimiento poblacional es pobre y la tasa de actividad laboral es baja (29,5%).

Turismo y patrimonio dentro de la Villa de Gibara

Quizás la primera referencia de la ciudad como balneario, según el historiador de la ciudad Enrique Doimeadiós, se refiere en el libro *Lo que vi en Cuba*, de la española Eva Canel, desde la temprana fecha de 1916, con propuestas de inversión hacia el turismo en la ciudad a hacendados ricos del propio pueblo, sin apenas comenzar su depresión económica.⁴

Realmente la ciudad comienza la actividad turística a partir de 1861, relacionada con un flujo de comerciantes que propició el incremento de servicios asociados al puerto. Las familias dentro de la ciudad se agrupaban en casas de parientes y amigos para alquilar las casas completas. Las crónicas de la ciudad refieren el esplendor como balneario, llegando a tener 6 hoteles con 80 habitaciones (además de las casas de alquiler) y varias fondas, restaurantes, bares y cafeterías. Este equipamiento fue ocupando un lugar importante hasta convertirse en el balneario de toda la región norte-oriental.

Hoy, la ciudad no cuenta con una estructura física ni funcional para la actividad turística, ésta se reduce a una base material conformada por alojamiento, gastronomía, cultura, comercio, deportes y recreación. No existe una jerarquización turística del suelo (de acuerdo con sus funciones y su localización) y representa sólo el 3,4% del total del área urbanizada; tampoco cuenta con un equipamiento asociado como parte de la región turística de la que ella forma parte.

El suelo urbano para la actividad turística representa el 6,83% del área total, con 4,1 m²/habitante y con tenden-

cia a incrementarse debido al deterioro de los inmuebles, así como de la oferta turística que brinda. La distribución espacial del equipamiento turístico está básicamente en el Centro Histórico, con una fuerte concentración de actividades hacia la calle Independencia; en el resto de la ciudad se hace casi nulo. Su integración a la trama urbana es por analogía a su contexto, y carece totalmente de información visual para su identificación dentro de ella.

La ciudad de Gibara dentro del área regional posee un patrimonio importante, en el que se destaca el natural y el cultural; éstos están concentrados en el Centro Histórico, Monumento Nacional, y acentuados con una gran marca de tradiciones y costumbres.

Gibara está caracterizada por un tejido urbano compacto del siglo XIX y principios del XX e integrada a su frente acuático, que de conjunto con la bahía permiten mostrar una amalgama importante de imágenes escénicas y variadas, de singularidad en el contexto urbano.

Los inmuebles con valor patrimonial son 828 y comparados con el área total de la ciudad representan un alto número. Del total de inmuebles en la ciudad, corresponde el 88% al patrimonio doméstico con 734 viviendas, y al civil el 9,5% con 79 inmuebles. Por otro lado, en el centro viven 346 habitantes en 108 viviendas para un índice de habitabilidad de 3,2 hab/viv.⁵ La época de construcción comprende los siglos XIX y XX, donde el máximo esplendor constructivo fue para la segunda mitad del XIX; los elementos naturales de interés se integran al Centro Histórico y están dados por las playas, la bahía y la desembocadura del río Cacoyuguín. El

patrimonio intangible en la ciudad es rico: bailes, comidas, artesanía, música, canto coral, así como su historia local.

La utilización del patrimonio con fines turísticos es a corto plazo, la única fuente de transformación socioeconómica de la ciudad. El patrimonio natural y cultural de Gibara, como recurso no renovable, puede recuperarse y mantenerse mediante el desarrollo turístico. La puesta en valor del patrimonio de una ciudad como Gibara, donde la identidad cultural es un eslabón básico, constituye una fuente de ingresos para el mejoramiento de los aspectos socioeconómicos, avalado por el mercado que ya alcanza la provincia de Holguín, y concebirse como un producto turístico asociado a la cultura. Esta propuesta, integrada al rescate de la cultura comunitaria, debe mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos como parte de la política cultural integral desarrollada por el país.

RESULTADOS DEL MODELO

El modelo planteado para la recuperación del patrimonio ha aprovechado la oportunidad de consolidar una parte del sistema turístico-recreativo en el sector más antiguo de la ciudad. Es una forma de rescatar la actividad turística que tuvo esta ciudad, lo que permite integrarse a todas las funciones urbanas con un aprovechamiento máximo de las potencialidades turísticas que ofrece el patrimonio, tanto



Fuente: Elaborado por la autora.

⁴ Colectivo de autores. Declaratoria de Gibara para Monumento Nacional. Anexo. Valoración grado de protección.

⁵ Enrique Doimeadiós. Entrevista al historiador de la ciudad.



Holguín, Cuba.



La ciudad.

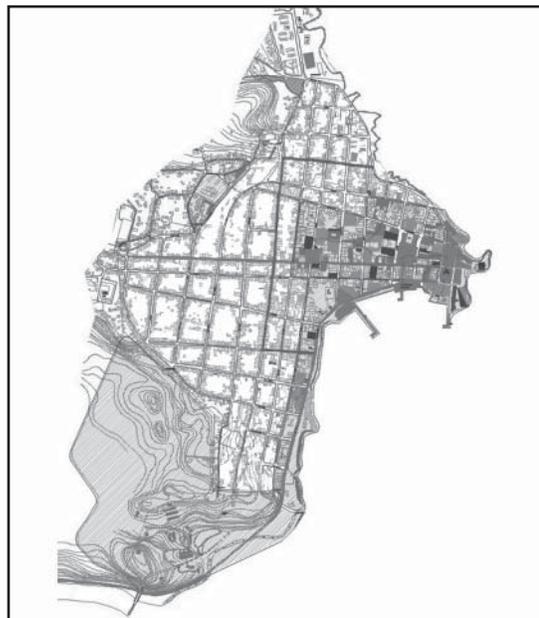


Bahía de Gibara.

natural como cultural. Además, se mejoran las ofertas de descanso y recreación a partir de un nuevo uso de suelo.

Los resultados están avalados por:

- La concepción del modelo de ordenamiento urbano para la integración de los valores patrimoniales a un sistema turístico-recreativo ha sido posible mediante el análisis de la integración del potencial turístico patrimonial al uso de suelo, la estructura físico-espacial, la forma y morfología urbana, lo que ha garantizado el suelo para las necesidades del turismo y de la población del sector, así como la relación con otros sistemas que intervienen dentro de la ciudad (el sistema de centro, el hábitat, la movilidad urbana y los sistemas infraestructurales).



Resultados del modelo de ordenamiento urbano para el Centro Histórico. Blanco: Sector de uso preferencialmente residencial. Gris: Sector de uso preferencialmente turístico.



- Se definieron dos zonas urbanas con funciones preferencialmente residencial y turística respectivamente, que le han dado un adecuado valor al suelo con la explotación de sus valores urbanos y paisajísticos. En la zona de desarrollo turístico se determinaron cuatro sectores integrados al contexto urbano, con un crecimiento de suelo en 1,30 m²/habitante; ello ha permitido una mejora del equipamiento turístico en la ciudad y el respectivo desarrollo de la subregión litoral norte.
- El desarrollo local mediante el incremento de la actividad turística prevé aspectos sociales, económicos y del medio ambiente urbano, y los asocia a la sostenibilidad como producto turístico y como parte del modo de vida de la población local. ■

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY, JOAN. "Las relaciones puertocidad en Europa y América Latina". Revista *Portus*. San Marcos, Venecia, marzo de 2001.
- ARTZE DELGADO, GLORIA ASTER. "Procedimiento metodológico para la intervención integral en centros históricos". Tesis de doc-

- torado del Dr. Arq. Roberto López Machado. Universidad Central de Las Villas, 1997.
- BIGNÉ ALCAÑIZ, ENRIQUE, XAVIER FONT AULET y LUISA ANDREU SIMÓ. *Marketing de destinos turísticos, análisis y estrategias de desarrollo*. Editorial Madrid, 2000.
- BOCH, PATRICIA A. "De la rehabilitación integrada a la planificación urbana". En colectivo de autores, Libro de actas *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. UNESCO, 1998.
- BORJAS, JORDI. *Barcelona, un modelo de transformación urbana*. Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 1995.
- CHATELOIN SANTISTEBAN, FELICIA. "Estudio de la zona de valor histórico-cultural en la Ciudad de La Habana". En colectivo de autores, Libro de actas *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. UNESCO, 1998.
- COLECTIVO DE AUTORES. *El libro blanco de la comunidad valenciana*. Conselleria D'Industria, 1990.
- _____. *Estudio de la ciudad colonial de Santo Domingo, Patronato de la Ciudad Colonial*, 2000.
- CORTÉS SOLANO, RODRIGO Y JUAN CARLOS DEL CASTILLO DAZA. *Manual de Reglamentación, Poblados de Interés Turístico*, COLCULTURA, 1995.
- FONTANA, CARLOTA. "Rehabilitación sostenible: la importancia del diagnóstico de compatibilidad". En colectivo de autores, Libro de actas *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. UNESCO, 1998.
- GARRIDO, JAVIER. "Turismo de ocio y cultural, la reproducción de enclaves originales". En colectivo de autores, *Impacto del turismo en el patrimonio cultural*. La Antigua Guatemala, UNESCO, 1996.
- GOETA, JULIO C. Y EDUARDO C. *Guía de arquitectura de colonia*. Uruguay, Editorial Dos Puntos, 1997.
- HERRERO PRIETO, LUIS CÉSAR. Presentación. En colectivo de autores, *Turismo cultural. El patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2000.
- ISLA ÑARRUTE, MIRNA y RAÚL PÉREZ SILVA. Plan de Ordenamiento Territorial y Urbanismo de la ciudad de Gibara. DPPF Holguín, s. p., 2002.
- LÁPIDUS, LUIS. "Los centros históricos menores en Cuba". Revista *Arquitectura y Urbanismo*. Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 4/2001.
- LEAL SPENGLER, EUSEBIO. "La recuperación del Centro Histórico de La Habana Vieja". Revista *Bohemia*, Año 95, No. 1.
- LLOP TORNÉ, JOSÉ MARÍA Y CARMEN BELLET. Prólogo, de Carmen Bellet et al. *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Editorial Milenio, 2000.
- MARRERO GUEVARA, LIEN et al. "Alojamiento turístico en Plaza Vieja". Tesis de pregrado de Idanis Monteagudo Rodríguez. Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 1995.
- MONTOYA URIARTE, URPI. *Intervenções recentes em centros históricos as políticas de "recuperação" centros históricos de Salvador, Lima e Quito*. s/e, UNESCO, s/f.
- NASELLI AUGUSTO, CÉSAR. "El paisaje como imagen territorial o urbana y su valor de patrimonio intangible". En colectivo de autores, Libro de actas *IV Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. UNESCO, 1998.
- OCHOA ALOMÁ, ALINA. "Inventario del patrimonio urbano en Cuba". En colectivo de autores, *Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. Editorial Madrid, t. I.
- ORMINDO DE AZEBEDO, PAULO. "Un futuro para nuestros tugurios. El desafío de los centros históricos en los países periféricos". En colectivo de autores, *Seminario Internacional sobre la Conservación de Bienes Culturales en el Medio Ambiente Urbano*. Getty Conservation Institute-PNUD/UNESCO. Quito, 1996.
- Padrón Lotti, Miguel et al. "Guía para la elaboración del Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo". Instituto de Planificación Física, 2000.
- PÉREZ, MAYDA. *El diseño participativo comunitario, una herramienta para los Talleres de Transformación Integral del Barrio en La Habana*. Grupo para el Desarrollo Integral de la Capital, 1998.
- PÉRGOLIS, JUAN CARLOS. "Las señales colectivas en el patrimonio cultural urbano". En colectivo de autores, *Memorias del Seminario*. Santa Fe de Bogotá, COLCULTURA, 1990.
- RIGOL SABIO, ISABEL. *Evaluation of the historic town of Tlacotalpam*. Veracruz, México, ICOMOS, 1998.
- _____. *Factors affecting heritage sites, their mitigation and indicators to evaluate conservation*. ICOMOS, 2001.
- _____. "La recuperación de Gibara". Revista *Arquitectura y Urbanismo*, Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 4/2001.
- _____. *Regional training course on the application of the world heritage convention and its role in the sustainable development and tourism in the Caribbean*. UNESCO, 2001.
- _____. *Report on mision to anti-gua Guatemala*. ICOMOS, 2001.
- _____. *The management of the historic environment*. ICOMOS, 2000.
- _____. *The state of implementation of the world heritage convention in the Caribbean*, UNESCO, 2000.
- ROJAS ÁVALO, ÁNGELA. "El planeamiento conservativo como propuesta sustentable", 9na. Conferencia Científica de Ingeniería y Arquitectura. Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 1998.
- SALAZAR, JOSÉ. *La acción urbana en el Centro Histórico*, de Gestión de los Centros Históricos, COLCULTURA, 1999.
- SEGURÓN, JOSÉ. "Estrategia e infraestructura turística en los centros históricos. El planeamiento especial como metodología de intervención en los cascos históricos". En colectivo de autores, *Impacto del turismo en el patrimonio cultural*. La Antigua Guatemala, UNESCO, 1996.
- SOLANO ABEL et al. "La ciudad vieja. Una respuesta". Concurso de Vivienda y Espacios Públicos en el Centro Histórico de Barcelona. Doctoras Ángela Rojas, Ana M. de la Peña y Gisela Díaz. Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 1996.
- TABEADA, DANIEL. "La Habana Vieja, un teatro vivo". En colectivo de autores, *Rehabilitación de cascos históricos A.A.VV*. Deputación Provincial de Granada, 1990.
- TRIMARCHI, MICHELE. "El turismo cultural en Italia: oportunidades y amenazas". En colectivo de autores, *Turismo cultural: el patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2000.
- TROINTIÑO VINUESCA, MIGUEL ÁNGEL. "El turismo cultural en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad". En colectivo de autores, *Turismo cultural: El Patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2000.
- VÁZQUEZ, JEAN PAUL. "Economía y turismo cultural". En colectivo de autores, *Turismo cultural en América Latina y el Caribe*. UNESCO, 1998.
- VIVIESCAS, FERNANDO. *El problema cultural de la ciudad colombiana y la arquitectura, de la ciudad como bien cultural*. COLCULTURA, 1990.
- WAIMAN, MARINA. "Valoración de la arquitectura contextual no monumental". En colectivo de autores, *Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado*. Editorial Madrid, 1992. t. 1.
- ZALDÍVAR, AYLEEN et al. "Casablanca, un hotel y la reanimación de su entorno". Tesis de pregrado, Mario Coyula y Carlos Godales. Instituto Superior Politécnico "José Antonio Echeverría", 1994.



Ordenamiento del espacio turístico del Centro Histórico de Camagüey

MSc. Marisabel Torrens Amador
Dirección Provincial de Planificación Física de Camagüey

INTRODUCCIÓN

LA ciudad de Camagüey alcanza su lugar en el mapa turístico de la Isla de Cuba como parte del conjunto de ciudades fundacionales, dentro de las que representa un atractivo de innegable valor. Su comercialización más fuerte se realiza a través de los circuitos nacionales que tienen su origen en las ciudades de Santiago de Cuba y La Habana, aunque también se reciben visitantes provenientes de opcionales que ofrecen los destinos turísticos de playa y algún que otro por ciento que viaja de forma independiente. Este tipo de turismo se mueve en estancias cortas, que en la ciudad promedia alrededor de 1,3 días.

La ciudad no posee grandes valores naturales. Sin embargo, tiene un rico patrimonio tangible e intangible que se manifiesta en especial en su Centro Histórico. La definición del espacio turístico del Centro Histórico de Camagüey fue un paso determinante para enfrentar el ordenamiento del turismo en ese territorio, que permitió a su vez caracterizar los principales sitios de valor y dejó sentadas las bases para el diseño del producto turístico en la ciudad.

PRINCIPAL ATRACTIVO TURÍSTICO DE LA CIUDAD

Camagüey es una ciudad mediterránea, rodeada de llanuras; los más importantes accidentes geográficos en su entorno son los ríos Tímina y Hatibonico, entre

RESUMEN

Como parte del conjunto de ciudades fundacionales de la Isla de Cuba, Camagüey representa un atractivo turístico de innegable valor. Un rico patrimonio material e inmaterial se manifiesta en especial en su Centro Histórico. La definición del espacio turístico del Centro Histórico de Camagüey, a partir de reconocer los principales atractivos tangibles e intangibles, relacionándolos espacialmente, fue un paso determinante para enfrentar el ordenamiento del turismo en ese territorio, definiendo los focos de mayor interés y sus enlaces, que caracterizados a partir de sus valores y potencialidades dejan sentadas las bases para el diseño, manejo y gestión del producto turístico en la ciudad.

ABSTRACT

Camagüey city is one of the Cuba's tourist attractions, because it's an ancient city, it was founded by Spanish colonizers in 1514. Camagüey has an important material and immaterial patrimony, especially in the old part of the city. A necessary step to define the tourist area, in the city's center, was to recognize tangible and intangible attractive, always in connection with space. It was decisive to face the tourist ordering plan in that territory. The most important organizational elements, known focus and connections were selected and described its values and potentialities, that option allowed the design, handling and administration of tourist product in the city.

los que se asentaron definitivamente los colonizadores españoles en busca de agua, catorce años después de fundar la villa a orillas del mar. Es precisamente la creación humana lo que le otorga a Camagüey valor para el turismo, la ciudad en sí misma, que tras cuatro siglos de existencia conserva importantes vestigios de una cultura singular, manifiesta en el urbanismo, la arquitectura, las tradiciones y las diferentes expresiones que persisten

hasta hoy; la ciudad que se construyó a partir del barro y que hizo suyas las grandes tinajas traídas desde Europa, refuncionalizándolas para paliar las carencias de agua; la ciudad de las leyendas o la ciudad de las iglesias por su considerable patrimonio religioso; la ciudad que conserva en un área de algo más de 300 ha su Centro Histórico, una importante muestra del patrimonio de la nación que la distingue como Patrimonio Nacional y parte del que se propone a la UNESCO para ser protegido como Patrimonio de la Humanidad, allí precisamente está el principal atractivo turístico de Camagüey.

DEFINICIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE CAMAGÜEY

El espacio turístico urbano tiene, a diferencia de otros espacios turísticos, una altísima complicación funcional, marcada por la propia complejidad que entraña la ciudad, donde dentro de un espacio común coexisten funciones disímiles, algunas totalmente ajenas al turismo. Esta particularidad convierte al ordenamiento territorial del turismo en las áreas urbanas en un proceso altamente complejo.

El espacio turístico urbano es aquel donde se concentran los recursos existentes en la ciudad, asociados a la infraestructura turística que ésta posee.

Los recursos son los atractivos turísticos, tangibles e intangibles, que posee la ciudad, una vez que han sido puestos en valor a través de la conservación para el disfrute; sólo bajo la acción de la mercadotecnia se transformarán finalmente en producto turístico.

Los servicios, como parte del espacio turístico, son las facilidades que permiten la estancia y el disfrute de los atractivos; éstos incluyen alojamiento, infraestructuras de transporte y redes técnicas; constituyen los bienes y servicios utilizados por los turistas, por lo que distinguirlos es un tema de difícil precisión en la ciudad, exceptuando quizás aquellos de mayor evidencia como el alojamiento y las oficinas de información.

Dada la gran extensión del Centro Histórico de Camagüey y el hecho de que el turismo es una práctica social de naturaleza espacial, resultó determinante para el ordenamiento el reconocimiento del espacio turístico, lo que permitió focalizar el fenómeno y facilitar a su vez el manejo y la gestión del territorio.

ATRATIVOS TANGIBLES E INTANGIBLES Y SERVICIOS TURÍSTICOS

Como se ha evidenciado, el Centro Histórico de Camagüey constituye en sí un espacio ideal para el desarrollo del turismo cultural, sus principales potencialidades “emanan de su estructura física y de su cul-

tura”,¹ la estructura física aporta los atractivos tangibles, mientras que su cultura e historia se relacionan más directamente con los atractivos intangibles. La trama urbana, el repertorio religioso y las tradiciones son, entre muchos otros, los principales atractivos que se destacan de modo general; no obstante, se precisa conocer el sitio donde pueden apreciarse cada uno de ellos, su ubicación o relación física, como un elemento imprescindible para definir el espacio turístico.



Mapa 1. Atractivos turísticos. Centro Histórico de Camagüey.

El levantamiento de los atractivos tangibles e intangibles del Centro Histórico de Camagüey (mapa 1) se realizó a partir de las consideraciones siguientes:

Atractivos tangibles:

- Espacios públicos: plazas y parques, plazuelas, calles, callejones y mercado.
- Repertorio religioso funerario.
- Repertorio doméstico.
- Repertorio civil.
- Sitios históricos y conmemorativos.
- Bienes muebles.

Atractivos intangibles:

- Leyendas y curiosidades.
- Tradiciones.

Atractivos tangibles

Los atractivos tangibles del Centro Histórico de Camagüey están relacionados fundamentalmente con los espacios públicos y los repertorios religioso, doméstico y civil.

¹ Elda Pla Ponce de León. “Centro Histórico de Camagüey. Recurso para el turismo cultural”.

Espacios públicos

Compuestos por plazas, plazuelas, calles y callejones, “constituye el contexto que acoge a los ejemplos de mayor monumentalidad”² dentro de este territorio; es el elemento que aporta el carácter homogéneo y coherente de su imagen.

Se considera un atractivo turístico notable el cambio de percepción del paisaje urbano que se genera a partir del trazado urbano y la arquitectura característica de esta parte de la ciudad.

Plazas, plazuelas y parques

En el aparente desorden del trazado urbano camagüeyano el sistema de plazas posee una relación que apunta a un orden establecido. Al centro la Plaza Mayor y hacia cada uno de los puntos cardinales cuatro de las más relevantes del Centro Histórico; al norte la de la Merced, al sur la de San Juan de Dios, al este la de San Francisco (hoy Parque Martí) y al oeste la del Carmen, en el eje nordeste se encuentra la de la Soledad y en el sudoeste la del Cristo, junto al Cementerio.

Las plazas de Camagüey son de configuración irregular, se generan a partir de la intersección de calles estrechas y están generalmente presididas por una iglesia. Son sitios para recordar por la singularidad de la trama urbana, la arquitectura o el importante intercambio social que se genera en su espacio; algunas poseen áreas de sombra y zonas de descanso que se añadieron con el paso de los años, por lo que son reconocidas como parques. Entre los más relevantes está el “Enrique José Varona”, un sitio de confluencias viales y peatonales de la ciudad, y el Casino Campestre, el que “en su época fue el mayor parque de Cuba, fuera de La Habana”.³ Surcado por un arroyo y cubierto de vegetación, entre las que se destacan importantes especies de la flora cubana, este sitio sirve de marco a un grupo de monumentos y obras ornamentales como la Glorieta y la Gruta, a la vez que se convierte en un importante enlace del centro tradicional con el Centro Político-Administrativo donde está situada la Plaza de la Revolución. Las plazuelas se producen al dilatarse el espacio vial en encuentros de varias calles que concluyen en un punto; su posición dentro de la trama permite gran parte de las mejores perspectivas urbanas del Centro Histórico.

Calles y callejones

Las calles de Camagüey son estrechas y tortuosas con aceras generalmente menores de 1 m. Además de constituir atractivos en sí mismas, enlazan otros atractivos.

Los callejones son calles generalmente estrechas y cortas, muy característicos de la trama del Centro Histórico, son atractivos innegables por su singularidad y por el ambiente especial que aportan al espacio público.

² *Ibidem.*

³ “Guía de arquitectura de Camagüey-Ciego de Ávila”. Inédito.

El Mercado del Río es un espacio público muy visitado en la ciudad. Situado en las márgenes del río Hatibonico es un innegable atractivo donde se desarrolla una interesante animación, a pesar de los problemas que presenta en cuanto a calidad ambiental e imagen.

Repertorio religioso funerario

El repertorio religioso de Camagüey posee desde modestos templos hasta importantes conjuntos religiosos asociados a conventos y hospitales. La religión católica aporta las edificaciones de mayor relevancia dentro de la ciudad, por su importancia en la conformación de la estructura urbana y por su antigüedad. Existen nueve templos católicos de la etapa colonial, ocho de ellos están en el Centro Histórico, los que junto a otros del siglo XX conforman un valioso conjunto. También la ciudad tiene templos cristianos y una sinagoga, que constituyen atractivos dentro del área histórica.

El principal exponente del repertorio funerario lo constituye el Cementerio General. Inaugurado el 3 de mayo de 1814, es en funciones el más antiguo del país y se conserva como una muestra de la disposición de los cementerios de la época en que el camposanto se situaba anexo a una iglesia. Entre sus principales valores están los epitafios y las tumbas de importantes personalidades de la ciudad y el país. También existen muestras de la antigua costumbre de enterrar en las iglesias y conventos que pueden apreciarse en los templos de La Merced y de La Soledad.

Repertorio doméstico

Es posible evaluar la evolución de la vivienda local a través de prototipos que van desde el siglo XVIII hasta el XX. La vivienda tradicional colonial, que sentó las bases para etapas posteriores, fundamentalmente en el aspecto funcional y muy particular por los códigos y elementos que posee,⁴ mantiene en Camagüey importantes exponentes.

El ambiente interno de la vivienda camagüeyana tiene a su vez diversos atractivos como los techos de armadura, los arcos y los patios, que funcionan como pequeños oasis, lo que eleva su confort térmico y la convierte en un sitio acogedor; es precisamente en los patios donde se desarrolla el sistema de recogida de agua de lluvia, a través de canales sujetas a las techumbres que descargan en un singular depósito, los tinajones; la profusión de éstos le dieron a Camagüey el apelativo de “ciudad de los tinajones”.

Repertorio civil

Camagüey tiene una muestra significativa de edificios de uso civil, con exponentes que van desde la etapa colonial hasta la primera mitad del siglo XX. Estas edificaciones en la actualidad acogen importantes funciones de la ciudad.

⁴ Arcos, rejas, pilastras y aleros.

Sitios históricos y conmemorativos

Existe un conjunto de sitios históricos y conmemorativos, y muchos de ellos se recuerdan a través de tarjas y monumentos. Con el propósito de hilvanar sucesos para conformar temas se optó por agruparlos, así se definieron hechos referidos a: *la vida cultural, social y científica de la ciudad, las luchas contra España, las luchas entre 1902 y 1953, las luchas del Movimiento 26 de Julio (M-26-7) y desde 1959 hasta la actualidad.*

Bienes muebles

Un importante número de bienes muebles en viviendas, museos, instituciones y archivos dotan a la ciudad de un patrimonio considerable, sumamente atractivo. Cabe destacar, entre ellos, la colección de originales de pintura cubana, considerada la segunda del país, la que puede visitarse en el Museo Provincial “Ignacio Agramante”, donde también existen significativas muestras de Ciencias Naturales, Artes Decorativas y Numismática.

Atractivos intangibles

Camagüey posee un rico patrimonio intangible conformado por **leyendas** y **curiosidades**, y por las **tradiciones**. Determinar la relación que éste tiene con el patrimonio tangible facilita visualizar de forma más clara las posibilidades para su comercialización, garantizando siempre su autenticidad, lo que debe ser un proceso que posibilite su consolidación y puesta en valor.

Las principales manifestaciones del patrimonio intangible evaluadas fueron las leyendas y curiosidades, y las tradiciones; en estas últimas quedan incluidas *las fiestas populares, celebraciones de la ciudad y tradiciones culturales o patrióticas, las celebraciones religiosas, los eventos culturales, científicos y deportivos, las expresiones músico-danzarias de fiesta y carnaval, los pregones y efectos sonoros, las comidas y bebidas típicas, y la presencia de manifestaciones de la cultura actual.*

Servicios turísticos

Aun cuando todos los servicios de la ciudad deben estar en función tanto de su población como de sus visitantes, está claro que existe un conjunto de servicios más directamente vinculados al turismo. Una parte importante de éstos en Camagüey están en el Centro Histórico, lo que obedece a la coincidencia del mismo con el centro tradicional y se concentran en calles de fuerte carácter comercial.

El análisis manifiesta una reducida planta de alojamiento, un amplio número de instalaciones comerciales y gastronómicas en equilibrio con el número de establecimientos dedicados a la actividad cultural, tal como corresponde a ciudades que reciben turismo cultural; sin

embargo, este aparente equilibrio es sólo un espejismo, pues no son adecuadas para este propósito, ni las características, ni la calidad de los servicios.

ZONIFICACIÓN FUNCIONAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE CAMAGÜEY

La actividad turística dentro del espacio urbano no ocupa un área continua, se entremezcla con las funciones que se desarrollan en la ciudad, de ahí que sea más difícil visualizar el fenómeno turístico en la medida que mayor sea el espacio sobre el que se diseña.

En el Centro Histórico de Camagüey, como en la mayoría de los centros urbanos, confluye una diversidad de funciones; dentro de ellas la habitacional, la administrativa y la terciaria son las más notables.

La zonificación funcional es un instrumento que permite determinar las áreas dentro del conjunto con vocación para determinados usos. Este recurso permitió identificar en el Centro Histórico de Camagüey aquellas zonas con vocación para la actividad turístico-terciaria, de modo que facilitó materializar espacialmente la imagen de este espacio como recurso turístico (mapa 2).

La zonificación funcional consideró tres categorías, tomando en cuenta las funciones tradicionales, la vocación y los valores patrimoniales. Las tres categorías definidas para la zonificación son:

Zona Turístico-Terciaria (ZT): Aquella donde predominan los usos terciarios y se manifiesta una marcada vocación turística dada por los numerosos atractivos, recursos y potenciales de cambios de uso que en ella se concentran. El uso residencial se manifiesta en estrecha relación con la vocación principal. Ocupa cerca del 30% del área total del Centro Histórico, conforma un gran eje central con direc-



Mapa 2. Zonificación funcional. Centro Histórico de Camagüey.

ción norte-sudoeste que se extiende desde el acceso norte en la Plaza “Joaquín de Agüero” hasta el río Hatibonico, incorporando al sudoeste el área del Cementerio. Está rodeada por zonas residenciales y en ella se concentran los más importantes valores patrimoniales de la ciudad y prácticamente la totalidad del centro tradicional.

Zona Residencial (ZR): Aquella donde el uso de suelo está dedicado a la actividad residencial. Se definieron así cuatro zonas que bordean la Zona Turístico-Terciaria: Zona Norte, Zona Sur, Zona Este y Zona Oeste, donde se encuentran algunos de los barrios más antiguos de la ciudad.

Zona Mixta (ZM): Aquella donde se manifiesta, de manera equilibrada, la presencia de usos diversos como el residencial, administrativo, de servicios, turístico y productivo, y que constituyen áreas potenciales para el desarrollo de la actividad turística a partir del potencial de cambios de uso. Incluye la Avenida de la Libertad, una de las sendas fuertes del Centro Histórico, a ambos lados del que se desarrollan actividades administrativas y de servicios de esta zona.

ORDENAMIENTO DEL ESPACIO TURÍSTICO DEL CENTRO HISTÓRICO DE CAMAGÜEY

La organización del espacio turístico urbano a través de los focos y recorridos conectores es reconocida como el procedimiento válido para el Centro Histórico de Camagüey (mapa 3). Sariol, 2004, plantea que: “En el caso específico del Centro Histórico de Camagüey se conoce que su trama urbana es un caso excepcional entre los centros históricos del resto del país, lo que indica la importancia de atender con carácter prioritario la rehabilitación de la ciudad a partir de nodos y ejes urbanos”; ello debe constituir de hecho la estrategia para la organización del turismo en la ciudad.



Mapa 3. Ordenamiento en focos y enlaces turísticos. Centro Histórico de Camagüey.

La categorización de los focos determina una diferenciación de los mismos a partir del valor que éstos representan como elemento distintivo de la ciudad o solamente como un sitio interesante a visitar; esto los convierte en focos de primera o segunda categoría. Sin embargo, esta diferenciación sólo repercute en la estrategia de intervención durante el proceso inversionista y en la conformación del producto turístico.

Los ocho focos de primera categoría son los espacios públicos o edificaciones que le dan carácter distintivo a la ciudad. En Camagüey lo constituyen las cinco plazas principales del Centro Histórico, cuya riqueza está estrechamente ligada a sus valores arquitectónicos, históricos y culturales; la Plaza Mayor al centro y cada una de las plazas principales orientadas hacia los puntos cardinales; a ellas se añade una pequeña, pero importante, plaza, la de La Soledad, fuerte punto de intercambio social, presidido por una iglesia, cuya imagen fácilmente reconocible se ha convertido en símbolo de la ciudad. Por otra parte, quedan reconocidos como tal el Cementerio y el conjunto que forman el Casino Campestre y la Plaza de la Revolución, donde se ha erigido una obra monumental dedicada a Ignacio Agramonte, el héroe local más relevante. Estos focos permiten establecer una lectura del desarrollo urbano de la villa hasta épocas bien cercanas y hacer comprensible al visitante la singular estructura de su trazado urbano.

Los focos de segunda categoría son aquellos lugares que visitan quienes permanecen por más tiempo en el destino turístico; son los sitios a los que afluye el visitante buscando un tema más específico. Aquí se definieron seis interesantes plazas y el Mercado del Río.

Los enlaces o recorridos conectores tienen como función principal el servir de vínculo entre los focos; estos enlaces turísticos, 50 en total, pueden tener carácter comercial o simplemente escenográfico, considerando que a su función tradicional⁵ se asocia su cualidad como atractivo, al develar perspectivas eficaces del paisaje urbano y establecer vínculos insospechados para el caminante. Partiendo de este criterio, en el Centro Histórico de Camagüey se definieron dos tipos de enlaces: primarios y secundarios.

Los enlaces primarios (22 tramos de calles) tienen una marcada potencialidad y carácter comercial, que a su vez permiten la vinculación más deseada⁶ entre los focos de primera categoría o hacia focos de segunda; por lo que puede afirmarse que lo que determina su categoría es el valor intrínseco y no el valor de los elementos que enlazan. Constituyen el lugar hacia donde se dirigirán, de forma prioritaria, las inversiones de servicios para el turismo y la oferta recreativa, comercial y cultural de la ciudad.

⁵ Comercial o habitacional.

⁶ De acuerdo con el patrimonio urbano o arquitectónico asociado, imagen, potenciales para nuevos usos, entre los más relevantes aspectos.

Los enlaces secundarios (28 tramos de calles) desempeñan un papel importante de vínculo entre los focos definidos, pero en un sentido más pasivo, pues están compuestos por sendas donde generalmente predomina el uso de suelo habitacional; ellos constituyen una segunda opción de retorno entre focos y en algunas zonas⁷ permiten apreciar la riqueza del trazado urbano para acceder por distintas vías a un mismo objetivo. También se han definido como tal los principales accesos al Centro Histórico que no clasifican como enlaces principales. Por lo general, estos enlaces ofrecen la riqueza del paisaje urbano amén de que en los mismos aparecen servicios vinculados al sitio, por tradición o por la existencia de determinada potencialidad.

CARACTERIZACIÓN DE FOCOS Y ENLACES

La caracterización de los focos de primera y segunda categoría, así como de los enlaces conectores primarios se realizó a partir de un conjunto de indicadores. Esta caracterización facilita, por una parte, el diseño del producto turístico a partir del reconocimiento de los valores tangibles e intangibles y los servicios turísticos; a la vez posibilita guiar las soluciones de planeamiento a detalle a través de las evaluaciones de potencialidades de uso del suelo, lo que permite apreciar el balance de servicios y reconocer los posibles cambios de uso y de mejoramiento de la imagen y la calidad del servicio, entre otros aspectos de interés. Con ese objetivo se confeccionó una ficha de caracterización.

CONCLUSIONES

El Centro Histórico de Camagüey resulta el principal atractivo turístico de la ciudad. Su rico patrimonio está conformado por una fuerte evidencia material que se acompaña de variadas manifestaciones de la cultura inmaterial.

Las evaluaciones realizadas para definir el espacio turístico a partir del análisis de los atractivos y los servicios, desde la perspectiva espacial, ratificaron que los principales atractivos del Centro Histórico están en la trama urbana, el sistema religioso y las tradiciones, y mostraron que los servicios de interés turístico están ubicados en ejes viales de gran centralidad y principalmente dedicados al alojamiento, la gastronomía, el comercio y la cultura, aunque la adecuada proporción de sus instalaciones no está en correspondencia con las características y la calidad del servicio que se requiere. Este proceso permitió realizar una zonificación del Centro Histórico que precisó el área de interés fundamental para el turismo, denominada Zona Turístico-Terciaria y Zona Mixta, proceso muy favorable al diseño, manejo y gestión.

El ordenamiento del espacio turístico determinó a su vez ocho focos de primera categoría y siete focos de se-

gunda, así como 22 tramos de calles enlaces primarios y 28 enlaces secundarios, lo que representa en total 15 espacios y 50 tramos de calles sobre los que se deberán dirigir las acciones inversionistas y de rehabilitación. Por último, la caracterización de estos focos y enlaces deja ventajosamente preparadas las condiciones para el diseño comercial del turismo en el Centro Histórico de Camagüey. ■

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, MARÍA L. *et al.* Expediente para optar por la réplica del Proyecto Agenda 21 Local para la ciudad de Camagüey. Dirección Provincial, Planificación Física de Camagüey, 2003.
- BERMÚDEZ, DIANA. Plan Parcial Conjunto Plaza-Casino. Dirección Municipal de Planificación Física de Camagüey, 2002.
- CENTRO DE ESTUDIOS MULTIDISCIPLINARIOS DEL TURISMO (CEMTUR), UNIVERSIDAD DE CAMAGÜEY. Turismo sostenible. Por un desarrollo socioeconómico local. Convocatoria de un plan de integración económica y social del turismo al desarrollo local. Camagüey, 2002.
- CHAOS, MABEL. "Los símbolos del poder en la ciudad de Camagüey de la época colonial". Tesis presentada en opción al Título de Doctor. Facultad de Construcciones, Universidad de Camagüey, 2004.
- DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN FÍSICA DE CAMAGÜEY. Plan Especial de Áreas Verdes de la ciudad de Camagüey, 2001.
- _____. Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo de la ciudad de Camagüey, 1999.
- Direcciones Municipal y Provincial de Planificación Física de Camagüey. Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo de la ciudad de Camagüey, 2004.
- _____. Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo del municipio de Camagüey, 1998.
- Dirección Provincial de Planificación Física de Camagüey. Enmarcamiento provincial a escala municipal y urbana, municipio de Camagüey, 2003.
- _____. Esquema Especial de Ordenamiento de la región turística de Camagüey, 2002.
- _____. Plan Director de la ciudad de Camagüey, 1980.
- FERNÁNDEZ, ESTRELLA. Regulaciones urbanísticas para la zona histórica de la ciudad de Camagüey. Dirección Municipal de Planificación Física, 2004.
- GARCÍA, RAFAEL. "Una gran fiesta del pueblo: el San Juan Camagüeyano". Suplemento *Opción*. Periódico *Adelante*, 1988.
- GÓMEZ, LOURDES. Santa María del Puerto del Príncipe: una irregular villa colonial de Cuba. Análisis del surgimiento de la hoy ciudad de Camagüey referido desde la perspectiva arquitectónica de su trazado. *SENDEROS*, Revista de la Oficina del Historiador de la ciudad de Camagüey. Año 2004, No. 0.
- LYNCH, KEVIN. *La imagen de la ciudad*. La Habana, Editorial Ciencia y Técnica, 1970.
- MARICHAL, ANELIS. Camagüey: de la trama en retícula a la malla. CD-ROOM VIPO 2000. Universidad de Camagüey, 2002.
- _____. "Tendencias y patrones en el desarrollo urbano de la ciudad de Camagüey siglo XX". Tesis en opción al Título de Máster en Desarrollo Regional. Universidad de Camagüey, 2002.
- MATEO, JOSÉ. La idea del paisaje en el turismo de las sociedades post-modernas, retos y alternativas. Universidad de La Habana, 2002.
- MÉNDEZ, ROBERTO. Leyendas y tradiciones de Camagüey. Editorial Ácana, 2003.
- OHCC. Regulaciones urbanas para la Necrópolis de Camagüey: una ciudad dentro de la ciudad. Camagüey, 2002.
- PLA PONCE DE LEÓN, ELDA. "Centro Histórico de Camagüey. Recurso para el turismo cultural". Tesis en opción al Título de Doctor. Facultad de Construcciones, Universidad de Camagüey, 2002.
- SECCIÓN INVESTIGACIONES HISTÓRICAS DEL COMITÉ PROVINCIAL DEL PARTIDO. Camagüey y su historia. Camagüey, 1989.
- _____. Mi patria y mi provincia. Talleres de la Empresa Gráfica Integral No. 1. Camagüey, 1990.

⁷ Zona de protección 1.

Turismo, ¿amenaza u oportunidad para las ciudades?

MSc. Libys Martha
Zúñiga Igarza
Dirección Provincial de
Planificación Física de Holguín



RESUMEN

El análisis de las ciudades y su relación con el turismo, a escala mundial, han permitido establecer criterios teniendo en cuenta que se ha desarrollado como un fuerte sector económico que continuará creciendo en este siglo XXI y las ciudades han aprovechado esta oportunidad para explotar su patrimonio e identidad local; las más favorecidas por el turismo cultural o de ocio son las ciudades intermedias y menores; sin embargo, como fuente de desarrollo ha tenido un impacto social y urbano fuerte, lo que ha producido exclusión, gentrificación, etcétera.

Aunque se puede lograr un equilibrio, el turismo puede captar los aspectos de la identidad cultural de cada pueblo, aprovecharlos para su conservación y generar fondos, lo que educa a la comunidad e influye en su política. Es un factor esencial para la economía nacional y regional como factor de desarrollo. Es importante establecer un equilibrio entre ciudad y turismo a partir de un adecuado planeamiento que logre integrar todas las funciones necesarias, manteniendo los sectores residencial, comercial, recreativo y administrativo de conjunto con otras actividades afines.

Se hace necesario realizar una planificación urbana que tenga en cuenta los aspectos económicos y sociales insertos dentro de la actividad turística y urbana, sin la pérdida de los valores de la ciudad y de su identidad local.

ABSTRACT

The analysis of cities and their relationship with tourism has world wide developed as a strong economic branch that will continue to grow in the XXI century. Cities have taken advantage of this opportunity to exploit their heritage and local identity, being middle and small sized cities the most favored by cultural or leisure tourism. The social and urban impact this activity has produced has been very strong, producing exclusion, gentrification, etc.

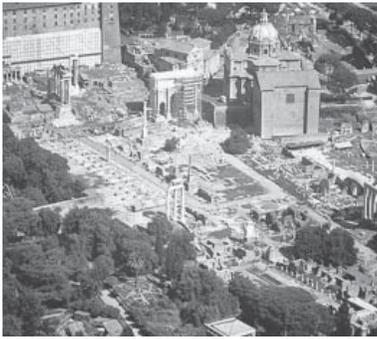
Nevertheless, there is an opportunity, it is possible to achieve a balance, tourism can get to know the aspects of the cultural identity of each people and use them for its preservation, generating funds, educating the community and influencing its policies. It is an essential issue for many regional and national economics as a development factor, but it is necessary to carry out an urban planning that takes into account the economic and social aspects of the touristic and urban activity without the loss of the city values and local identity.

“EL proceso de globalización y la informatización de los procesos productivos, la distribución y administración están alterando profundamente la estructura espacial y social de las ciudades en todo el planeta, significado más directo de la articulación entre lo global y lo local.”¹ Los efectos socioespaciales de esta articulación varían

de acuerdo con los niveles de desarrollo de los países, su historia urbana, su cultura y sus instituciones, capaces de revertir el proceso por el que la calidad de vida en las ciudades se deteriora, entre ellas por el inadecuado uso turístico, el que ha sido utilizado como una salida ante la crisis económica con impactos sobre la ciudad y sus habitantes.

Sin embargo, la relación entre las ciudades y el turismo es muy antigua, los destinos turísticos urbanos existen desde los primeros años de la civilización. La necesidad

¹ Traducción del libro *Local and global. The management of the cities in the information age*, de Jordi Borjas y Manuel Castells, 2003, p. 69.



Parte antigua, Roma.



Acrópolis de Atenas, Grecia.



Vista aérea de New York, Estados Unidos.

de viajar, bien por interés político, bien comercial, la curiosidad, el sentimiento religioso y la ley de la hospitalidad eran los aspectos básicos por los que determinados sectores de la población decidían trasladarse. Por ejemplo, en la Edad Media se incentivaban los viajes de los mercaderes y los estudiantes. Con el desarrollo científico-técnico, ya en el siglo XIX se desarrollan los centros de termalismo y los balnearios, los casinos, el paisajismo y el alpinismo, las vacaciones de invierno y el mar. Con la aparición del ferrocarril disminuyó el tiempo de duración del viaje y con ello surgen los viajes de placer organizados. Aparejado al rápido desarrollo del transporte aéreo, marítimo y terrestre hubo un cambio cualitativo en la estructura del turismo al convertirse en un fenómeno social, el que cada día crece más. Hoy, las modalidades que promueve el turismo son: sol y playa, naturaleza, rural, náutico, de ciudad.

En la época actual se está produciendo un cambio del turismo de playa al turismo cultural. Se estima que el 10% de las llegadas turísticas en todo el mundo (60 ó 70 millones) tienen un propósito cultural. Los principales consumidores de este segmento son personas de la tercera edad. Los jóvenes con propósitos educativos también constituyen un segmento en expansión.² Ejemplo de ello tenemos que alrededor de un millón de europeos viaja todos los años a Oriente Medio, Asia, África y América con fines culturales y patrimoniales. En América del Norte ocurre algo similar, pero el lugar de destino es Europa fundamentalmente.

Según Federico Mayor, "...el turismo como fenómeno socioeconómico va en aumento y muchos lo ven con recelo porque piensan que la masividad es ciega; encierra un potencial de riqueza y desarrollo, en la medida en que exista la capacidad de convertirlo en portador de valores de cultura, historia, de identidad y de respeto, en la medida en que nos recuerde que en todas las épocas, las civilizaciones se han enriquecido con el transitar de individuos y grupos, y que la cultura se hubiera agotado en sí misma si no hubiesen existido viajeros..." Para la UNESCO, la clave consiste en incorporar la cultura al fe-

nómeno turístico mediante la aplicación de las directivas e instrumentos adecuados.³

EL TURISMO COMO OPORTUNIDAD PARA LAS CIUDADES

La ciudad se considera como un bien cultural, dada la amalgama de potencialidades internas que posee; por ejemplo, en los barrios hay lugares especiales que han llegado a ser símbolos (hábitos y costumbres: artesanía, arte culinario, historia local, etcétera); otros pueden ser bellezas naturales (ríos, zonas costeras, montañas) o hitos históricos dejados allí por el paso del tiempo, pero de algún modo son esenciales en la vida de la ciudad y su historia, lo que conforma su cultura, a la que se adhieren y de la que participan sus habitantes encontrando a través de ella su identidad. Es el único bien del que participan y al que aportan todos y cada uno de los habitantes.⁴

Estos bienes culturales agrupan un fuerte potencial para la ciudad como una vía de desarrollo económico, por lo que la ciudad en sí constituye un recurso importante de transformación económica. Su relación con la identidad cultural y el patrimonio histórico significa un ejemplo de doble dimensión: como fuente de riquezas y como fuente de atracción de nuevas actividades.⁵ La posibilidad radica en su utilización como atractivo turístico. Su puesta en valor es un aspecto importante, dada su recuperación para la salvaguarda del legado histórico y de la identidad de cada lugar sin llegar a perder el criterio de que ella es, en primer lugar, para sus habitantes.

Hoy en la ciudad se tiene en cuenta, para su comercialización turística, la capacidad tecnológica, su movilidad y niveles de servicios turístico-recreativos asociados a la llamada era de la modernidad, quedando atrás aspectos básicos relacionados con el bienestar social. La pérdida de funciones tradicionales, así como la transformación a ciuda-

² Federico Mayor. Prólogo de *Turismo cultural en América Latina y el Caribe*, p. 7.

³ Colectivo de autores. *Panorama turístico mundial, perspectivas hasta el 2020*. CIDTUR-Holguín, p. 10.

⁴ Luis César Herrero Prieto. *Turismo cultural. El patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Introducción, p. 12.

⁵ Juan Carlos Pérgolis. p. 16.



Puente de la torre y cruce peatonal sobre el río Thamesis, Londres.

otras, y las visitas a lugares de interés, ir de compras, eventos culturales, pasar el fin de semana, conocer las culturas autóctonas (conocido como turismo de ocio)¹¹ fundamentalmente dirigido a ciudades intermedias y menores como Santiago de Compostela, Toledo, Venecia, etcétera; éste es el uso más generalizado en el ámbito mundial.

AMENAZA DEL TURISMO PARA LAS CIUDADES

des globales han provocado un cambio hacia el sector de la informatización, definido por Manuel Castell como “el cambio económico fundamental de nuestra era, aumentando la separación de los servicios con respecto a la producción”.⁶ En el cambio del sector industrial al de la informatización buscan nuevas funciones que desempeñar, permitiéndoles a las ciudades adaptar su imagen para desarrollar actividades afines con la promoción, el marketing urbano y el turismo, con actividades totalmente nuevas de relevancia nacional o internacional, sobre todo para las grandes metrópolis.

Para el caso de las ciudades intermedias y menores que por lo general son muy antiguas y de base económica primaria y secundaria, desde hace tiempo el sector agrícola no puede proporcionar el nivel de vida esperado por la sociedad. Tampoco la industria ha aportado todos los resultados que se esperaban. El turismo le ha dado un peso importante a estas ciudades por sus atractivos turísticos y supone una nueva posibilidad de impulsar la economía local, con la comercialización del paisaje y los recursos patrimoniales.⁷ Hoy las ciudades con valores patrimoniales se convierten en ciudades turísticas en un mediano plazo.⁸

Las ciudades como bien cultural (como muestra de lo autóctono y lo singular) son el pivote de transformación socioeconómica, teniendo en cuenta que el turismo cultural se evidencia mayormente en localidades o pueblos de escala humana, donde el intercambio social, sus tradiciones y modos de vida son objeto de una autenticidad e identidad local.⁹

En las ciudades se desarrollan varias modalidades turísticas, y entre los segmentos que aumentan con gran rapidez están las visitas en función de reuniones, incentivos, congresos, ferias, educación, religión y salud (conocido como turismo de negocios-RICF).¹⁰ En este campo se mueven las eurociudades en mayor cuantía, de las que son representativas Madrid, Barcelona, Londres y París, entre

Los potenciales urbanos, ya sean naturales o socio-culturales, han sido muy bien comercializados por el turismo. Hoy, la invasión turística sobre las ciudades es de forma desordenada e incontrolada, y ha provocado una profunda alteración en las condiciones en que tradicionalmente se desenvuelve la vida de los habitantes. La absorción de las ciudades por el turismo es muy acelerada y despiadada, sin planificación, sin control, obviando regulaciones y sobrecargando los usos para el alojamiento y la red extrahotelera, asociándose además con la infraestructura de apoyo que el turismo lleva inducido. De igual forma, se producen migraciones en busca de empleo hacia estos lugares, lo que incentiva la marginalidad y la existencia de viviendas precarias en los límites urbanos. La actividad turística ha sido utilizada como una salida ante la crisis económica en los países del Tercer Mundo, aspecto que no resuelve el problema y, lejos de ayudar, el impacto social negativo que se produce es alto.

Como el interés de los países del primer mundo es diversificar el producto turístico, esto ha provocado que los organismos y las agencias internacionales hayan pasado a incentivar las ciudades, principalmente las históricas, y las del Tercer Mundo como fenómenos de cultura exótica, desarrollando sólo el turismo como promotor de riquezas. Sin embargo, las ciudades intermedias y menores han sido el contexto donde se aplican las políticas más duras para la población: efecto de la especulación de bienes raíces, éxodo de los centros históricos, costos altos de segregación social, racismo, intolerancia. La ciudad se segrega y crea ghettos turísticos que despojan de sus habitantes lugares queridos que en algún momento formaron parte de la memoria colectiva de su ciudad. Ejemplo de ello tenemos en Latinoamérica la recuperación del Centro Histórico de San Juan de Puerto Rico,¹² en el Salvador de Bahías, de

⁶ Enrique Bigné Alcañiz, Xavier Font Aulet y Luisa Andreu Simó. *Marketing de destinos turísticos, análisis y estrategias de desarrollo*, pp. 36-37.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Peter Hall. *Redefining Europe's Cities. Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, pp. 391-392.

⁹ Enrique Bigné Alcañiz, Xavier Font Aulet y Luisa Andreu Simó. Ob. cit., p. 306.

¹⁰ La lista de Patrimonio Mundial y la red de ciudades turísticas en el mundo coinciden en un 70%.

¹¹ Luis César Herrero Prieto. Ob. cit., p. 12.

¹² Isabel Rigol Sabio. *Factors affecting heritage sites, their mitigation and indicators to evaluate conservation*, p. 4.

Lima,¹³ los que son declarados por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad y han sido muestras claras de estos fenómenos resultantes del modelo económico imperante.

El turismo ha llevado a las ciudades a:

- Internacionalización de modelos de desarrollo turístico por el simple hecho de que económicamente son viables, sin tener en cuenta la identidad cultural de cada pueblo.
- Conflictos entre identidad y modernidad en los países en desarrollo, vista esta última como sistema de poder, que influyen también en la elección del destino turístico urbano.
- Se cambia excesivamente el medio ambiente y el estilo de vida de algunas sociedades.
- Alto valor del suelo.
- Sobrecargas de la capacidad de acogida.
- Deterioro económico y sociocultural.
- Éxodo de la población local.

Desde el punto de vista de la comercialización del turismo, los problemas que se generan, ya como producto turístico, en su ciclo de vida (establecido en cinco etapas: exploración, implicación, desarrollo, consolidación y estancamiento)¹⁴ y al cruzarlos en el marco donde se desarrollan (la ciudad), se evalúan varios aspectos negativos tales como:

- Desde que se conoce el destino, su incidencia con la población y su desarrollo.

En este aspecto hay que señalar que al desarrollarse y rehabilitarse los sectores de los centros urbanos y mejorar sus edificios, el suelo urbano sube su valor, y se hacen tan caras las viviendas para la población local que tienen que trasladarse hacia otros lugares, lo que provoca la gentrificación; por otro lado, estas residencias son compradas por los ricos de otras regiones, por lo que se crean albergues de descanso, recreación o residencias de vacaciones, en fin, se inicia el deterioro de la identidad local.

- Etapa de consolidación y estancamiento.

Se producen las mayores afectaciones fundamentalmente en los centros históricos, dadas por sobrecargas



Madrid, España.



Carnavales de Barranquilla, Colombia.

de alojamiento y visitantes diarios, por lo que alcanzan valores exorbitantes sobre el territorio, así como el deterioro al patrimonio intangible de la población local, y en fin a la ciudad. Por ejemplo, en Toledo la capacidad de turistas es 25 visitantes por residente y en el centro histórico 170 visitantes por residente;¹⁵ esto induce a un alto deterioro sociocultural, lo que provoca constantes alteraciones en la población autóctona con un consecuente desarraigo cultural y pérdida de su patrimonio. Es aquí donde el destino comienza a perder valor y, por ende, su comercialización se abandona como producto rentable, dejando una estela negativa muy difícil de recuperar.

La ciudad para sus ciudadanos se pierde, así como elementos clave ordenadores del territorio, encontrando amenazas en: el espacio público como estructurador del tejido urbano y como integrador del espacio físico y del social se minimiza, sustituyéndose por los centros comerciales, parques temáticos, etcétera, sin tener en cuenta su valor social; la internacionalización y descontextualización de tipologías arquitectónicas; el detrimento de las condiciones ambientales urbanas (contaminación del aire por excesivo uso del transporte automotor, excesivo incremento de los desechos sólidos, no se tienen en cuenta los aspectos de la arquitectura bioclimática en las áreas urbanas, etcétera); deterioro del paisaje urbano y social que provoca un progresivo deterioro cultural, ejemplo de ello la Isla de Ibiza, en ella su población residente tiende a emigrar dando paso a una población turística donde están largas temporadas en la isla, lo que ha dado lugar a la aparición de supermercados, escuelas, con identidad alemana, existiendo ya brotes de rechazo de la población local,¹⁶ construcciones en las laderas desplazando la agricultura propia. La ciudad como componente vital del capital social deja de ser ciudad para el hombre como espacio colectivo y se convierte en almacenes de personas.

¹³ Fernando Pulín. *Transformaciones físicas y socioeconómicas producidas por el turismo en los centros históricos. El impacto del turismo en los centros históricos*, p. 9.

¹⁴ Urpi Montoya Uriarte. *Intervenções recentes em centros históricos as políticas de "recuperação" centros históricos de Salvador, Lima e Quito*, p. 14.

¹⁵ Enrique Bigné Alcañiz, Xavier Font Aulet y Luisa Andreu Simó. Ob. cit., p. 446.

¹⁶ Miguel Ángel Trointino Vinuesa. *El turismo cultural en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad. Turismo cultural: El Patrimonio histórico como fuente de riquezas*, p. 127.



El viejo San Juan, Puerto Rico.



Plaza de San Martín, Lima.



São Paulo, Brasil.

Este salto del turismo que se ha experimentado ha incentivado, de conjunto con otros factores económicos, el proceso de concentración de población en las grandes ciudades en busca de mejoras económicas. En Latinoamérica las dos ciudades más grandes son México y São Paulo, ambas con desarrollo turístico, ciudades con altas concentraciones de población y serios problemas urbano-ambientales. Existe la tendencia al estancamiento de la comercialización del turismo cultural y para el 2020 los principales destinos receptores a escala mundial (1-10), solamente México está representado en el número 8, con 48,9 millones de turistas,¹⁷ debido a que su fuerte identidad cultural se sobrepone al resto de los problemas urbanos, ambientales y sociales.

Se evidencia que el producto turístico como modelo de desarrollo con carácter eminentemente económico y especulativo, sin establecer límites a la comercialización del producto, con la consecuente pérdida de los valores de la ciudad y de su identidad local, a mediano plazo, resulta perjudicial.

EQUILIBRANDO AMENAZA Y OPORTUNIDAD

El turismo puede captar los aspectos de la identidad cultural de cada pueblo y aprovecharlos para su conservación, generando fondos, educando a la comunidad e influyendo en su política. Es un elemento esencial para la economía nacional y regional, como factor de desarrollo. Es importante establecer un equilibrio entre ciudad y turismo a partir de un adecuado planeamiento que logre integrar todas las funciones necesarias, manteniendo el sector residencial, comercial, recreativo y administrativo de conjunto con otras actividades afines. Hay que evitar el crecimiento del turismo en un proceso invasivo que podría terminar con la ciudad; el planeamiento deberá actuar como regulador, anteponiendo el centro histórico como bien patrimonial a su explotación como elemento consumible y productor de riquezas.¹⁸

Para que los límites de la comercialización del turismo sean adecuados debe analizarse el impacto que

puede provocar la actividad turística en la ciudad y su población. Del análisis de los impactos se obtiene una delimitación de las áreas caracterizadas por sus niveles de fragilidad: económico, ecológico o sociocultural, en los que ha de restringirse el uso turístico. No se podrá proponer un desarrollo sin límites, se ha de encontrar un punto crítico en el que se equilibre el nivel de demanda con la capacidad de acogida de visitantes que un destino o recurso puede soportar sin deteriorarse, evaluación que resulta algo compleja por las infinitas variables que sobre él actúan;¹⁹ pero el planeamiento deberá ser capaz de ver su importancia, por lo que al plantear la incorporación de nuevos usos a la actividad turística deberá tenerse en cuenta las capacidades de acogida desde diferentes puntos de vista: medioambiental, social, cultural, económico. Así la capacidad de acogida de la ciudad o destino será el menor valor obtenido entre las diversas perspectivas analizadas.²⁰ Se integrarán además todos los componentes que organizan la ciudad, asociado con la conservación del patrimonio y con el nuevo desarrollo urbano, su incidencia por la población (el transporte, la vialidad, el medio natural y urbano, entre otros).

Para la correcta elaboración del planeamiento urbano relacionado con la actividad turística es necesario minimizar los impactos negativos y aprovechar los positivos, debido a que el turismo interviene en el cambio de la ciudad y a la vez en el cambio de toda la sociedad.²¹ Este último aspecto fue abordado en la Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo (OMT), celebrada en Santiago de Chile el 1º de octubre de 1999, donde se proclamaron los principios del Código Ético Mundial para el Turismo. Este código supone un marco de referencia para el desarrollo responsable y sostenible del turismo mundial, necesario para ayudar a minimizar sus efectos negativos en el medio ambiente y en el patrimonio cultural, al tiempo

¹⁹ Fernando Pulín. *Impacto del turismo en el patrimonio cultural*. La Antigua Guatemala, p. 12.

²⁰ Enrique Bigné Alcañiz, Xavier Font Aulet y Luisa Andreu Simó. Ob. cit., p. 530.

²¹ *Ibidem*, p. 530.

¹⁷ Colectivo de autores. Ob. cit., p. 455.

¹⁸ Enrique Bigné Alcañiz, Xavier Font Aulet y Luisa Andreu Simó. Ob. cit., p. 306.



Buenos Aires, Argentina.



Campos Eliseos, París.



Torre de Pisa, Italia.



Canales en Venecia, Italia.

que se aumentan al máximo sus beneficios para los residentes de los destinos turísticos.²²

De igual forma, de conjunto con las amplias potencialidades de las ciudades, sus áreas de influencia y su desarrollo endógeno deben monitorearse y establecer condicionantes de acuerdo con su contexto, tales como:

- Vigilar la interrelación ciudad-municipio, así como sus relaciones con los niveles de otros sistemas urbanos próximos, tanto para la ciudad como para el resto del territorio.
- Mantener el control sobre la capacidad de acogida de la ciudad relacionada con los medios de transporte (náutico, aéreo, automotor y ferroviario) posibles, a partir de los visitantes diarios a la ciudad.
- Lograr la participación ciudadana e institucional en las diferentes etapas de evaluación del desarrollo turístico, creando programas especiales para elevar la cultura urbanística y turística de la ciudad.
- Desarrollar instrumentos de carácter social que evalúen esta influencia del turismo sobre la ciudad.
- Integrar en el manejo turístico de la ciudad los aspectos sociales, económicos y del medio ambiente, así como las infraestructuras técnicas y los aspectos legales, tanto del patrimonio como del urbanismo, para obtener un resultado coherente y armónico para la ciudad.
- Compatibilizar el potencial turístico y la conservación de su tejido urbano, arquitectónico y social.

EN FIN...

El mayor reto para el desarrollo turístico en las ciudades es desarrollarlo con un enfoque sistémico hacia la ciudad,

²² *Ibidem*, p. 534.

tanto para su propia actividad económica como para la relación con el resto de los sistemas que la componen y su región de influencia. La carta de triunfo estará en que cada etapa de las acciones inmersas en el corto, mediano y largo plazo maduren el proceso del turismo como parte del desarrollo, se vayan corrigiendo los impactos y se les vea como vía económica sostenible y factible en aquellos lugares donde sus bienes culturales sirvan para resolver un gran por ciento de la economía local, con un enfoque hacia el turismo sostenible. ■

BIBLIOGRAFÍA

BIGNÉ ALCAÑIZ, ENRIQUE, XAVIER FONT AULET Y LUISA ANDREU SIMÓ. *Marketing de destinos turísticos, análisis y estrategias de desarrollo*. Editorial Madrid, 2000.

CARRIÓN M., FERNANDO. "Centro Histórico de Quito: Notas para el desarrollo de una política urbana alternativa". En colectivo de autores, *Seminario Internacional sobre la Conservación de Bienes Culturales en el Medio Ambiente Urbano*. Getty Conservation Institute-PNUD/UNESCO. Quito, 1990.

COLECTIVO DE AUTORES. *Panorama turístico mundial, perspectivas hasta el 2020*. CIDTUR-Holguín, 2000.

HALL, PETER. "Redefining Europe's Cities", de Carmen Bellet *et al.* *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Editorial Milenio, 2000.

HERRERO PRIETO, LUIS CÉSAR. *Presentación*. En colectivo de autores, *Turismo cultural. El patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2000.

LLOP TORNÉ, JOSÉ MARÍA Y CARMEN BELLET. Prólogo, de Carmen Bellet *et al.* *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Editorial Milenio, 2000.

MAYOR, FEDERICO. Prólogo. En colectivo de autores, *Turismo cultural en América Latina y el Caribe*. UNESCO, 1998.

MONTOYA URIARTE, URPI. *Intervenciones recientes en centros históricos as políticas de "recuperação" centros históricos de Salvador, Lima e Quito*. s/e, UNESCO, s/f.

ORMINDO DE AZEBEDO, PAULO. "Un futuro para nuestros tugurios. El desafío de los centros históricos en los países periféricos". En colectivo de autores, *Seminario Internacional sobre la Conservación de Bienes Culturales en el Medio Ambiente Urbano*. Getty Conservation Institute-PNUD/UNESCO. Quito, 1996.

_____. Relatoría del Tema I. En colectivo de autores, *Seminario Internacional sobre la Conservación de Bienes Culturales en el Medio Ambiente Urbano*. Getty Conservation Institute-PNUD/UNESCO. Quito, 1996.

PÉRGOLIS, JUAN CARLOS. "Las señales colectivas en el patrimonio cultural urbano". En colectivo de autores, *Memorias del Seminario*. Santa Fe de Bogotá, COLCULTURA, 1990.

PULÍN, FERNANDO. "Transformación física y socioeconómica producida por el turismo en los centros históricos". En colectivo de autores, *Impacto del turismo en el patrimonio cultural*. La Antigua Guatemala, UNESCO, 1996.

RIGOL SABIO, ISABEL. *Factors affecting heritage sites, their mitigation and indicators to evaluate conservation*. ICOMOS, 2001.

TORRES, PEDRO Y ALEXEIS FERRALS. *Modelo turístico de Cuba*. Instituto Nacional de Turismo en Costa Rica, 1991.

TROINTIÑO VINUESCA, MIGUEL ÁNGEL. "El turismo cultural en las ciudades españolas Patrimonio de la Humanidad". En colectivo de autores, *Turismo cultural: El Patrimonio histórico como fuente de riquezas*. Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, 2000.

Movilidad urbana en el Proyecto Agenda 21 Local/Geo-Ciudad de Holguín

Ing. Jorge Luis Rodríguez Gómez
Dirección Provincial de Planificación Física de Holguín

La ciudad de Holguín se encuentra ubicada en la región norte del Oriente de Cuba. Fue fundada el 4 de abril de 1545 y recibió el título de ciudad el 18 de enero de 1752. A partir del 1º de enero de 1879 se le confirió el estatus de municipio y en el año 1976, con la nueva división político-administrativa del país, adquirió la condición de cabecera de la provincia y el municipio de igual nombre. Su población, en la actualidad, es de 273 000 habitantes, en un área de 51,00 km², que representan una densidad de 5 353 habitantes/km². La base económica fundamental está constituida por la industria y los servicios; cuenta con tres zonas industriales y un equipamiento de servicios de nivel medio y superior que la convierten en centro de carácter provincial y municipal, y subcentro nacional para algunos servicios de las vecinas provincias Granma y Las Tunas.

LA movilidad es una necesidad de carácter diario de las personas, ya que éstas necesitan desplazarse para realizar actividades tales como: trabajar, estudiar, visitar familiares y amigos, o para satisfacer otras necesidades de la vida cotidiana. Si dichas necesidades no pueden satisfacerse en las zonas de residencia o cerca de éstas, existe la obligación de utilizar alguno de los medios de transporte disponibles para realizar estos movimientos, los que en la mayoría de los casos son de tipo motorizado y ocasionan una serie de efectos negativos como el aumento de la congestión del tráfico, del consumo energético, la contaminación ambiental, entre otros, que afectan directamente la calidad de vida.

Teniendo en cuenta estos elementos, el Proyecto Agenda 21 Local/Geo, iniciado en el mes de junio de 2004 con la colaboración de los

RESUMEN

Este artículo tiene como base las experiencias del Proyecto Agenda 21 Local/Geo en la ciudad de Holguín, en el que la movilidad urbana constituye uno de los temas de trabajo prioritarios. El proyecto se realiza con la colaboración de los Programas de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y para los Asentamientos Humanos (UN-HÁBITAT), como parte de los programas de las Agendas 21 Locales y los Informes GEO-Ciudad que promueven ambas agencias, de los que se han implementado las tres primeras etapas: el Diagnóstico Urbano-Ambiental o Informe GEO-Ciudad; la Consulta Urbana; y la Estrategia y el Plan de Acción.

En el Informe GEO-Ciudad de Holguín se aplicó la matriz Presión-Estado-Impacto-Respuesta (PEIR) del PNUMA, y se determinó para la movilidad urbana el estado actual de las infraestructuras del sistema de transporte como bases del funcionamiento de la movilidad de la población; las causas que la provocan; el impacto social y ambiental que genera; y las respuestas dadas por las autoridades locales para atenuar esta problemática.

En la Consulta Urbana, celebrada con la participación de autoridades locales, los actores involucrados y sectores de la población, se logró movilizar el apoyo social y político, el compromiso para implementar un proceso de mejoras en la gestión y la disposición para trabajar de manera coordinada con un enfoque intersectorial en el grupo de trabajo temático conformado para la elaboración de la Estrategia y el Plan de Acción, así como la realización de proyectos demostrativos; lo que creó las bases para la institucionalización del proceso.

ABSTRACT

This article is based in the experiences of the Project Agenda 21 Local/Geo on the Holguin City, Cuba; in which urban mobility constitutes one of the high-priority work subjects. The project is made with the collaboration of the United Nations Centre for Human Settlements Programmes (UN-HABITAT) and the United Nations Environment Programme (UNEP), like part of the Localising Agenda 21 Programme (LA21) and the GEO-City Project that both agencies promote, of which have implemented the two first stages: The Environmental Urban Diagnosis or GEO-City Report and the City Consultation.

The GEO-City Report Holguin is based on analysing the indicators included in the State-Pressure-Impact-Response (SPIR) matrix, determining for the urban mobility the causes of their present state; social and environment effect and the answers given by the local authorities to attenuate this problematic one.

The City Consultation, celebrated with the participation of local authorities, the involved actors and sectors of society, it was managed to mobilize the social and political support, the commitment to implement a process of improvements in the management and the disposition to work of way coordinated with a intersectorial approach in the Thematic Work Group conformed for the next stages of the project, as they are: the elaboration of strategies, action plans, demonstrative projects and the institutionalization of the process.

Programas de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y para los Asentamientos Humanos (UN-HÁBITAT), como parte de los Programas de las Agendas 21 Locales y los Informes GEO-Ciudad que promueven ambas agencias, ha identificado la movilidad urbana como uno de los temas prioritarios a trabajar por el proyecto en la ciudad de Holguín, a partir de las deficiencias identificadas en el tema por el Diagnóstico Urbano-Ambiental o el

Informe GEO-Ciudad, las que fueron validadas posteriormente en la Consulta Urbana realizada en el mes de febrero del año 2006.

Transporte

La estructuración actual de la ciudad de Holguín incrementa notablemente las necesidades de desplazamiento o “movilidad forzada” en la población, al estar formada por el Centro Histórico, donde se localiza

el centro de servicios de todos los niveles con la mayor actividad social y fuentes de empleos; **zonas periféricas** al centro, en las que predominan las viviendas con un crecimiento predominantemente espontáneo, bajas ofertas de empleos e insuficientes servicios de su nivel; **zonas de nuevo desarrollo** de viviendas en edificios multifamiliares, con alta densidad poblacional, deficitarias de servicios y fuentes de empleo; **grandes instalaciones** de servicio ubicadas de manera dispersa en la periferia y tres **zonas industriales** en la periferia, con la mayor concentración de empleos.

Esta estructura genera demandas de transporte que no son satisfechas en la actualidad por los medios utilizados a nivel urbano, como son: el medio automotor y los medios no motorizado o alternativo (gráfico 1), los que deben garantizar no sólo la movilidad de la población residente, sino también de la población flotante de otros municipios y provincias que reciben servicios en la ciudad por su condición de cabecera provincial y municipal; y desde y hacia las grandes instalaciones de transporte de nivel provincial y nacional, como son: tres terminales de ómnibus, la ferroviaria y el aeropuerto.

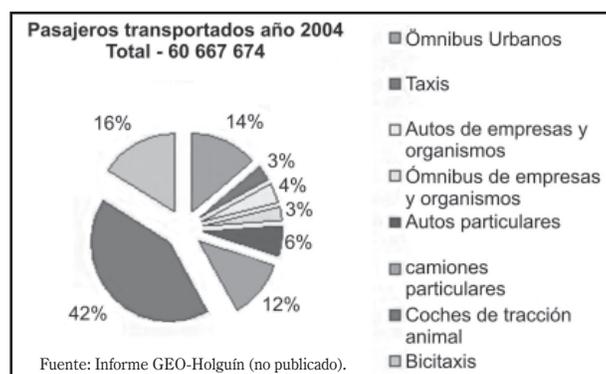


Gráfico 1. Distribución modal del transporte.

El medio automotor colectivo, constituido por los ómnibus urbanos, taxis, vehículos estatales de empresas y organismos (accesibles desde los puntos de embarque), autos y camiones privados de alquiler sólo trans-

portan en la actualidad el 42% de los pasajeros urbanos, lo que queda muy por debajo de la demanda existente, motivado por el déficit, el envejecimiento y el mal estado del parque de equipos que se manifiesta en todos los tipos de vehículos, que en su mayor por ciento presentan más de veinte años de explotación; ello dificulta encontrar en el mercado piezas y accesorios para repuestos, hecho que limita así las acciones de reparación y el mantenimiento.

Los medios de transporte no motorizado o alternativo, como el coche de tracción animal, los bicitaxis y la bicicleta en la modalidad individual, que transportan en la actualidad el 58% de los pasajeros urbanos, tuvieron un incremento a partir del déficit en el medio automotor impuesto por la crisis económica del país, iniciada en los años '90 del pasado siglo y que aún en la actualidad se manifiesta. A pesar de ello, se presentan deficiencias que limitan el servicio, tales como: la falta de talleres y piezas para el mantenimiento de los equipos de tracción animal; el déficit de alimento y la contaminación ambiental por desechos de origen animal; y la escasez de neumáticos, piezas y accesorios para el mantenimiento y la reparación de los ciclos. El uso de estos medios de tránsito lento ha provocado, además, un incremento de los conflictos viales por congestiónamiento

del tráfico, y la accidentalidad por transitar de manera conjunta con el transporte automotor.

Actualmente, por la carencia del transporte automotor público y el alternativo, la circulación peatonal



Medios de transporte.

se ha incrementado en la ciudad por los desplazamientos de la población dentro y fuera de los radios peatonales permisibles a los empleos y servicios; situación que se ve afectada en la seguridad y comodidad para el peatón por la estrechez de las aceras y la existencia de barreras arquitectónicas como escaleras, señales del tránsito, postes eléctricos y telefónicos, fundamentalmente en el centro tradicional, así como la falta de aceras en el 83% de la red vial de la ciudad, sobre todo en los barrios periféricos al centro, donde predominan las viviendas construidas por esfuerzo propio y que carecen de urbanización. Esto provoca que la circulación peatonal y vehicular se produzca de manera conjunta y se haga más crítica en las arterias principales que comunican zonas de viviendas, al presentar mayor flujo vehicular y alta peatonalidad, lo que crea conflictos de circulación vehículo-peatón e incrementa la accidentalidad.

Red vial

Desde sus inicios, Holguín contó con trazados viales regulares, siguiendo las Leyes de Indias, por lo que se conformó una retícula or-

togonal en su Centro Histórico; sin embargo, en el siglo XX, con el desarrollo de nuevas zonas de viviendas de crecimiento predominantemente espontáneo, sin una adecuada planificación u organización físico-espacial, se fue perdiendo la retícula inicial dando lugar a un trazado irregular y discontinuo. No es hasta la década del '70 del pasado siglo en que se elaboró el primer Esquema de Desarrollo Vial de la ciudad por el Sistema de la Planificación Física, del que se ejecutaron algunos tramos de vías principales y se conformó una estructura vial radial concéntrica. Posteriormente, ese esquema sufrió modificaciones en lo referente a la continuidad vial entre zonas de viviendas, porque el desarrollo incontrolado en la construcción de éstas por esfuerzo propio afectó las posibles fajas de emplazamiento de varios tramos de ejes viales previstos.

En estos momentos, la red de vías de la ciudad cuenta con una longitud de alrededor de 400 km, de los que el 21% corresponden a vías principales y el 79% a vías secundarias que representan una densidad vial de 7,84 km/km² (gráfico 2). Dicha red tiene la función de comunicar las zonas residenciales, de producción y de servicios que conforman la estructura de la ciudad y la accesibilidad interna dentro de éstas.

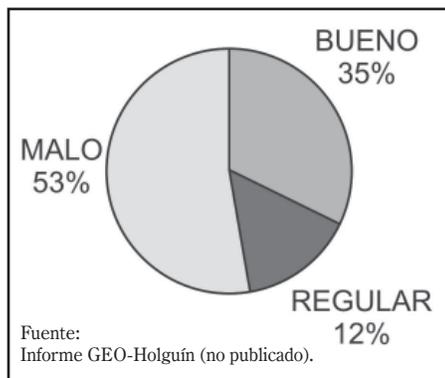


Gráfico 2. Estado técnico de la red vial.

La situación más favorable dentro de la vialidad de la ciudad en relación con el estado técnico la pre-



Mapa de la movilidad urbana.

sentan las vías principales, por ser a través de éstas que se desplazan los principales flujos de pasajeros y de cargas, lo que motiva que las inversiones en mantenimiento y conservación se hayan dirigido hacia ellas, por ser las de mayor jerarquía a nivel de ciudad. El pavimento predominante en este tipo de vía es el hormigón asfáltico, con el 78% de la longitud total y el restante 22% es de hormigón hidráulico. No obstante, existen deficiencias que limitan la circulación por estas vías, tales como: insuficiente conectividad vial en la dirección norte-sur y este-oeste, así como entre zonas de viviendas; discontinuidad en los trazados viales; déficit de vías expeditas de comunicación entre zonas; congestionamiento por secciones transversales insuficientes en algunos tramos de vías, como es el caso de la carretera central; y déficit de señalización horizontal y vertical del tránsito.

En el caso de las vías secundarias, éstas se encuentran en su mayor por ciento entre regular y mal estado técnico; predominan las vías de tierra con el 51% del total de la red, el 44% de hormigón asfáltico y

el 5% de hormigón hidráulico. Estas vías presentan secciones transversales irregulares, trazados discontinuos, déficit de aceras por la falta de urbanización predominante en los barrios periféricos al centro, crecimiento espontáneo e incontrolado en la construcción de viviendas por esfuerzo propio, insuficientes acciones de mantenimiento y conservación de acuerdo con los años de explotación y deficiente sistema para el drenaje pluvial, lo que afecta la circulación en el interior de las zonas residenciales.

Impacto social y ambiental

En sentido general, las deficiencias que existen en el sistema de transporte y su infraestructura limitan la movilidad de la población residente en la ciudad en los recorridos vivienda-trabajo-servicios; para los grupos vulnerables de la población se hace más crítico: limitados físicos, ancianos, personas enfermas, entre otros; también se afecta la población flotante de otros municipios y provincias que reciben servicios en la ciudad, lo que provoca como principales impactos:

- Tiempo que se pierde en trasladarse de una zona a otra, que no se dedica al desarrollo de otras actividades.
- Necesidad de realizar un número importante de los recorridos a pie, más allá de los radios peatonales permisibles.
- Contaminación ambiental por ruido y gases debido al grado de envejecimiento y el mal estado predominante del medio de transporte automotor.
- Incremento de la accidentalidad y los conflictos del tránsito con la participación de ciclos, coches de tracción animal y peatones.
- Incremento del consumo de combustible por el grado de envejecimiento del parque automotor, deficiente conectividad vial a nivel de ciudad y congestionamiento de vías principales.
- Contaminación ambiental por polvo, debido al predominio de vías de tierra en barrios periféricos, incrementado en la actualidad por los períodos de sequía.

El empleo, de manera masiva, de la tracción animal como medio de transporte ha generado un impacto negativo sobre la calidad ambiental de la ciudad; ello se hace más crítico en las piquerías, las calles por donde circulan y las caballerizas, lo que en todos los casos causa molestias y quejas de la población residente en las inmediaciones de las mismas, por estar localizadas en zonas residenciales, además degrada la imagen urbana y constituye un riesgo potencial para la transmisión de enfermedades.

Consulta Urbana

Las sesiones de trabajo de los tres días de la Consulta Urbana, celebrada del 15 al 17 de febrero de 2006, se desarrollaron de forma interactiva: en plenarias y por grupos de discusión (tres grupos). En el grupo



Consulta Urbana.

de movilidad urbana participaron 43 representantes de organismos y organizaciones estatales, de masas y no gubernamentales, estudiantes, trabajadores por cuenta propia y 4 invitados extranjeros de Brasil, Colombia, Ecuador y España.

Se trabajó con el método de visualización por tarjetas, para que todos los participantes tuvieran la misma oportunidad de emitir sus criterios, los que se pueden resumir en:

- La más afectada por los problemas de la movilidad urbana es la población de la ciudad, con un 48,6% de los criterios emitidos.
- La afectación más significativa que provocan en la población los problemas de la movilidad urbana, es la pérdida de tiempo que no se puede dedicar a otras actividades, con un 28% de los criterios emitidos.
- El elemento de la movilidad que más afecta son las vías en mal estado, con un 16,4% de los criterios emitidos.
- El elemento de este problema que se puede enfrentar de manera inmediata es la reorganización de los medios de transporte disponibles para lograr un mejor funcionamiento, con un 15,1% de los criterios emitidos.
- Se puede contribuir a la solución de estos problemas con intervenciones en la red vial, con un 21,6% de los criterios emitidos.
- Con soluciones locales se pueden realizar estudios de movilidad urbana teniendo en cuenta el origen y destino de los pasajeros urbanos, con un 18,7% de los criterios emitidos.

Posteriormente, se elaboró la visión con las opiniones del grupo de trabajo.

Visión

La movilidad en la ciudad de Holguín deberá satisfacer las necesidades de todos sus habitantes y la población flotante, incluyendo los segmentos más vulnerables, de acceder a diferentes lugares e instalaciones con un sistema de transporte integrado, seguro, confortable, rápido, con una frecuencia adecuada, sostenible económica y ambientalmente, con precios módicos y coherente con una buena imagen urbana, mediante una red vial en buen estado, interconectada armónicamente, accesible y señalizada, en un ambiente donde prime la disciplina social.

Una vez elaborada la visión se plantearon las acciones a corto, mediano y largo plazo que se deberán realizar para alcanzarla, las que se trabajarán por el Grupo Temático de Movilidad Urbana creado posterior a la Consulta para continuar las próximas etapas del Proyecto, como son: elaboración de estrategias, planes de acción y realización de proyectos demostrativos, etapa en la que se trabaja actualmente.

Acciones a corto plazo

- Aplicar medidas técnicas y organizativas que permitan la máxima eficiencia y explotación del sistema de transporte urbano.
- Realizar un estudio integral de movilidad urbana que defina por zonas funcionales los orígenes y destinos de los flujos de pasajeros.

- Realizar el Esquema Integral de Desarrollo del Transporte Urbano que defina su implementación por etapas.
- Organizar los medios de transporte automotor y alternativo para su funcionamiento como un sistema integrado de transporte urbano.
- Definir vías de comunicación entre zonas funcionales y priorizar la circulación de bicicletas y vehículos de tracción animal.
- Organizar la circulación del transporte pesado y el alternativo, sus instalaciones, así como facilidades del tránsito para favorecer la fluidez de la circulación dentro de la ciudad.
- Elaborar una estrategia para solucionar el déficit de áreas de estacionamiento en diferentes zonas de la ciudad.
- Actualizar el Esquema de Desarrollo Vial de la ciudad elaborado por la Dirección de Planificación Física.
- Evaluar la factibilidad de construir aceras en vías principales y secundarias, así como crear vías peatonales en zonas de alta densidad de servicios, donde se producen conflictos vehículo-peatón.
- Incrementar las acciones de mantenimiento y reparación de la red de vías urbanas, y priorizar las de mayor circulación del tránsito.
- Perfeccionar la organización del tránsito.
- Mejorar los niveles de iluminación en las vías e intersecciones.
- Solucionar gradualmente el déficit de señalización horizontal y vertical del tránsito.
- Continuar la ampliación de la carretera central en el tramo urbano.
- Recuperar ciclovías que existieron en arterias principales del centro.
- Realizar campañas de divulgación en los medios de comunicación.
- Desarrollar programas de educación vial y el tránsito dirigidos a la población, teniendo en cuenta los diferentes grupos de edades.

Acciones a mediano plazo

- Desarrollar el sistema de taxis como complemento del sistema de transporte colectivo.
- Implementar la ejecución por etapas del Esquema de la Red Vial principal de la ciudad propuesto en el Plan General de Ordenamiento Urbano.
- Realizar una estrategia para disminuir los niveles de contaminación atmosférica y sónica producida por los diferentes medios de transporte, a partir del mejoramiento del estado técnico del parque de equipos.
- Incrementar la venta de bicicletas y accesorios a la población.
- Reorganizar el horario de carga y descarga de los almacenes e instalaciones de servicios.
- Construir nuevos ciclovías.

Acciones a largo plazo

- Elaborar el Esquema de Desarrollo Vial a largo plazo.
- Lograr una eficiente movilidad urbana que integre los diferentes medios de transporte con un mínimo de afectación al medio ambiente.
- Lograr una vialidad que permita la comunicación expedita entre las distintas zonas de la ciudad y la necesaria accesibilidad de la población a las instalaciones que usa, con la máxima seguridad para el peatón.

Costos, si no se ejecutan estas acciones

- Agravamiento de las condiciones de circulación y los conflictos del tránsito, con el incremento de la accidentalidad.
- Disminución de la transportación de pasajeros.
- Incremento de los recorridos de la población peatonalmente.
- Incremento de la contaminación ambiental por ruido, gases y polvo.

- Afectación a la calidad de vida de la población.
- Incremento del deterioro de la red vial.
- Incremento de las limitaciones de movilidad de ancianos, enfermos y personas con discapacidad.

Estrategia

Actualmente se trabaja en esta etapa. Para ello se conformaron los equipos de trabajo que se ocupan de los temas debatidos en la Consulta, como es el caso del Grupo Temático de Movilidad Urbana. Este grupo está integrado por los actores vinculados al tema con diversidad de disciplinas e instituciones, para garantizar el enfoque integral de los problemas, la flexibilidad y la interrelación entre los involucrados.

La estrategia temática de la movilidad fue elaborada con la premisa de convertir al ciudadano en el principal protagonista de la movilidad; para ello se hace necesario lograr espacios en los que se priorice al peatón, habilitar vías y espacios seguros para la circunvalación de los medios no motorizados como la bicicleta y el coche de tracción animal, favorecer el tráfico del medio de transporte automotor colectivo, alcanzar la circulación del transporte de mercancías de forma ordenada y ágil, lo cual no es más que trabajar para alcanzar una movilidad con enfoque de sostenibilidad, respetuosa con el medio ambiente, que haga la ciudad más humana y que permita hacer un uso más racional de ella.

Actualmente, esta estrategia se encuentra en la etapa de implementación, con proyectos demostrativos, los que serán ejecutados con parte del presupuesto del Proyecto Agenda 21 Local/GEO, teniendo en cuenta los grupos vulnerables y su relación con los problemas medioambientales, así como a través del Programa de Desarrollo Humano Local (PDHL) del municipio.

Institucionalización

Para la institucionalización del proceso, como etapa final del proyecto llevado a cabo en la ciudad, es necesario haber logrado cambios en la comprensión y aceptación de los actores locales del enfoque y la metodología del proyecto, en sus diferentes etapas de implementación,

para poder ampliarse y replicarse en el planeamiento y la gestión urbano-ambiental. Se requiere, además, haber logrado nuevas relaciones institucionales y haber desarrollado capacidades, para llevar a cabo de forma rutinaria las funciones y actividades de apoyo a la gestión, iniciadas mediante el proceso Agenda 21 Local/GEO en Holguín. ■

Bibliografía

ZÚÑIGA, L. *et al. Informe GEO-Ciudad de Holguín.* (En edición.)

_____. *Informe de la Consulta Urbana.* Proyecto Agenda 21 Local/GEO- Holguín. (En edición.)

Serie de manuales del Programa de Ciudades Sostenibles (PCS): Organizando, conduciendo y divulgando la Consulta Urbana del PCS. UN-HÁBITAT, 1999, vol. 2. (Preparado y escrito por el equipo del PCS.)

NOTICIA

ONU-Hábitat anuncia a los ganadores del Pergamino de Honor 2007

Arq. Concepción Álvarez Gancedo
UN-Hábitat

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

COMO parte de las celebraciones para conmemorar el Día Mundial del Hábitat, la Agencia ONU-Hábitat anunció la lista de personas e instituciones que fueron honradas con el Premio Pergamino de Honor de Hábitat por su compromiso con el fomento de los asentamientos humanos.

“Este es el Premio más prestigioso otorgado por las Naciones Unidas en reconocimiento al trabajo llevado a cabo en el campo del desarrollo de los asentamientos humanos. El objetivo del Premio Pergamino de Honor de Hábitat es reconocer a las personas e instituciones que contribuyen materialmente al mejoramiento de las condiciones de vida en los centros urbanos en todo el mundo”, dijo la señora Anna K. Tibaijuka, Directora Ejecutiva del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).

El Premio, que se otorga cada año en el Día Mundial del Hábitat, fue establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas para elevar la conciencia sobre el estado de los asentamientos humanos. Este año, la señora Anna K. Tibaijuka le hizo entrega a los ganadores el 1° de octubre en La Haya, Holanda, y el 5 de octubre en Monterrey, México.

De China, el Gobierno Popular Municipal de Nanjing fue premiado por desarrollar el primer Sistema Integrado de Respuesta para Emergencias chino para racionalizar bajo un mismo techo toda la política y emergencia de incendio, la respuesta de ambulancias paramédicas y el sistema de informes sobre accidentes de tránsito, junto con otros 30 servicios públicos que fueron dirigidos previamente por una diversidad de departamentos administrativos.

Al Doctor Eusebio Leal Spengler, Historiador de la Ciudad de La Habana, Cuba, se le entregó personalmente el Pergamino de Honor por sus muchos años de carismático liderazgo y exhaustiva dedicación a la restauración y conservación del Centro Histórico de La Habana.

También integró la lista el Instituto de Estudios para la Vivienda y el Desarrollo Urbano, adjunto a la Universidad Erasmus de Rotterdam, en Holanda, el que resultó premiado, como centro mundial de excelencia y conocimiento, por la forma de encauzar sus programas de enseñanza de alta calidad en vivienda, gestión urbana, manejo urbano-ambiental y planeamiento.

De Pakistán, el Teniente General Nadeem Ahmed, Vicepresidente de la Autoridad para la Reconstrucción y Rehabilitación por Terremotos (ERRA), fue galardonado personalmente por demostrar gran humanidad y compasión al hacer frente a la calamidad para auxiliar a millones de personas a reconstruir sus viviendas y sus vidas después del terremoto del año 2005.

El Consejo Palestino de la Vivienda (PHC) por sus excepcionales esfuerzos en contribuir a proporcionar viviendas, apartamentos y perspectivas de empleo, así como brindar nuevas esperanzas a incontables familias palestinas.

De Rusia, el Proyecto de Administración de la ciudad de Stavropol, “Una ciudad segura es una ciudad justa”, por su significativo provecho en la construcción de una ciudad inclusiva, reduciendo el crimen y las tensiones étnicas, mientras que mejora el empleo, la salud y las perspectivas económicas para todos.

Finalmente, al Programa de Vivienda Rural de Mwanza (MRHP), de Tanzania, por ayudar a llevar vivienda, empleo y condiciones más sanas de vida y ambientales a centenares de hogares tanzanos. ■

Gestión portuaria y desarrollo local

MSc. Lesbia Manuela Zaldívar Cossío
Instituto de Planificación Física
Dra. Norma Rodríguez Martínez
Instituto Superior de Ciencia y Tecnología Aplicada

Introducción

A MEDIADOS del año 2004 y encontrándonos enfrascados en disímiles tareas referidas al ordenamiento territorial y el urbanismo, se nos dio la misión de trabajar en la delimitación de los recintos portuarios de los puertos del país clasificados por el Ministerio de Transporte como de primera categoría. Esta tarea nos motivó, porque ya habíamos realizado otros trabajos técnicos relacionados con los puertos cuando pertenecíamos al Ministerio de la Pesca.

Muchas ciudades del mundo iniciaron su desarrollo a partir de la existencia de un puerto, y durante largo tiempo éste y la ciudad han formado un sistema basado en la imbricación y la complementariedad de sus diferentes funciones para constituir plazas de intercambio, valorización y producción abiertas al comercio marítimo.

Desde principios de siglo hasta hoy, las ciudades vinculadas a los puertos han sufrido drásticos cambios de toda índole. Cuando los grandes puertos carboneros quedaron obsoletos por la utilización del petróleo, tanto los buques como las instalaciones tuvieron que adaptarse a los nuevos requerimientos mediante la incorporación de innovaciones tecnológicas. Este flujo de innovaciones no afectó sólo a las actividades estrictamente desarrolladas al pie del muelle, sino que su impacto fue mucho mayor, ya que abarcó todo tipo de servicios, incluidos los relacionados con su gestión y administración.

Todos estos cambios ocurridos en el mundo en países de elevado nivel de desarrollo no se dieron en Cuba de igual manera, dada su condición de país subdesarrollado, pero también nuestros puertos se vieron afectados por cambios, aunque más vinculados a la extensión territorial de las ciudades. Específicamente en la ciudad de La Habana, el territorio de La Habana Vieja, aledaño al puerto, constituía el centro de la ciudad y dejó de serlo al desplazarse el desarrollo de ésta hacia el oeste del litoral habanero.

Cuba es una isla y desde la época colonial su economía siempre ha dependido de su comercio exterior, tanto para las importaciones como para las exportaciones, por lo que no es una excepción en cuanto al

vínculo que indiscutiblemente existe entre puerto y ciudad; no obstante, con el transcurso del tiempo esta relación ha dejado de ser tan directa desde el punto de vista físico, porque las estructuras urbanas no fueron diseñadas para asimilar la intensa actividad que genera la presencia de un puerto, lo que no está en contradicción con la necesidad de intentar recuperar los espacios portuarios a la vida social de la ciudad y el país.

Con el triunfo revolucionario los puertos cubanos iniciaron una nueva etapa al ampliarse grandemente su comercio y establecer nuevas relaciones comerciales con países de otras latitudes; de todos es conocido que el comercio en Cuba se limitaba a algunos países del área, fundamen-

RESUMEN

Los puertos son un eslabón del desarrollo del comercio exterior y del crecimiento económico de cualquier país, por lo que constituye una necesidad imperiosa actual que los puertos cubanos se inserten en los sistemas modernos de organización portuaria y del tráfico marítimo internacional, alcancen los niveles requeridos de eficiencia y logren que el comercio sea más competitivo, para así contribuir a revitalizar la economía del país.

Con la implementación del Decreto-Ley No. 230 de puertos y su Reglamento, el Decreto No. 274, se alcanzarán los objetivos antes mencionados, porque este Decreto-Ley regula la creación de un nuevo sistema de organización en los puertos, la Administración Portuaria, la que se vinculará activamente al desarrollo armónico entre el puerto y el municipio, la ciudad o el entorno socioeconómico en que se encuentre ubicado, por lo que se propone un índice para medir los resultados de esta nueva estrategia de desarrollo de los puertos.

ABSTRACT

The ports are a link in the development of the foreign commerce and of the economic growth of any country, because it constitutes a current imperious necessity that the Cuban ports are inserted in the modern systems of port organization and in the international marine traffic, reaching the required levels of efficiency and achieving that the trade is more competitive, to contribute to revitalize the national economy.

With the implementation of the DL-230 of ports, and their Regulation number 274, the objectives will be reached before mentioned, because this DL regulates the creation of a new organization system in the ports, the Port Administration, that will be linked actively to the harmonic development among the port and the municipality, the city or the socioeconomic environment in that it is located, for what we propose an index to measure the results, of this new strategy of development of the ports.

talmente con los Estados Unidos, y era además en condiciones de desigualdad. Esta apertura comercial contribuyó al desarrollo económico del país, y también dinamizó la actividad de los puertos con la aplicación de nuevas tecnologías que permitieron su funcionamiento con un elevado nivel de eficiencia que satisfizo los requerimientos de esta etapa.

Con la llegada de los años '90 y el cambio de la correlación de fuerzas en el mundo, las presiones sobre Cuba no sólo se mantuvieron, sino que aumentaron, debido al recrudecimiento del bloqueo y a la imposibilidad de que barcos de muchos países tocaran puertos cubanos por las medidas extraterritoriales tomadas por los Estados Unidos, lo que dio al traste con el creciente desarrollo que tenían los puertos cubanos por la existencia de un comercio estable y equilibrado con el campo socialista y que al desaparecer enfrentó a los puertos con los no pocas veces desiguales requerimientos del comercio internacional.

Los puertos son un eslabón del desarrollo del comercio exterior y del crecimiento económico de cualquier país, por lo que constituye una necesidad imperiosa actual que los puertos cubanos se inserten en los sistemas modernos de organización portuaria y del tráfico marítimo internacional, y alcancen los niveles requeridos de eficiencia para que los enlaces de las distintas actividades marítimo-portuarias y los modos de transporte sean más eficaces; de esta forma se logra que el comercio del país sea más competitivo, exista más transparencia en las operaciones y se establezca una sana competencia entre y dentro de los puertos para contribuir a revitalizar la economía.

El aspecto más importante en todo este proceso es el hecho de que este nuevo sistema de organización, la Administración Portuaria, se vinculará activamente al desarrollo armónico que se instrumentará entre el puerto y el municipio, la ciudad o

el entorno socioeconómico en que se encuentre enmarcado, porque no podemos dejar de reconocer el importante papel que desempeñan los puertos en el desarrollo económico y social de la localidad donde se ubican, en la mayoría de los casos constituyen la zona industrial más importante o una de ellas.

Es precisamente el objetivo de este artículo, resultado de investigaciones realizadas para el trabajo de tesis de maestría de la autora principal, plantear una propuesta de la manera en que se podrá medir este vínculo, y poder con la información brindada establecer políticas o acciones que conlleven a la materialización de este desarrollo armónico entre el puerto y la localidad.

Desarrollo local

Ha quedado reconocida la incapacidad de muchos Estados para resolver los problemas económicos, políticos y sociales de sus países, por lo que el desarrollo local, como concepto, ha adquirido cierto protagonismo en la arena internacional. El desarrollo local, en gran medida, viene de la mano de la descentralización, porque ésta es el proceso mediante el que se transfiere competencia y poder político desde el gobierno central a instancias del Estado cercanas a la población, dotadas de recursos financieros e independencia administrativa, así como de legitimidad propia, para que con la participación ciudadana y en su beneficio se mejore la producción de bienes y servicios.

En esta perspectiva, la descentralización es un proceso que se desarrolla dentro de la lógica del Estado, y el municipio es la unidad mínima a la que se le pueden transferir responsabilidades y recursos.¹

¹ Ricardo Córdova Macías. Marco político e institucional de los municipios y de los gobiernos locales en Centroamérica. Curso de Experto/a en Dirección y Gestión Pública Local, 2005.

Uno de los argumentos para justificar la conveniencia de la descentralización es sus posibilidades para instaurar una mejor gobernabilidad; los criterios bajo los que se justifica una mejor gobernabilidad se agrupan alrededor de la obtención de una mayor congruencia entre las necesidades públicas y las políticas formuladas; la ampliación de las políticas incorporándose las iniciativas de las estructuras locales; el incremento de la participación política y el desarrollo del liderazgo; una mayor legitimidad local de los intereses nacionales; y una mayor capacidad de coordinación en el ámbito local.²

El espacio local es una pieza clave de la gobernabilidad democrática y su transformación por la vía del fortalecimiento, la descentralización del Estado y la apertura a la participación ciudadana son fundamentales para mantener un orden social que necesita consenso y legitimidad.

Toda acción descentralizadora requiere de la preparación de los recursos humanos para que los gobiernos e instituciones locales tengan una capacidad real de gobierno, que no es sólo la facultad para administrar, sino también la de planificar y tomar decisiones sobre asuntos públicos territoriales, por lo que este aspecto de la participación puede definirse planteando que "...una descentralización que no vaya acompañada de una efectiva instrumentación de la participación de las instancias de base (tanto institucionales como populares) puede ser tan estéril como demagógica".³ Sin participación social no hay desarrollo.⁴

Cuba no ha estado al margen de los cambios ocurridos en el mundo y

² Aymara Hernández Morales. *Cuba en los '90. La descentralización como alternativa a la crisis económica. Desarrollo local y descentralización en el contexto urbano.*

³ Haroldo Dilla Alfonso. "Los municipios cubanos y los retos del futuro".

⁴ Edgar Pape. Globalización, integración regional y desarrollo local, impacto de los modelos económicos en los municipios. *Ídem* a nota 1.

el hecho de tener un proyecto social diferente al de otros países no implica que estos cambios no la hayan afectado, por el contrario, su desarrollo en los últimos años se ha dado en circunstancias muy adversas.

Es en este contexto en el que el Gobierno cubano inicia la aplicación de procesos descentralizadores en la economía, con el objetivo de obtener niveles de eficiencia que permitirían rebasar la difícil situación en que se vio el país, lo que implicó la aparición de nuevos actores, el incremento de la independencia económica de las localidades y otras reformas más; pero el hecho de continuar con un modelo centralizado en la planificación y el control de la economía nos ha permitido, entre otras cosas, mantener un equilibrio, igualdad social, equidad y otros logros.

Ahora bien, los gobiernos locales han tenido que afrontar una sociedad plagada de actores diversos, ya no tan homogénea como en el pasado, por lo que se ha hecho más compleja, debido a que al ser más heterogénea implica que las demandas que hacen los pobladores a sus respectivos gobiernos también lo sean.

En consecuencia, los municipios precisan de mayores atribuciones para enfrentar los nuevos retos del desarrollo local, por lo que necesitan cuadros más entrenados en la planificación del territorio, y el Estado cubano está consciente de ello, porque su fortalecimiento se basa en gran medida en el de los gobiernos locales, sin dejar de cumplir su papel regulador que asegura un crecimiento equilibrado a lo largo de todo el país.

Puertos y ciudades

El desarrollo de las localidades vinculadas a los puertos en otros países del mundo viene dado por un proceso eminentemente económico-financiero, debido a que las Administraciones Portuarias, que en su gran

mayoría son autónomas, están en la obligación de hacer aportes a la localidad mediante el pago de impuestos por diferentes conceptos.

En relación con el tema del desarrollo, éste no puede darse de manera sostenible si no se produce un cambio sustancial mediante nuevas formas de utilización y explotación de los recursos productivos que constituyan nuevas fuentes de empleo y elementos de crecimiento de las economías locales.

En cuanto a los puertos, éstos constituyen un apoyo trascendental para potenciar el comercio exterior y la competitividad de la economía; se trata de verdaderos motores de desarrollo local y regional, capaces de producir un positivo impacto económico y social. La infraestructura de los puertos debe asegurar no sólo el acceso expedito de los medios de transporte marítimo y terrestre, sino también facilitar la recepción, despacho y manipulación de la carga a un costo razonable.

Como puntos privilegiados de comercio, los puertos han participado de forma decisiva en la constitución y posterior crecimiento de las ciudades, es más, su presencia en las relaciones comerciales ha influido en la propia supervivencia de la urbe en la que se halla inserto. No obstante, el puerto ha sido también una realidad exterior y distinta de la propia ciudad, lo que ha propiciado la necesidad de articular las relaciones entre ambas realidades. Así es inevitable compatibilizar el desarrollo portuario, derivado de las exigencias de la navegación y transporte marítimo, con el del recinto urbano producido a requerimiento de su población.

Lo anterior lleva a una obligada transformación integral de los puertos y su entorno, para jerarquizarlos como unidades espaciales funcionales articuladas a la estructura urbana, así como elementos dinamizadores de la base económica y con potencialidades para influir en la re-

cuperación de la imagen urbana y el medio ambiente, con un impacto socioeconómico, mediante el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria, y con una mayor diversificación de funciones, tanto en lo comercial, lo industrial, en el equipamiento y en los servicios de uso turístico y recreativo.⁵

Según la reflexión anterior, en este artículo el desarrollo portuario es tomado como piedra angular del desarrollo local, porque es el sector económico el que hemos escogido para realizar una investigación y por la preponderancia que tuvieron y tienen los puertos en Cuba por su condición de isla; sin embargo, en la actualidad las ciudades cubanas que cuentan con puertos, en su gran mayoría, no basan su economía solamente en los aportes que desde el punto de vista económico pueda hacer la producción portuaria. El Estado cubano desde los años '60, entre las diferentes estrategias aplicadas en el país, ha estado involucrado en un proceso de apertura de nuevos renglones económicos, dando esto lugar a la diversificación de nuestra economía y extendiendo la aparición de las nuevas industrias a todo lo largo y ancho del territorio nacional, para que las localidades más alejadas también puedan hacer aportes diversos a la economía del país.

Propuesta

Por razones tradicionalmente esgrimidas se ha tendido a vincular el futuro de las ciudades con el de sus puertos, partiendo de que éstos son la clave para el crecimiento económico de las ciudades y de las regiones que articulan. Ello conduce a la reflexión de que el planeamiento urbanístico municipal cubano es la oportunidad que permite ana-

⁵ Dirección Provincial de Planificación Física de Ciudad de La Habana. Plan Especial de Ordenamiento Territorial y Urbanismo del puerto y la bahía de La Habana, p. 6.

lizar los proyectos de los puertos desde una perspectiva que no sólo tenga en cuenta el punto de vista portuario, generalmente ajeno a la ciudad, sino que, por el contrario, contribuya a que los instrumentos del ordenamiento territorial sirvan para insertar las estrategias de los puertos en un contexto urbano y territorial que responda a un modelo de ciudad.

Es nuestra pretensión desarrollar un índice cuyo valor oscilará de 0 a 10, donde se definan las variables que incidirán de manera directa en el Desarrollo Local (DL) a partir de los cambios que se deben operar en los puertos cubanos una vez creadas las Administraciones Portuarias (AP) en ellos, y del inicio del necesario diálogo que se establecerá entre las AP y los Gobiernos Locales (GL), pues debe ser la cooperación el principio básico en que se fundamenten las relaciones competenciales entre administraciones concurrentes en el puerto y entre las AP y los GL.

Esta propuesta no constituye algo definitivo que no pueda ser modificado, sino que es un punto de partida para incentivar debates, estudios, reflexiones, incluso promover investigaciones que aporten nuevas luces sobre el amplio espectro de factores que inciden de manera positiva en el desarrollo sostenible de cualquier ciudad cubana que posea un puerto, a partir de la revitalización que se está operando en los mismos, y hablamos de desarrollo sostenible entendiendo la sostenibilidad en sus tres vertientes: económica, social y medioambiental, para vislumbrar el nuevo paradigma de ciudad basado en las relaciones armónicas entre el puerto y la ciudad.

Es necesario aclarar que el índice está diseñado para municipios vinculados a un puerto y donde éste tenga un peso importante desde el punto de vista económico; por tanto, no es aplicable en puertos como el de La Habana, que tributa a cinco

municipios de la capital del país, de ahí que el tratamiento del índice requiere de otros análisis.

Índice de Desarrollo Local

$$DL = A (DP + IL) + B (OI)$$

DL: Desarrollo Local.

DP: Desarrollo Portuario.

IL: Infraestructura Local.

OI: Otras Industrias.

A y B: Constantes de proporcionalidad.

A: Su valor oscila entre 0,1 y 0,5.

B: Su valor oscila entre 0,5 y 0,9.

En esta fórmula, mediante la que se expresa el índice, se aprecian las variables que lo componen y el aumento o disminución de cualquiera de ellas implicará una evolución o un freno o deterioro de las posibilidades de desarrollo de dicha localidad.

Es necesario señalar que para que los resultados de la aplicación de esta fórmula sean apreciables debe aplicarse en ciudades donde el puerto represente no menos del 20% de la producción del territorio.

Ahora analizaremos cada una de las variables de manera independiente, haciendo una bisección de las mismas para conocer los indicadores que las validan, a los que les daremos un rango que variará en la medida que se cumplan los elementos que los componen, y comenzaremos por la variable DP.

Desarrollo Portuario (DP)

Para poder cuantificar o dar fe de la existencia del DP en los puertos cubanos hemos identificado un grupo de indicadores, lo que no quiere decir que son los únicos, pueden haber y de hecho hay muchos más, pero hemos escogido los que a nuestro juicio consideramos pueden tener una mayor incidencia en los resultados que queremos obtener y son los siguientes:

- Creación de la Administración Portuaria (AP), rango 0-1.
- Existencia de una Infraestructura Portuaria (IP), rango 0-1.
- Aporte Financiero (AF), rango 0-2.
- Estrategia Medioambiental (EM), rango 0-1.

Administración Portuaria (AP)

Ya fue abordado el tema de lo que significó para la economía cubana el inicio del Período Especial en la década de los años '90, y uno de los renglones donde con más crudeza se puso de manifiesto la contracción que sufrió la economía del país fue precisamente en los puertos, lo que originó que los espacios urbanos, cuyo funcionamiento estaba vinculado al puerto, perdieran su actividad; a menudo se vieron grúas paralizadas, muelles con elevado nivel de deterioro por el desuso, es decir, la dinámica actividad que daba vida a la zona portuaria y su entorno quedó muy deprimida. Este fenómeno se dio, en mayor o menor medida, en todos los puertos del país, es por ello que consideramos a la AP un indicador decisivo que no podemos obviar, ningún puerto que aspire a mejorar sus niveles de eficiencia y a diversificar sus servicios para ser más rentable puede prescindir de la AP.

Para considerar que este indicador ha sido debidamente cumplido es necesario que se materialicen los elementos siguientes:

- Consejo de la AP creado y en funciones.
- Dos tercios de los trabajadores del puerto conozcan y apliquen el Decreto-Ley No. 230.
- El puerto trabaje como una comunidad portuaria.

Infraestructura Portuaria (IP)

Este indicador está directamente relacionado con la innovación tecnológica, ya que los procesos en

los puertos a nivel mundial han estado en constante cambio, debido a la evolución de las técnicas de construcción naval y a las exigencias del tráfico mercantil.

No todos los puertos cubanos cuentan con una tecnología avanzada que les permita el rápido movimiento de las cargas, por lo que la introducción de ésta sería un paso importante que contribuiría a la modernización de la infraestructura portuaria.

Para estimar cumplido este indicador deben materializarse los elementos siguientes:

- Dragado de las bahías para entrada de barcos de mayor calado.
- Dos tercios de la infraestructura portuaria con nueva tecnología.

Aporte Financiero (AF)

Para considerar este indicador debidamente cumplido, las AP deben aportar un por ciento de sus ingresos (no es objetivo de este artículo cuantificar el por ciento) al presupuesto municipal, para que sea ejecutado en función de darle solución a problemas del territorio plenamente identificados en el Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbanismo (PGOTU), lo que convierte a este indicador de la variable DP en una demostración palpable de su contribución al DL.

Estrategia Medioambiental (EM)

Una de las razones por las que los puertos se vieron en la obligación de alejarse de las ciudades fue precisamente la contaminación que provocaban en las aguas costeras y la presencia de instalaciones altamente contaminantes en ellos.

En la actualidad nuestro país tiene una política medioambiental rectorada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (CITMA), y ningún puerto puede aplicar una estrategia de desarrollo si no tiene

elaborada e implementada la estrategia medioambiental, indicador que pone de manifiesto cuánto se hace en los puertos por alcanzar un desarrollo verdaderamente sostenible.

Para considerar que este indicador ha sido debidamente cumplido, deben materializarse las acciones siguientes:

- Elaborar y aprobar la Estrategia Medioambiental del puerto.
- Cumplir más del 80% de las acciones de la Estrategia Medioambiental.

Infraestructura Local (IL)

Esta es otra de las variables que componen la fórmula y que constituye el aporte que hace el municipio a su propio progreso, a partir de las infraestructuras que posee y de otras condiciones necesarias para que se alcance algún nivel de desarrollo en cualquiera de los territorios vinculados a un puerto cubano.

Los indicadores que conforman esta variable son:

- Plan Parcial del Puerto (PPP), rango 0-1.
- Terciario Portuario (TP), rango 0-1.
- Gestión Empresarial (GE), rango 0-2.
- Cultura Medioambiental (CM), rango 0-1.

Plan Parcial del Puerto (PPP)

A nivel mundial el urbanismo se ha convertido en uno de los temas de mayor interés por su importancia para el desarrollo local; conjuntamente el ordenamiento territorial nos ha mostrado que planificar el crecimiento de un territorio significa hacer un buen uso del espacio, distribuir adecuadamente las infraestructuras y aprovechar los recursos naturales.

Para dar como cumplido el indicador PPP, las acciones a cumplimentar son:

- Elaborar y aprobar el PPP.
- Ejecutar el PPP a más del 60%.

Terciario Portuario (TP)

El TP puede ser muy útil como termómetro de la capacidad de desarrollo portuario y urbano de la ciudad, porque los servicios de gestión pueden estar en el centro urbano, así como las áreas administrativas, las áreas especializadas de apoyo logístico o los nuevos espacios de ocio que surgen al calor de la evolución que se opera en el tráfico marítimo y que repercuten en el espacio urbano.

Este TP, entre otros conceptos, está definido como el conjunto de empresas de servicios cuya existencia depende directamente de la actividad comercial portuaria, y cuya razón de ser no tendría sentido sin ésta.⁶

Para medir el cumplimiento de este indicador debe contarse con los servicios siguientes:

- Empresas que creen un valor agregado.
- Actividades culturales y recreativas que centren su atractivo en el tema marítimo.
- Actividades comerciales.

Gestión Empresarial (GE)

El puerto puede servirse del territorio no sólo porque se nutra de su fuerza laboral, sino porque puede hacer un mayor y mejor uso de las potencialidades del territorio en función de sus necesidades, lo que requiere de una buena gestión por parte de las empresas municipales.

Las empresas locales pueden establecer relaciones contractuales con el puerto para brindarle determinados servicios que al ser pagados dinamizarán la economía de dichas empresas y, por ende, la del territorio, además pone a prueba la capacidad de gestión de los municipios; a

⁶ Revista *Scripta Nova*.

su vez el puerto se beneficia al recibir un servicio de manera inmediata, así evita los problemas de demoras que pueden conspirar contra su eficiencia y generar considerables pérdidas de dinero.

Este indicador se medirá a través de:

- El 40% o más de los contratos de servicio del puerto con empresas del territorio.

Cultura Medioambiental (CM)

El desarrollo sostenible requiere de un conocimiento y una preparación en la temática medioambiental de todos los actores de la sociedad, incluyendo a la población, pasando por el fortalecimiento de la capacidad de los gobiernos locales para el planeamiento y la gestión sostenible de las localidades. Toda la información que en materia de medio ambiente los gobiernos locales puedan incorporar será válida para la toma de decisiones en los municipios donde existan puertos.

Los elementos que componen este indicador y que dan la medida de su cumplimiento son:

- Tener focalizados los principales problemas medioambientales del territorio.
- Tener ejecutados proyectos que estén trabajando en la solución de al menos el 70% de los problemas medioambientales del territorio.

Otras Industrias (OI)

La otra variable que forma parte de la fórmula y que no hemos querido dejar de incluir porque también interviene en el DL son las OI, que de conjunto con el puerto conforman el panorama económico-productivo del territorio y que al igual que éste desempeñan un papel importante en el desarrollo económico, político y social del municipio, toda vez que,

como ya expresamos, con la aparición de otros renglones económicos como: la industria ligera, la minería, la biotecnología, el turismo, etcétera, la economía cubana se ha diversificado a lo largo de todo el país, pero aunque no profundicemos en esta variable, sí debe formar parte de la fórmula para contextualizar aún más el índice.

El indicador que conforma esta variable es el siguiente:

- Funcionamiento Eficiente de las otras industrias (FE), rango 0-10.

A continuación ilustramos, con un ejemplo numérico muy sencillo, la influencia de los indicadores en el comportamiento del índice de DL, a partir de un instrumento del ordenamiento territorial utilizado en este caso como indicador, el PPP.

Ejemplo:

Situación I

En esta situación se han materializado todos los elementos que dan como cumplido el indicador PPP, por tanto para esta situación, tomando valores hipotéticos, si

- Elaboración y aprobación del PPP = 0,5
- Ejecutado el PPP a más del 60% = 0,5

Entonces

PPP = 1 si asumimos, además, que los elementos de los otros tres indicadores que conforman la variable IL también fueron cumplidos, entonces $IL = 5$

Si $IL = 5$ y asumimos $DP = 5$ y $OI = 10$

Entonces

$$\begin{aligned} DL &= A (DP+IL) + B.OI \\ &= 0,4 (5 + 5) + 0,6 (10) \\ &= 4 + 6 \\ DL &= 10 \end{aligned}$$

Situación II

En esta situación se cumple sólo con uno de los elementos que componen el indicador PPP, si

- Elaboración del PPP con la participación de los actores implicados y la población, y aprobación del mismo = 0,5
- Ejecutado el PPP a más del 60% = 0

Entonces

PPP = 0,5 si seguimos asumiendo que el resto de los indicadores fueron cumplidos, entonces

$$IL = 4,5$$

Si $IL = 4,5$; $DP = 5$ y $OI = 10$

Entonces

$$\begin{aligned} DL &= A (DP + IL) + B.OI \\ &= 0,4 (5 + 4,5) + 0,6 (10) \\ &= 3,8 + 6,0 \\ DL &= 9,8 \end{aligned}$$

Evaluación del cambio

El sistema de medición que emplearemos es parte de un estudio que pretende aportar un método de medición simplificado que permita evaluar los avances y cambios en los procesos de planificación y desarrollo en los municipios de Guatemala,⁷ pero que se puede ajustar a las condiciones de Cuba para poder evaluar los avances en los municipios cubanos, a partir de las políticas o proyectos de desarrollo de los puertos, pues como señala su autora "...es una propuesta para medir el cambio".

El sistema de medición propuesto busca principalmente alcanzar las metas siguientes:

- Conocer y establecer los procesos de cambio generados por influencia o ejecución de un proyecto o política de desarrollo en un municipio.

⁷ La nueva gestión local. Estudios de gestión municipal No. 2, p. 73.

- Aportar información a los gobiernos locales y entidades públicas para la toma de decisiones en materia social y económica.⁸

La aplicación del sistema de medición mediante indicadores de desarrollo (los explicados en la fórmula) permite medir prioritariamente los aspectos siguientes:

- Incremento en la calidad de vida.
- Participación social.
- Transformaciones económicas.
- Infraestructura productiva (en nuestro caso la infraestructura portuaria).

Las mediciones de las características recomendadas deben aplicarse antes de la ejecución del proyecto o política de desarrollo.

La obtención de un índice como el que estamos proponiendo no es tarea fácil, porque el DL es un concepto o categoría en la que intervienen muchos factores, y cada uno de éstos está vinculado a procesos complejos, en los que intervienen diferentes actores, es decir, recursos humanos y materiales, cuya dinámica de actuación es determinante en el tiempo, calidad y cantidad de los resultados que se obtengan.

Este sistema de medición, que se puede aplicar en proyectos de desarrollo como el que se ha iniciado en los puertos cubanos, con la implementación del Decreto-Ley No. 230, propone fijar un punto de partida para la medición del índice, empleando el criterio metodológico del **corte sincrónico**, que consiste en fijar un corte en el tiempo para iniciar la aplicación del Sistema de Evaluación de Indicadores; la fecha de inicio del corte es el **punto cero**, que ubica el punto de partida del proyecto y el tiempo sujeto de estudio.

Un ejemplo de aplicación del **corte sincrónico** es tomar como

punto cero septiembre de 2006, fecha de creación de la AP en un puerto del país vinculado a un municipio y que será objeto de estudio hasta el 2009.

Según esta metodología, desde la perspectiva conceptual, en la característica aceptada de un indicador de calidad éste debe contener cinco grandes aspectos:⁹

- Tiempo.
- Espacio.
- Cantidad.
- Beneficiario.
- Producto o resultado.

Para el caso que nos ocupa, un ejemplo de aplicación del indicador se muestra en el gráfico.



El ejemplo de análisis de calidad del indicador es:

- Tiempo: 20 de diciembre de 2010.
- Espacio: Puertos cubanos de primera categoría vinculados a un municipio.
- Cantidad: Ocho.
- Beneficiario: Los ocho municipios vinculados a esos puertos.
- Producto o resultado: PPP elaborados y en ejecución a más del 60%.

Con este ejemplo podemos apreciar con la claridad que se pueden definir previamente los resultados que esperamos alcanzar con la aplicación de uno de los indicadores.

Queremos puntualizar que la medición de los indicadores de evolución aporta una información que bien interpretada puede ser valiosa para la toma de futuras decisiones relacionadas con los puertos y sus ciudades, aunque esta medición es compleja, costosa y requiere tiempo.

La utilización de esta información será eficaz cuando adoptemos políticas de capacitación orientadas a entrenar cuadros técnicos con capacidad de hacer uso de los resultados y de trasladar insumos para la toma de estas decisiones por los gobiernos locales.¹⁰

Para poder poner en marcha este sistema de medición y disponer de la información oportunamente, es preciso crear una organización básica de funcionamiento en los municipios con puerto, y vincularla a los usuarios del sistema, por lo que se requiere de un equipamiento y soporte magnético con capacidad para almacenar, producir y procesar la información, según las necesidades y avances de cada municipio.

Conclusiones

La determinación de un índice de DL a partir del DP constituye un proceso complejo en el que se interrelacionan variables de situación e indicadores de evolución, por lo que se requiere contar con una buena cantidad de estos últimos, ya que al ser los rasgos medibles de las variables son los que las validan en términos de probabilidad.

La creación del índice propuesto y la utilización de un sistema de medición del desarrollo en función

⁸ *Ibidem*, p. 74.

⁹ *Ibidem*, p. 79.

¹⁰ *Ibidem*, p. 90.

Cuarta sesión del Foro Urbano Mundial*

Tema: "Urbanización Armoniosa"
13 al 17 de octubre de 2008
Nanjing, China

Arq. Concepción Álvarez Gancedo
UN-Hábitat. Programa de las Naciones Unidas
para el Desarrollo



del mismo para evaluar el avance de los municipios cubanos vinculados a un puerto permitirán la obtención de una información valiosa e indispensable para la toma de decisiones políticas y estratégicas por parte de los gobiernos locales de estos municipios.

Para visualizar un modelo de ciudad cubana con puerto, donde las estrategias de desarrollo de éste se inserten en el contexto urbano local y viceversa, se precisa de una planificación urbanística, en la que los instrumentos del ordenamiento territorial distribuyan de manera armónica la ocupación y uso del espacio portuario y su entorno, por lo que el empleo de dicha planificación es una premisa importante para los gobiernos locales en su empeño por alcanzar un desarrollo sostenible. ■

Bibliografía

ALONSO JIMÉNEZ, CARYL. "Criterios técnicos para formular indicadores sociales y económicos del municipio: una propuesta para medir el cambio". *La nueva gestión local. Estudios de gestión municipal* No. 2. Málaga, 2004.

CÓRDOVA MACÍAS, RICARDO. Marco político e institucional de los municipios y de los gobiernos locales en Centroamérica. Curso de Experto/a en Dirección y Gestión Pública Local, 2005.

DILLA ALFONSO, HAROLDO. "Los municipios cubanos y los retos del futuro". *Revista Comunidad*, No. 4, 1995.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN FÍSICA DE CIUDAD DE LA HABANA. Plan Especial de Ordenamiento Territorial y Urbanismo del puerto y la bahía de La Habana, 2004.

HERNÁNDEZ MORALES, AYMARA. *Cuba en los '90. La descentralización como alternativa a la crisis económica. Desarrollo local y descentralización en el contexto urbano*. Universidad de La Habana, 1998.

PAPE, EDGAR. Globalización, integración regional y desarrollo local, impacto de los modelos económicos en los municipios. Curso de Experto/a en Dirección y Gestión Pública Local, 2005.

Revista *Scripta Nova*. Barcelona, 2000.

EL Foro Urbano Mundial fue establecido por las Naciones Unidas para examinar uno de los temas más presionantes que enfrenta el mundo hoy: la rápida urbanización y sus impactos en comunidades, ciudades, economía y políticas. Se proyecta que en los próximos cincuenta años las dos terceras partes de la humanidad vivirán en pueblos y ciudades. Un desafío importante es reducir al mínimo la creciente pobreza en las ciudades, mejorar el acceso de los pobres urbanos a las instalaciones básicas tales como la vivienda, el agua potable y el saneamiento, y lograr un medio ambiente amistoso, crecimiento urbano sostenible y desarrollo.

Este Foro es una reunión bienal donde asiste una amplia gama de asociados, desde organizaciones no gubernamentales, organizaciones comunitarias de base, profesionales del urbanismo, académicos, hasta gobiernos, autoridades locales y nacionales, así como asociaciones internacionales de gobiernos locales. Da a todos estos agentes una plataforma común para discutir las cuestiones urbanas y encontrar propuestas de acciones orientadas a la creación de ciudades sostenibles.

La cuarta sesión del Foro Urbano Mundial (WUF4) será auspiciada por el Gobierno de China y se llevará a cabo en la ciudad antigua de Nanjing del 13 al 17 de octubre de 2008. Situada en la parte baja del río Yangtze, esta ciudad se remonta a más de 2 000 años y se conoce como la antigua capital de las Seis Dinastías de China. Hoy, residencia de 6 millones de personas, es una ciudad moderna que crece rápidamente y es una de las más dinámicas del este de China.

El número de personas que asisten ha crecido sostenidamente, a partir de 1 200 en el Primer Foro en Nairobi en el 2002, a 4 400 en el Segundo Foro en Barcelona en el 2004 y a 11 400 en la tercera sesión del Foro en Vancouver en el 2006. Resulta exitoso, porque se diferencia de otros organismos de gobierno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Puesto que no es legislativo y no sigue las reglas de procedimiento formales que generalmente gobiernan las reuniones oficiales de la ONU, los acuerdos de trabajo del Foro se mantienen deliberadamente simples y relativamente informales para generar una discusión sana e inclusiva en las cuestiones urbanas. La participación es extremadamente abierta para permitir el diálogo eficaz entre todos los actores que trabajan en los temas urbanos.

¡La ciudad de Nanjing y ONU-Hábitat le dan la bienvenida a la cuarta sesión del Foro Urbano Mundial! ■

*Tomado de la Página Web de UN-Hábitat, 3 de noviembre de 2007.

Efectuados en Santiago de Chile la XVI Reunión de Ministros y Autoridades Máximas de Urbanismo y Vivienda de América Latina y el Caribe, y el XII Foro Iberoamericano de Vivienda y Desarrollo Urbano

Arq. Fausto Martínez García
Instituto de Planificación Física

LOS días 8 y 9 de octubre se efectuó, en la ciudad de Santiago de Chile, la XVI Reunión de Ministros y Autoridades Máximas de Urbanismo y Vivienda de América Latina y el Caribe (MINURVI). Este encuentro, que anualmente se viene efectuando desde 1992 en diferentes países de América Latina y el Caribe, tuvo lugar este año en el edificio sede de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Cuba estuvo representada por una delegación encabezada por Víctor Ramírez, Presidente del Instituto Nacional de la Vivienda, e integrada por Graciél Rodríguez, Presidente del Instituto de Planificación Física, Salvador Gomila, funcionario del Instituto Nacional de la Vivienda, y Fausto Martínez, Director de Urbanismo del Instituto de Planificación Física.

En la Asamblea se expusieron y debatieron, entre otros temas, dos ponencias: la primera, presentada por Argentina, sobre “Los programas de vivienda social y la inclusión urbana” y la segunda, de Cuba, sobre “Programas para la población rural en América Latina y el Caribe”, recogida íntegramente en este número de la revista. El evento concluyó con la firma por todos los participantes de la Declaración de Santiago de Chile, cuyo texto se acompaña.

En el mismo ámbito se llevó a cabo el día 10 el XII Foro Iberoamericano de Vivienda y Desarrollo Urbano, encuentro que acompaña a las reuniones de MINURVI desde su cuarta edición como actividad previa a las Cumbres Iberoamericanas de Jefes de Estado, evento que en su XVII ocasión también tuvo lugar en la capital chilena del 8 al 10 de noviembre.

El Foro concluyó con el *Protocolo de Santiago*, en el que se hace un llamado a los países miembros a “seguir

avanzando en la dimensión prioritaria de la cohesión social de las ciudades y los asentamientos humanos”, y en el que los ministros iberoamericanos establecen como prioridad para la región “el derecho a la ciudad y a las políticas integrales de desarrollo urbano”. Este documento rubricado por los países latinoamericanos que participaron, incluyendo a España y Portugal, reconoce el deber de las ciudades de contribuir al desarrollo de sociedades justas, humanas, democráticas y sustentables, si bien es de lamentar que en Iberoamérica el crecimiento de los núcleos urbanos no siempre ha ido acompañado de un acceso equitativo a servicios e infraestructuras, lo que ha traído consigo una mayor exclusión en la región. El Protocolo fue elevado a los Jefes de Estado y de Gobier-



De izquierda a derecha: Salvador Gomila, Graciél Rodríguez y Fausto Martínez, integrantes de la delegación cubana.



no en la XVII Cumbre Iberoamericana, cuyo tema central fue “Cohesión social y políticas públicas para alcanzar sociedades más inclusivas”.

En las conclusiones de ambos eventos, el Secretario Ejecutivo de la institución, José Luis Machinea, afirmó que “América Latina es la región más desigual del mundo, en un contexto de elevada urbanización”. Machinea indicó que entre 1990 y 2000 hubo un déficit habitacional en la región, en el que influyeron factores como el elevado precio de la vivienda y la insuficiencia de sistemas que posibiliten el acceso al financiamiento. Al mismo tiempo se refirió a la progresiva escasez de suelo urbano y el incremento de sus precios, que son obstáculos a la posibilidad de enfrentar políticas eficaces de vivienda social. El economista argentino puntualizó que “en las

tres últimas décadas la población urbana ha aumentado un 240 por ciento en la región, mientras que la población rural lo ha hecho sólo en un 6,1 por ciento” y, como consecuencia de este fenómeno, la región se convirtió en una de las zonas más urbanizadas del planeta. Destacó a su vez que esta urbanización no ha sido acompañada de suficientes oportunidades de empleo, especialmente para mujeres y jóvenes, lo que ha dado lugar a un gran volumen de empleo informal.

Por su parte, Patricia Poblete, Ministra de Vivienda y Urbanismo de Chile, reconoció el déficit y marginalidad habitacional que persiste en la región, el crecimiento descontrolado de las ciudades y sus nefastas consecuencias, así como las carencias institucionales para abordar esta situación, y aseguró que “hoy se abre un gran desafío para nuestros gobiernos: cómo aportar con nuestras políticas sectoriales a la superación de la pobreza y a la inclusión social”.

Mariano Arana, Ministro del ramo del Uruguay, país anfitrión del encuentro anterior, señaló que “tenemos un amplio camino por recorrer en el ámbito de la cooperación. Cada país tiene su propia historia y particulares formas de abordar los problemas, pero sin duda compartimos realidades que son muy importantes en el intercambio de experiencias”. Arana consideró altamente preocupante la situación, debido a que “el desarrollo latinoamericano no logra conjugar crecimiento y equidad, provocando que seamos la región con mayor desigualdad en la distribución del ingreso, lo que es una vergüenza para todos nosotros”, concluyó.

XVI ASAMBLEA GENERAL DE MINISTROS Y AUTORIDADES MÁXIMAS DE URBANISMO Y VIVIENDA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

8 y 9 de octubre de 2007
Santiago de Chile, Chile

DECLARACIÓN DE SANTIAGO DE CHILE

Considerando:

1. Que la Asamblea General de Ministros y Autoridades Máximas de América Latina y el Caribe del Sector Vivienda y Desarrollo Urbano es la instancia principal para la concertación política, coordinación y cooperación regional en los temas de vivienda y desarrollo sostenible de los asentamientos humanos.

2. Que la población urbana de América Latina y el Caribe ha experimentado un crecimiento sostenido, con

77,6% de los 561 millones de habitantes de la región viviendo en centros urbanos. No obstante, una parte significativa de la población no puede acceder a todos los servicios y al goce de los derechos que la ciudad debe garantizar.

3. Que, si bien la región clasifica como la segunda más urbanizada del planeta, es necesario tener en cuenta que la población rural asciende a 126 millones de personas y que en cuatro países es superior a la población urbana, presentando condiciones severas de pobreza estructu-

ral, que se reflejan en bajos niveles de satisfacción de necesidades básicas.

4. Que la región es escenario frecuente de devastadores fenómenos naturales con serios impactos sobre el hábitat construido, en particular en el caso de los asentamientos precarios.

5. Que los países de América Latina y el Caribe cuentan con una invaluable diversidad étnica y cultural que debe ser respetada y preservada por las políticas de vivienda y el ordenamiento territorial a través de modelos de gestión que garanticen una participación social activa y un control social efectivo.

6. Que a fin de dar respuestas a la pobreza y la precariedad del hábitat urbano y rural, los programas de vivienda social deben fortalecer las tareas siguientes: ampliar las posibilidades que tienen los pobres para acceder formalmente al suelo urbano; proveer de servicios, agua potable y saneamiento a los barrios más carentes; proveer y mejorar viviendas que satisfagan necesidades básicas de confort, seguridad y salubridad; atender a la accesibilidad y conectividad de estos asentamientos entre sí y con la ciudad; contribuir a una mayor integración de los pobres a la ciudad a través de la dotación de espacios públicos que fomenten el sentido de pertenencia y la convivencia social.

7. Que contar con información acerca de los Programas de Vivienda Social y Asentamientos Humanos de la región permite la elaboración de diagnósticos de situación, establecer comparaciones y derivar conclusiones útiles, al momento de la implementación de políticas habitacionales y de asentamientos humanos.

8. Que los financiamientos aplicados a desarrollar y facilitar el acceso de la población al sustrato construido del medio urbano (vivienda, infraestructuras y equipamiento comunitario) no deben ser considerados como gasto, sino como inversión.

9. Que es necesario elevar el perfil del sector vivienda en el escenario internacional de las instituciones de financiación, cooperación y fomento, dada la insuficiencia de recursos disponibles para préstamos y donaciones a los gobiernos nacionales y locales.

10. Que resulta necesario impulsar las acciones de los gobiernos nacionales y locales para el cumplimiento de las metas 10 y 11 de los Objetivos de Desarrollo del Milenio adoptados en la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Cumbre del 2000, lo que requiere incre-

mentar de manera importante los recursos nacionales e internacionales orientados a estos fines.

11. Que es necesario potenciar los procesos de integración a nivel subregional y regional, para armonizar las políticas de asentamientos humanos, promover la cooperación entre los países y las ciudades, y perfeccionar los mecanismos de intercambio, transferencias de conocimientos y capacitación de los recursos humanos.

Reconociendo:

1. El constante aporte y colaboración de CEPAL en la implementación de los acuerdos de MINURVI, materializado en el apoyo brindado para la elaboración de documentos temáticos, así como en la realización de seminarios y cursos de capacitación.

2. El apoyo brindado por la Oficina Regional del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UN-Hábitat/ROLAC) en las tareas de MINURVI.

3. La hospitalidad de las autoridades de la República de Chile y en particular la excelente organización de la reunión por parte del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en su calidad de anfitrión de esta Asamblea.

Los Ministros y Autoridades Máximas de la Vivienda y el Urbanismo de los países de América Latina y el Caribe, participantes en esta Asamblea General,

Acordamos:

1. Reiterar a los países miembros de MINURVI la necesidad de aportar la información requerida para completar la base de datos del Programa Regional de Vivienda Social y Asentamientos Humanos y su evaluación, que cuenta con la participación de CEPAL y la Secretaría Técnica de MINURVI en su sistematización.

2. Reiterar lo acordado en las Asambleas de Guadalupe, España y Montevideo, Uruguay, sobre la necesidad de asegurar recursos nacionales en cantidad suficiente y estable para la implementación progresiva de los programas habitacionales y de asentamientos humanos para la población en situación de pobreza, tanto urbana como rural.

3. Contribuir para elevar la prioridad política e institucional del sector vivienda y desarrollo urbano, creando o reforzando los órganos de gobierno a todos los niveles y actuando conjuntamente con este propósito en las instancias internacionales.

4. Reiterar la importancia de fortalecer el papel del Estado en todos sus niveles en la promoción y aplicación de políticas destinadas a mejorar las condiciones habitacionales, en especial de los sectores más vulnerables.

5. Llamar la atención sobre el impacto negativo que cada vez con mayor frecuencia e intensidad tiene la sobreexplotación de los recursos naturales y las emisiones que afectan el medio ambiente, y alentar a los gobiernos de América Latina y el Caribe a formular acciones tendientes a detener estas prácticas atentatorias a la vida de nuestros pueblos.

6. Reconocer la necesidad de mejorar la planificación y gestión territorial y urbana, de manera tal de reducir las condiciones de vulnerabilidad en áreas edificadas además del monitoreo de las zonas no edificadas; constituir fondos para financiar medidas de prevención y mitigación, además de promover discusiones sobre correspondencia, entre otras acciones.

7. Reconocer y considerar la diversidad cultural, pluriétnica y multilingüe, a través de la participación activa de las comunidades en el desarrollo e implementación de las políticas sectoriales, con el objeto de promover el desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida a través de los programas habitacionales y de desarrollo de los asentamientos humanos.

8. Reconocer que son las ciudadanas y ciudadanos, en su diversidad social, cultural y organizativa, los sujetos activos de la construcción de una sociedad y vida urbana y rural de calidad, sustentadas en la igualdad de derechos, la libertad de elección y decisión, la dignidad y la justicia social.

9. Promover los procesos de participación social en la elaboración de las políticas públicas de vivienda y desarrollo urbano, y establecer los mecanismos de control social de la implementación de estas políticas.

10. Reconocer que el desarrollo urbano sólo es posible en base a un ordenamiento territorial sustentable -cometido esencial del Estado-, a la adecuada redistribución de las cargas y beneficios económicos, y a la captación de las plusvalías que como consecuencia de la inversión pública se producen.

11. Encomendar al Comité Ejecutivo de MINURVI las tareas siguientes:

a) Organizar talleres o seminarios presenciales regionales periódicos, cuyos resultados obtenidos serían incor-

porados en los espacios de los foros virtuales de la Web, constituyéndose en reflejo de las tareas planteadas; profundizando los temas trabajados hasta el momento y los pendientes:

- Estudio de mecanismos para el enfrentamiento de la informalidad de los asentamientos, promoviendo la regularización dominial y asegurando el acceso al suelo y los servicios básicos a las poblaciones de menores ingresos.
- Financiamiento para la vivienda de interés social.
- Criterios de prioridad para identificar y seleccionar las poblaciones objetivo de sus políticas de vivienda social y asentamientos humanos.
- Programas de promoción integral de asentamientos rurales.
- Mecanismos de fomento para la innovación tecnológica y calidad técnico-constructiva.
- Intercambio de experiencias en el ámbito de la normalización y legislación que brinde seguridad y calidad en las soluciones habitacionales y de infraestructura.

b) Coordinar con CEPAL y UN-Hábitat la continuidad del análisis de las experiencias de los países de la región en el marco del Programa Regional de Vivienda Social y Asentamientos Humanos, incorporando en el análisis la problemática habitacional de las áreas rurales.

c) Coordinar con CEPAL y UN-Hábitat la elaboración de proyectos y la búsqueda de su financiamiento en apoyo a las múltiples tareas que componen la agenda de MINURVI. En este contexto, acoger con mucho interés y simpatía la sugerencia de proponer al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) estudiar la posibilidad de hacerse cargo del financiamiento de la definición de una metodología regional común y su aplicación para el registro de los recursos financieros asignados a la vivienda de interés social y el desarrollo urbano vinculado.

d) Estudiar, en particular, la ampliación de la escala de los recursos aplicados en infraestructura urbana, mediante un tratamiento diferenciado de estas inversiones que conlleve su exclusión total o parcial de las restricciones presupuestarias corrientes.

e) Delinear una estrategia encaminada a lograr un mayor reconocimiento de la magnitud de la problemática urbano-habitacional de América Latina y el Caribe, en los foros internacionales pertinentes, tales como el Consejo de Administración de Hábitat en Nairobi y la Asamblea de Gobernadores del BID, entre otros, coordinando tareas con las cancillerías y funcionarios locales.

f) Constituir en la Web una red de técnicos iberoamericanos vinculados a la temática del hábitat, con el fin de apoyar a los países en el logro de los Objetivos del Milenio, en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de América Latina y el Caribe, con inclusión social.

g) Difundir, a través de la Web, los proyectos de cooperación que estén desarrollando los países miembros, con detalle de objetivos generales y específicos, reglas de operación, avances, resultados obtenidos y dificultades enfrentadas en el proceso.

h) Completar la actualización de la base de datos de las autoridades de los países angloparlantes de la subregión Caribe, y promover una comunicación fluida con los mismos.

i) Efectuar gestiones tendientes a desarrollar un programa de intercambios y cooperación técnico-regional entre los países que componen MINURVI, con foco en políticas y programas nacionales de acceso al suelo urbano, de vivienda de interés social, de desarrollo de programas de vivienda rural, instrumentos, mecanismos de finan-

ciamiento y de migraciones en el espacio regional, en la perspectiva del desarrollo compartido.

12. Integrar hasta la XVII MINURVI el Comité Ejecutivo con la composición siguiente:

La subregión de Centroamérica y México estará representada por Honduras y México, y este último actuará como punto focal de la subregión.

La subregión del Caribe estará representada por Jamaica y Cuba, y esta última actuará como punto focal de la subregión, procurando lograr la participación de los países anglófonos y francófonos en las actividades de MINURVI.

La subregión de Sudamérica estará representada por Bolivia y Brasil, y este último actuará como punto focal de la subregión.

13. Designar como Secretaría Técnica de MINURVI a Argentina.

14. Realizar la XVII Asamblea General de MINURVI en el año 2008 en la República de El Salvador. ■



Formulario de suscripción



Planificación Física - Cuba

SUSCRIPCIÓN ANUAL (incluye gastos de envío)

Cuba:

En moneda libremente convertible \$30.00 USD

Norte, Sur, Centroamérica y Caribe \$40.00 USD

Europa \$44.00 USD

Entrego/envío la cantidad de _____ para la revista *Planificación Física-Cuba* por el periodo de un año a partir del número _____.

Formas de pago:

- Efectivo Transferencia Bancaria a través del Banco Financiero Internacional (BFI), sito en Teniente Rey y Oficios. No. de Cuenta Bancaria en USD: 030000002612426 a favor de ARTEL Agency Corporation LTD. Código Swwift: BFICCUHH
- Giro Postal

Nombre: _____

Dirección: _____

Ciudad: _____ Código Postal: _____ Municipio: _____

Provincia: _____ Estado: _____

Fax: _____ E-mail: _____

Fecha: _____ Firma del solicitante: _____

Planificación Física - Cuba



REVISTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y URBANISMO

Publicación semestral que edita el Instituto de Planificación Física de la República de Cuba. Abierta a todas las disciplinas relacionadas con el quehacer del ordenamiento territorial y el urbanismo, con el ánimo de propiciar el intercambio de ideas y enfoques, e incorporar colaboraciones de interesados tanto nacionales como de otros países. Entre otras, incluye las temáticas del uso racional del suelo rural y urbano; las estrategias que mejoran las condiciones de vida de los asentamientos poblacionales; la protección y la rehabilitación del patrimonio cultural y ambiental; la adecuada localización de las actividades económicas y sociales, y sus implicaciones ambientales; la mitigación de desastres por peligros naturales y tecnológicos.



Secciones que comprende:

- Artículos científico-técnicos.
- Resultados de investigaciones.
- Entrevistas e informaciones sobre congresos, eventos y cursos relacionados con el ordenamiento territorial y el urbanismo.
- Reseñas.

**¡SUSCRÍBASE HOY,
NO LO DEJE
PARA MAÑANA!**

**(Utilice el formulario
que aparece en el
reverso de esta página)**



Para mayor información, favor dirigirse a: Ediciones Cubanas, Empresa de Comercio Exterior de Publicaciones, Obispo No. 527 (altos) esq. a Bernaza, Apartado Postal 43, La Habana Vieja, La Habana, Cuba / Telf.: (53.7) 863-1942 / Fax: (53.7) 33-8943 / E-mail: export@edicuba.cult.cu / pub-periodicas@edicuba.cu

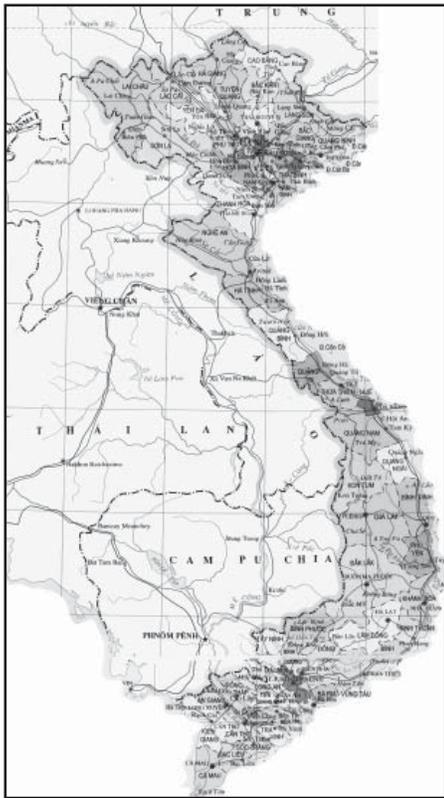


Figura 1. Mapa de Vietnam.

Crónica de una experiencia en Vietnam llena de simbolismo, historia y tradiciones

Arq. Boris Pantaleón Orozco
Instituto de Planificación Física

RESUMEN

Este trabajo fue una asesoría técnica que se realizó bajo el auspicio del Urban Planning Institute de Hanoi, considerado el homólogo del Instituto de Planificación Física de Cuba y la empresa constructora Hanoi Construction.

La asesoría se concretó en tres proyectos principales de diferentes características y escalas de trabajo, siempre referidos al planeamiento del desarrollo turístico y urbano, éstos fueron:

- Estudio regional para el desarrollo del turismo en la zona central del país.
- Master Plan para el turismo de la ciudad de Hoi An.
- Esquema de desarrollo para la ciudad satélite de Hanoi, Tien Xuan.

El estudio regional para el desarrollo del turismo en la zona central de Vietnam abarcó las cinco provincias centrales Quang Binh, Quang Tri, Thua Thien-Hue, Thanh Pho Da Nang y Quang Nam consideradas dentro de la región central del país y que concentran el mayor por ciento de valores o atractivos naturales para el desarrollo turístico y los más importantes valores históricos patrimoniales del país.

El segundo proyecto fue el Master Plan para el turismo de Hoi An, ciudad muy antigua, la más vieja del país, que ostenta la categoría de Patrimonio Cultural de la Humanidad. Como resultado del estudio anterior este sitio resultó uno de los polos turísticos de la subregión Quang Nam, el que resume en su propuesta un análisis muy similar al realizado para el estudio anterior y las posibilidades reales de cómo integrar todos esos valores con el desarrollo turístico a nivel de Plan de Ordenamiento (Master Plan) vinculado a la ciudad, los elementos naturales y las posibles modalidades de explotación turística.

Por último, el Esquema de desarrollo para la ciudad satélite de Hanoi, Tien Xuan, se propone a 32 km de la capital conectada por una autopista y que en combinación con otras zonas se logra un desarrollo balanceado en los alrededores de Hanoi. El área cuenta con unas 1 400 ha situadas en valles intramontanos. En éstos sólo se ubican viviendas dispersas de obreros que se dedican al trabajo agrícola. El sitio donde se localiza la propuesta tiene la peculiaridad de poseer un alto valor simbólico para el país. En él se encontró el *tambor de bronce*, símbolo del nacimiento de la nación.

EL presente trabajo es el resultado de una asesoría técnica que realicé en Vietnam en el año 2004, junto con el Arq. Luis Guillermo Castillo González, de la Dirección Provincial de Planificación Física de Pinar del Río.

Todo comenzó cuando en una reunión nos informaron que debíamos realizar esta tarea y que la salida sería en un breve plazo de tiempo. Sin tener idea de la labor que íbamos a desempeñar nos encargamos de buscar toda la información necesaria y general sobre el país, y a partir de ese momento comenzó un proceso de aprendizaje que aún hoy, tres años después, no termina y que nos permitió conocer un pueblo de grandes tradiciones y una gran cultura.

La asesoría técnica se efectuó bajo el auspicio del Urban Planning Institute de Hanoi, considerado el homólogo del Instituto de Planificación Física de Cuba, y la empresa constructora Hanoi Construction.

La República Socialista de Vietnam está ubicada en el este de la península Indochina, al sureste del continente asiático, en una zona totalmente tropical situada entre la India y China. Se encuentra aproximadamente entre los 25° de latitud norte y la línea del Ecuador, y los 90° y los 110° de longitud este. Al este y al sur de Vietnam están el Mar Oriental y el Pacífico (con más de 3 000 km de costas); limita con China al norte y con Laos y Camboya al oeste.

La historia de Vietnam se remonta a más de dos mil quinientos años. Durante milenios estuvo gobernada por varias dinastías del Imperio Chi-

no. Vietnam obtuvo su independencia en los inicios del siglo X y su autonomía total un siglo después.

El país tiene la forma de la letra S, ancho en el norte (600 km) y en el sur (400 km), y muy estrecho en el centro (50 km, provincia Quang Binh). La distancia entre dos puntos extremos del norte y del sur es de 1 650 km.

Tiene una extensión de unos 331 688 km² (ligeramente más pequeño que Alemania). El sistema topográfico consiste en colinas y montañas densamente pobladas de árboles, que cubren un 20% del territorio. Un 40% es montañoso y los bosques ocupan un 75%. La Monta-

ABSTRACT

This work was a Technical Consultanship that was carried out under the auspice of the Urban Planning Institute of Hanoi, considered the homologous of the Institute of Physical Planning of Cuba and the Hanoi Construction Company, a manufacturer company.

The consultanship was summed up fundamentally in three main projects of different characteristic and work scales, always referred to the planning of the tourist and urban development, which were:

- A regional study for the development of the tourism in the central region of the country which includes five provinces.
- A Master Plan for the tourism of the Hoi An city, Cultural Heritage of the Humanity.
- Development plan for the satellite city of Hanoi, Tien Xuan.

The Regional Study for the development of the Tourism in the central region of Vietnam, embraced the five central provinces (Quang Binh, Quang Tri, Thua Thien-Hue, Thanh Pho Da Nang, and Quang Nam), considered inside the central region of the country, concentrating the biggest percent of values or natural attractiveness for the tourist development and the most important historical heritage values in the country.

The Master Plan for the tourism of the Hoi An city, Cultural Heritage of the Humanity. Hoi An is a very old city, the oldest in the country and it shows the category of Cultural Heritage of the Humanity.

As a result of the previous study, this place was one of the touristic poles of Quang Nam which summarizes in its proposal a very similar analysis to the one previous studied and the real possibilities in an easy way to integrate all those values with the touristic development as a Classification Plan (Master Plan) linked to the city, the natural elements and possible modalities of touristic exploitation.

The development scheme for the satellite city of Hanoi, Tien Xuan, is intends to be at 32 kilometres from the capital, connected by a freeway and which in combination with other areas achieve a balanced development in the surroundings of Hanoi. The area has 1 400 hectares located in inner mountains valleys. In those valleys are just located workers' dispersed housings that are devoted to the agricultural works. The place where the proposal is located has the peculiarity to have a high symbolic value for the country. In this place was founded the *bronze drum*, symbol of the nation's birth.

Quang Nam consideradas dentro de la región central del país y que concentran el mayor por ciento de valores o atractivos naturales para el desarrollo turístico y los más importantes valores históricos patrimoniales del país, de los que podemos mencionar:

- La ciudad de Hoi An, Patrimonio Cultural de la Humanidad.
- Las ruinas de la ciudad de My Son, restos de la civilización de Champa, Patrimonio Cultural de la Humanidad (figura 2).
- La ciudad de Hue y, dentro de ella, la ciudad Imperial, Patrimonio Cultural de la Humanidad.
- El Paralelo 17, límite de la división política antes de la reunificación con un alto contenido histórico.
- Las siete tumbas de los emperadores de las siete dinastías más importantes del país, Patrimonio Cultural de la Humanidad.
- La presencia de una variedad musical antigua considerada patrimonio intangible.
- La cueva Phong Nha, una de las más destacadas del mundo, Patrimonio Cultural de la Humanidad.



Figura 2. Vista de las torres de Champa.

Estos son algunos, quizás los de más valor, entre muchos otros atractivos culturales e históricos que enriquecen todo ese territorio para el uso del turismo. Además, podemos encontrar una gran variedad de atractivos naturales en ese mismo espacio físico como por ejemplo:

ña de Fan Si Pan es la más alta de Vietnam (3 143 m). El clima es tropical y monzónico, y la humedad es de un 84% promedio durante el año. La precipitación anual varía entre 1 200 y 3 000 mm, y las temperaturas oscilan entre 5 °C y 37 °C.

Las fronteras territoriales alcanzan unos 4 639 km y tiene como países colindantes a Camboya (1 228 km), China (1 281 km) y Laos (2 130 km).

Su capital es Hanoi, con 3 083 800 habitantes en el año 2004, y su población total alcanza la cifra de los 83 535 576. Su idioma oficial es el vietnamita. La superficie total es 329 560 km² y sus costas alcanzan los 3 444 km (figura 1).

Para iniciar nuestro trabajo estuvimos impartiendo charlas y compartiendo con los vietnamitas del Urban Planning Institute nuestras experiencias cubanas en el planeamiento turístico. En ese mismo instante comenzó el intercambio de conocimientos, y para nosotros fue muy beneficioso entender cómo piensan, la filosofía que tienen de la vida, sus costumbres y demás tradiciones que datan desde hace mucho tiempo.

La asesoría se dedicó a tres proyectos principales de diferentes características y escalas de trabajo, siempre referidos al planeamiento del desarrollo turístico y urbano, que fueron:

- Estudio regional para el desarrollo del turismo en la zona central del país, que comprende cinco provincias.
- Master Plan para el turismo de la ciudad de Hoi An, Patrimonio Cultural de la Humanidad.
- Esquema de desarrollo para la ciudad satélite de Hanoi, Tien Xuan.

Todos con un alto compromiso en su diseño por la significativa relación con sus valores culturales, tradicionales y categorías obtenidas, en su mayoría Patrimonio Cultural de la Humanidad.

ESTUDIO REGIONAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO EN LA ZONA CENTRAL DE VIETNAM

Este tema abarcó las provincias Quang Binh, Quang Tri, Thua Thien-Hue, Thanh Pho Da Nang y

- Playas de buena calidad y de variados tipos.
- Áreas naturales de diferentes categorías de manejo relacionado con la vocación de naturaleza y turismo de aventura.
- Grandes ríos y diferentes tipos de zonas costeras para el desarrollo de las actividades náuticas en todas sus modalidades.
- Aguas minerales para el desarrollo del turismo de salud.
- Ciudades de diferentes tipos para el turismo de paso y de ciudad.
- Concentración de diferentes aldeas con distintas temáticas como: la pesca, la cerámica, tejidos, entre otras.
- Paisajes de alto valor, contraste y vegetación altamente conservados.
- Grandes montañas con relativa cercanía a la costa, ya que es la zona más estrecha del país con un mínimo de 50 km.
- Grandes tradiciones y conservación de las mismas.
- Gran concentración de pagodas, que no sólo por su valor cultural, sino por su alta significación religiosa se convierten en un potencial alto para el turismo religioso.

Por la alta concentración de estos atractivos históricos de gran significación se considera a esta región como “la ruta del Patrimonio”, opcional ésta que se oferta para el turismo y es de gran demanda (figura 3).

Para nosotros fue un privilegio comenzar realizando un recorrido por “la ruta del Patrimonio”, visitando y conociendo cada ciudad con sus respectivos atractivos naturales y constatando la calidad de los valores naturales, culturales y tradicionales, incluso los referidos a la infraestructura en todos sus aspectos del área a estudiar.

De ese recorrido pudimos destacar la toma de las dimensiones de algunos atractivos, sobre todo de



Figura 3. Región central de Vietnam. Marco regional.

los más importantes como las playas (largo y ancho promedio), lo que nos permitió poder dimensionar en una primera versión el posible desarrollo de ese territorio, bastante grande por cierto, con casi 500 km de longitud.

Para ello determinamos tres escenarios para toda la región en función de la calidad de los recursos evaluados y el nivel del turismo y del servicio que se deseaba ofertar:

- Escenario desarrollista.
- Escenario recomendado.
- Escenario conservacionista.

Para cada uno definimos sus capacidades referidas a habitaciones hoteleras en cada variante (tabla 1, página 66).

El estudio dio como resultado una gran región central y cinco subregiones con igual denominación que las provincias donde se ubican, cada una con su propuesta de polos turísticos y que en total para la región alcanzó los 31 polos (figura 4).

Como todo estudio de este tipo, analizamos de manera puntual las posibles soluciones de las redes co-

menzando por la accesibilidad aérea. La existencia de un aeropuerto internacional en la capital del centro del país, en la ciudad de Da Nang, permite el acceso por esta vía y existen posibilidades de otro aeropuerto al norte de la región, articulado con otro de demanda nacional.

La accesibilidad marina no tiene inconvenientes, existen más de tres puertos comerciales a lo largo de la costa y otros tipos de servicios vinculados a esto, incluso en los propios ríos de gran cauce.

La vialidad tiene como aspecto singular de que en esta región se ubica la carretera Transasia, que cruza por acuerdo de los gobiernos la península Indochina de este a oeste, lo que permite un acceso li-



Figura 4. Región central de Vietnam. Potencial natural.

bre del resto de los países vecinos. Todas las carreteras que cruzan esta región tienen excelente calidad.

El resto de las redes no presentan ningún tipo de limitaciones, por tal razón no son umbrales significativos para el desarrollo. El agua está presente en todo el territorio, así como la electricidad vinculada al sistema nacional. Las comunicaciones se basan fundamentalmente en un

Tabla 1. Análisis de capacidad de carga por escenarios para la región y las subregiones.

	N°	Polo	Largo (m)	Calidad	Vocación	Capacidad habitacional			Observaciones
						Alta	Media	Baja	
Subreg. Quang Binh	1	Phong Nha		Alta	Naturaleza	1000	500	200	Área de 86000 ha
	2	Quang Trach	20000	Buena	Sol y playa, náutica	21660	16250	10833	Presenta barreras coralinas
	3	Bo Trach	15000	Buena	Sol y playa, náutica	16250	12180	8125	Presenta barreras coralinas
	4	Dong Hoy	14000	Buena	Sol y playa, náutica	23333	17500	11667	Presenta barreras coralinas
	5	Quang Ninh	16000	Buena	Sol y playa, náutica	17330	13000	8665	Presenta barreras coralinas
	6	Le Thuy	14000	Buena	Sol y playa, náutica	15160	11375	7585	Presenta barreras coralinas
	7	Dong Hoy (ciudad)		Media	Ciudad				Necesita estudio más específico
	8	Otros		Buena	Naturaleza y salud	500	300	200	Necesita estudio más específico
			Subtotal	79000			95233	71105	47275
Subreg. Quang Tri	9	Vinh Linh	3000	Buena	Sol y playa, náutica	3250	2430	1625	
	10	Gio Linh	5000	Buena	Sol y playa, náutica	5415	3750	2705	
	11	Trieu Phong	13000	Buena	Sol y playa, náutica	14080	10560	7040	
	12	Hai Lang	8000	Buena	Sol y playa, náutica	8665	6500	4330	
	13	Dong Ha (ciudad)		Media	Ciudad				Necesita estudio más específico
	14	Otros		Buena	Naturaleza	400	200	100	Necesita estudio más específico
			Subtotal	29000			31810	23440	15800
Subreg. Thua Thien-Hue	15	Phong Dien	15000	Buena	Sol y playa, náutica	16250	12185	8125	
	16	Quang Dien	10000	Buena	Sol y playa, náutica	10830	8125	5415	
	17	Phu Vang	25000	Buena	Sol y playa, náutica	27080	20310	13540	
	18	Phu Loc	23000	Buena	Sol y playa, náutica	24915	18685	12450	
	19	Hue (ciudad)		Alta	Ciudad				Necesita estudio más específico
	20	Otros		Buena	Naturaleza y salud	700	500	300	Necesita estudio más específico
			Subtotal	73000			79775	59805	39830
Subreg. Da Nang	21	Da Nang (ciudad y playa)	12000	Buena	Sol y playa, náutica y ciudad	13000	9750	6500	
	22	Q Ngu Hanh Son	8000	Buena	Sol y playa, náutica	8665	6500	4330	Necesita estudio más específico para la ciudad
	23	Otros		Buena	Naturaleza	400	200	100	Necesita estudio más específico
			Subtotal	20000			22065	16450	10930
Subreg. Quang Nam	24	Dien Ban	5000	Buena	Sol y playa, náutica	5415	4060	2705	
	25	Hoy Am (ciudad y playa)	8000	Alta	Sol y playa, náutica y ciudad	8665	6500	4330	Necesita estudio más específico para la ciudad
	26	Duy Xuyen	3000	Buena	Sol y playa, náutica	3250	2430	1625	
	27	Thang Binh	15000	Buena	Sol y playa, náutica	16250	12180	8125	
	28	Tam Ky	4000	Buena	Sol y playa, náutica	4330	3250	2165	
	29	Nui Thanh	16000	Buena	Sol y playa, náutica	17330	13000	8665	
	30	Isla Cu Lao Cham	3000	Buena	Sol y playa, náutica	3250	2430	1625	
	31	Otros		Buena	Naturaleza		1000		
		Subtotal	54000			58490	44850	29240	
Total región turística						28733	215650	143075	

Nota: Se recomienda la variante media, porque se puede lograr un balance entre el desarrollo de las zonas turísticas y los valores naturales más racionales.

sistema satelital que satisface esta demanda con cobertura nacional e internacional (figura 5).

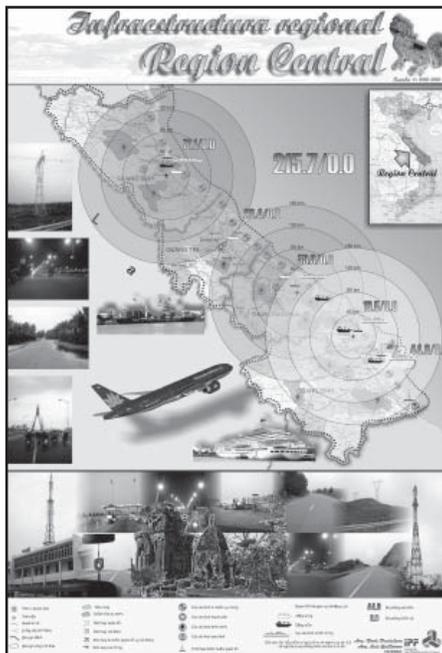


Figura 5. Región central de Vietnam. Infraestructura regional.

En resumen, obtuvimos una propuesta de desarrollo para el turismo que podía alcanzar en su variante recomendada más de 215 000 habitaciones, utilizando todas las modalidades posibles para el turismo y el ocio enriquecido por el alto contraste que permiten las tradiciones antiguas, tanto culinarias como culturales, arquitectónicas e históricas, entre otras.

MASTER PLAN PARA EL TURISMO DE LA CIUDAD DE HOI AN, PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD

Hoi An es una ciudad muy antigua, la más vieja del país, y ostenta la categoría de Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Como resultado del estudio anterior este sitio resultó uno de los polos turísticos de la subregión Quang Nam, el que resume en su propuesta un análisis muy similar al realizado para el estudio anterior y las posibilidades reales de cómo integrar todos

esos valores con el desarrollo turístico a nivel de Plan de Ordenamiento (Master Plan) vinculado a la ciudad, los elementos naturales y las posibles modalidades de explotación turística.

Un paso previo fue analizar la capacidad de carga para tres escenarios previstos similares a los del estudio regional y, por consiguiente, tres variantes de desarrollo (tabla 2, página 68).

Luego efectuamos un ejercicio práctico en el sitio con la variante recomendada. Para ello visitamos la ciudad y sus alrededores, incluyendo la zona costera, el río y otros lugares importantes.

El desarrollo del territorio lo definimos en función de una planta hotelera vinculada a la playa, a la ciudad y el río, pudiendo distribuir la capacidad habitacional determinada en el estudio de 8 300 habitaciones correspondiente a la variante media.

La propuesta estuvo precedida por el estudio de condiciones medioambientales de la ciudad y el territorio que se debía estudiar, de ahí que pudimos definir el estado de la playa y el río, las posibles causas de contaminación y el grado de afectación, el estado del suelo y de la vegetación del territorio, y el comportamiento climático en el que se debía insertar el desarrollo propuesto para la ciudad de Hoi An.

Como otro objetivo profundizamos en el estado actual de ese territorio circundante a la ciudad y sus propias áreas, y detectamos los problemas siguientes: falta de organización de los cementerios, que se hallan en cualquier lugar, incluso en las playas; problemas con los residuales; falta de concepción en la línea de protección costera; estado de la vivienda; problemática con el vínculo del vial regional, relación que debe resolverse definitivamente; problemas de inundación tan frecuentes en la zona de mayor valor y Patrimonio de la ciudad antigua, etcétera.

Teniendo en cuenta este análisis hicimos una síntesis de dichos pro-

blemas y se zonificaron mostrando las áreas restrictivas y las áreas grises para el desarrollo.

Posteriormente determinamos las premisas y los criterios generales a tener en cuenta en el diseño del polo turístico de Hoi An. La etapa de diseño y desarrollo de la propuesta tuvo tres etapas (figura 6):

- Diseño y distribución espacial del territorio para satisfacer las capacidades de habitaciones del escenario elegido (**zona turística**).
- Diseño y distribución espacial del territorio definido como área de nuevo desarrollo y crecimiento de la ciudad de Hoi An (**zona de desarrollo urbano**).
- Diseño de propuestas urbanas detalladas en cinco temas de gran significación para el proyecto, que fueron:
 - Diseño conceptual del dique protector de la ciudad contra las inundaciones en la zona de alto valor patrimonial.
 - Diseño conceptual del vínculo sobre el río para la conexión del vial regional.
 - Diseño conceptual de una marina internacional para las actividades náuticas.
 - Diseño conceptual de un parque temático recreativo variado.
 - Propuesta conceptual de algunos elementos urbanos de importancia para la concepción del turismo: tipología, tratamiento de los residuales, bancos, pérgolas, luminarias...

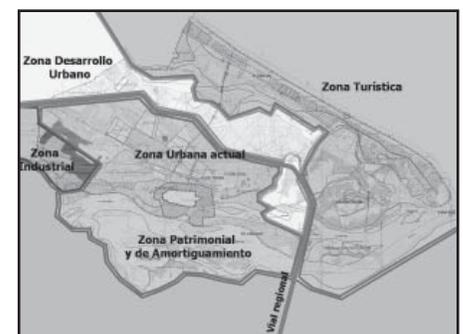


Figura 6. Zonificación funcional general.

Tabla 2. Análisis de capacidad de carga por escenarios para el polo turístico de Hoi An.

N° parcela	Uso propuesto	Área (ha)	Cantidad de habitaciones			Observaciones
			Baja	Media	Alta	
1	Servicios náuticos y alojamiento de marina	7,8	100	150	200	Marina internacional con servicios de todo tipo
2	Servicios extrahoteleros	0,42				Servicios de restaurantes y cafeterías
3	Servicios extrahoteleros	2,4				Servicios de restauración y comerciales
4	Hotelero 5*	11,4	225	280	400	Hotel terminal, alta privacidad y exclusividad en primera línea de playa
5	Hotelero 4 y 5*	13,3	260	330	460	Hotel terminal, alta privacidad y exclusividad en primera línea de playa
6	Hotelero 4*	11,2	225	280	400	Hotel en primera línea de playa
7	Hotelero 4*	12,5	250	315	440	Hotel en primera línea de playa
8	Hotelero 4*	10,5	210	260	370	Hotel en primera línea de playa
9	Hotelero 4*	10,2	205	255	360	Hotel en primera línea de playa
10	Hotelero 3 y 4*	5,8	120	150	200	Hotel en primera línea de playa
11	Hotelero 4 y 5*	8,9	180	220	310	Hotel de golf vinculado a campos de juego y al río
12	Hotelero 4 y 5*	9,5	190	235	330	Hotel de golf vinculado a campos de juego y al río
13	Hotelero 3* (hotel River Side)	2,2				Hotel frente al río en segunda línea de playa (existente)
14	Hotelero 3* (hotel River Side)	1,4				Hotel frente al río
15	Servicios extrahoteleros	2				Servicios de restauración y comerciales frente al río
16	Servicios extrahoteleros	1,7				Servicios de restauración y comerciales frente al río
44	Servicios extrahoteleros	1,5				Servicios de restauración, comerciales y otros frente al río
45	Servicios extrahoteleros	1,3				Servicios de restauración, comerciales y otros frente al río
46	Campo de golf de 18 hoyos	80				Campos de golf de 18 hoyos con residencia de alto estándar
47	Campo de golf de 18 hoyos	74				Campos de golf de 18 hoyos con residencia de alto estándar
Subtotal Sector Hoi An este		268,02	1965	2475	3470	
17	Hotelero 4*	3,3	60	80	120	Hotel en primera línea de playa
18	Hotelero 4*	5,7	115	140	200	Hotel en primera línea de playa
19	Hotelero 4*	8,9	180	220	310	Hotel en primera línea de playa
20	Hotelero 4*	10	200	250	350	Hotel en primera línea de playa colindante con área de servicio
21	Servicios extrahoteleros	0,8				Servicios de restauración y comerciales frente al río
22	Servicios extrahoteleros	1,1				Servicios de restauración y comerciales frente al río
23	Hotelero 4 y 5*	12,3	245	310	430	Hotel en primera línea de playa colindante con área de servicio y parques
24	Hotelero 3 y 4*	8,2	165	205	290	Hotel en segunda línea de playa y con frente al río
25	Hotelero 4 y 5*	13,3	265	330	465	Hotel en primera línea de playa

Sector Hoi An oeste	26	Hotelero 4*	6,6	130	165	230	Hotel en segunda línea de playa y con frente al río
	27	Hotelero 4 y 5*	8,2	165	205	290	Hotel en primera línea de playa colindante con área de servicio y parques
	28	Hotelero 3 y 4*	5,4	110	135	190	Hotel en segunda línea de playa
	29	Hotelero 3 y 4*	6,1	120	150	210	Hotel en tercera línea de playa y con frente al río
	30(a)	Hotel Paradisus 5* plus (convenciones)	14,4	290	360	500	Frente al río y vínculos con la playa
	30(b)	Hotelero 4 y 5* plus (aventuras)	11,4	230	285	400	Hotel sobre el agua con frente al río y vínculos con la playa
	30(c)	Hotelero 4* plus (aventuras)	19,4	390	485	680	Frente al río y colindante con el parque de aventuras y diversiones
	31	Servicios extrahoteleros	3,3				Ofertas comerciales, restauración y servicios de todo tipo
	32	Servicios extrahoteleros	2,5				Ofertas comerciales, restauración y servicios de todo tipo
	33	Servicios extrahoteleros	3,7				Ofertas comerciales, restauración y servicios de todo tipo
	34	Servicios extrahoteleros	3,1				Ofertas comerciales, restauración y servicios de todo tipo
	35	Hotelero 4 y 5*	14,7	295	370	515	Hotel en primera línea de playa
	36	Hotelero 4*	16,4	330	410	575	Hotel en segunda línea de playa colindante con servicios
	37	Hotelero 3 y 4*	8	160	200	280	Hotel en tercera línea de playa y con frente al río
	38	Hotelero 3 y 4*	12,5	250	310	435	Hotel en tercera línea de playa y con frente al río
	39	Hotelero 4*	11,1	220	280	390	Hotel en primera línea de playa
	40	Hotelero 3 y 4*	6,4	130	160	225	Hotel en segunda línea de playa
	41	Hotelero 4*	10,7	215	270	375	Hotel en primera línea de playa
	42	Servicios extrahoteleros	1,2				Ofertas comerciales, restauración y servicios menores
	43	Servicios extrahoteleros	1,7				Ofertas comerciales, restauración y servicios menores
Subtotal Sector Hoi An oeste			230,4	4265	5320	7460	
Sector Río Hoi An	48	Hotelero 4*	7	140	175	245	Hotel con frente al río con vínculos a la ciudad vieja
	49	Hotelero 4*	6,5	130	160	230	Hotel con frente al río con vínculos a la ciudad vieja
	50	Servicios extrahoteleros	1,1				Ofertas comerciales, restauración y servicios menores
	51	Servicios extrahoteleros	1,1				Ofertas comerciales, restauración y servicios menores
		Resort ecológico (isla ecológica)		50	100	150	Hotel ecológico para ofertas de turismo de naturaleza
		Centro ecológico		20	50	70	Hotel ecológico vinculado al parque temático y a temas específicos
		Centro ecológico		20	50	70	Hotel ecológico vinculado al parque temático y a temas específicos
	Subtotal Sector Río Hoi An			15,7	360	535	765
Total polo			514,1	6590	8330	11695	

La zona turística se desarrolla en una lengüeta de aproximadamente 8 km de longitud y un ancho promedio que oscila entre 250 m y 1 km, referidos al punto más estrecho y ancho respectivamente. Esta queda separada de tierra firme por un río de gran caudal que proviene de la ciudad vecina Da Nang y que forma una barrera natural entre la ciudad y la zona turística. El acceso a esta zona es a través de puentes sobre el río.

Por las características del sitio determinamos tres sectores turísticos:

- Sector Hoi An este.
- Sector Hoi An oeste.
- Sector del río.

Sector Hoi An este

Se caracteriza por ser el extremo de la playa, con aproximadamente 3 km. Forma una punta en la lengüeta, de ahí su alta privacidad. Su vínculo con la playa, el mar y el río al mismo tiempo le adiciona un valor agregado único a todo este espacio disfrutando en todos sus puntos del acuatorio, ya sea marino o del río. En él existe una zona de viviendas al sur relacionada con el río. En el extremo se ubica un incipiente desarrollo de un puerto comercial, que en la propuesta se transforma en marina internacional.

Los hoteles que proponemos ubicar en este sector deben ser de alto estándar, entre 4 y 5 estrellas, sujetos a un servicio de gran importancia como es la marina, que será el centro y despliegue de las actividades náuticas del polo muy vinculadas a las parcelas del extremo.

Las parcelas podrán estar agrupadas en dos o más lotes para permitir una modulación flexible, según los intereses que puedan tener los inversores para poder obtener hoteles de diferentes cantidades de habitaciones (figura 7).

Estas agrupaciones estarán separadas por espacios verdes diseñados para el ocio, el descanso y el es-



Figura 7. Propuesta general de Hoi An.

parcimiento. La oferta de servicios complementarios estará presente en estos lugares, distribuidos de modo tal que sean diferentes y atractivos creando productos nuevos. Este concepto se emplea a todo lo largo de la lengüeta y el río, lo que permite un desarrollo de las conexiones náuticas no sólo como vía de actividades turísticas, sino como medio de transportación a todo lo largo del polo y sus áreas adyacentes.

En estas zonas se enfatiza el eje longitudinal de norte a sur con paseos, parques, fuentes, elementos urbanos de todo tipo, jerarquizados en su extremo sur con los atraques del servicio náutico, y se repiten a lo largo de la lengüeta para articular las parcelas de los hoteles y espacios verdes atenuando la continuidad urbana del polo (figura 8).

El acceso será por el vial propuesto por el sur de las parcelas hoteleras, que servirá de soporte a las redes.

En las cercanías de este sector se ubican los grandes servicios del polo: la marina, el parque temático, los campos de golf...

Este sector alcanza en su capacidad máxima las 2 475 habitaciones distribuidas en instalaciones de primera línea de playa y en la marina internacional vinculada a la náutica.

Sector Hoi An oeste

Tiene aproximadamente 5 km de playa y en él se concentra la mayor cantidad de habitaciones en diferentes modalidades: hoteles en prime-

ra y segunda línea de playa, hoteles frente al río, hotel de más alto estándar propuesto en el polo, y hotel de convenciones y aventuras en diferentes modalidades que su ubica en una isla dentro del río.

En este sector se ubica el eje comercial y el centro de servicios más importantes del polo. Aquí se podrá tener un menú amplio de servicios de todo tipo que realce el eje norte-sur, el que coincide además con un vial que será la conexión más directa de la ciudad nueva con la zona turística.

En la parte este se localizan unas viviendas ubicadas al sur del vial que se proponen mantener. El vial, al igual que en el otro sector, sirve de soporte de las redes.

La diferencia más destacada está en la integración de un paseo bulevar dentro de la trama turística, que facilita la interconexión entre los hoteles de segunda línea y la playa, además la convivencia peatón y vehículo garantiza el acceso a algunos puntos de los hoteles en primera línea. Este espacio recrea las áreas de estar y servicios pequeños integrados en

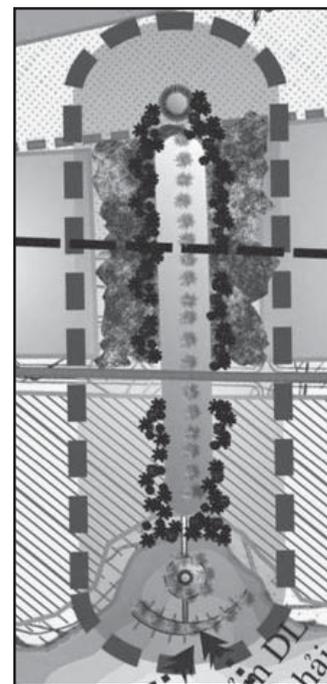


Figura 8. Detalle del área de servicios y parques.

todo su recorrido. En el bulevar, el empleo de la vegetación estará dado en un gran por ciento para elevar el confort ambiental dentro de la trama turística; tiene dos ejes norte-sur y cada uno en su extremo sur estará jerarquizado con instalaciones náuticas logrando la relación con el río.

Otra diferencia significativa es la integración al desarrollo turístico del centro de la reproducción de mariscos de la ciudad, no sólo para el abastecimiento de las instalaciones y servicios del polo, sino como un atractivo más para generar visitas y elevar el nivel cognoscitivo del turista y de la población en la necesidad de conservar y proteger estas especies.

Al sur se localiza un helipuerto que garantiza el acceso vía aérea desde y hacia lugares cercanos y permite algunas opcionales fuera del polo, como por ejemplo: tur a la isla Cu Lao Cham, al norte.

Su capacidad máxima en habitaciones es de 5 320, por lo que abarca las categorías desde 3 hasta 5 estrellas y más.

Sector del río

En él se ubican algunas instalaciones de servicios y alojamiento especializado, como el de los resort ecológicos y los vinculados a la ciu-

dad de Hoi An, fuera del límite definido como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

En el cauce principal del río existen isletas de arena que dificultan el drenaje natural, ya que ésta se ha ido depositando con el cursar de los años. Este material se dragará y depositará en la zona sur de la isleta mayor, cerca de la ciudad, que incluso está urbanizada. Así se creará un basamento para localizar dos hoteles rodeados de un espejo de agua y separados a propósito de la ciudad para garantizar su privacidad y singularidad. En los extremos de esta nueva isla se ubicarán servicios que no sólo estarán relacionados con los hoteles, sino también con los ciudadanos.

Esta isleta queda protegida además por un dique que se propone para proteger la ciudad a lo largo de más de 10 km contra las inundaciones que tanto afectan a la ciudad antigua. El dique tiene un alto contenido en su diseño e integración a la zona patrimonial de la ciudad y se convierte en un balcón escénico que la relaciona con el río recreando la imagen antigua de la ciudad en la rivera del mismo (figura 9).

En la isleta de la entrada del río, la más cercana a la desembocadura, se propone un desarrollo independiente, un resort ecológico de 100

habitaciones y que debe recrear la oferta de turismo de naturaleza. Con respecto al tema ecológico, también existen otras propuestas que se ubican dentro del entorno del área del parque temático vinculadas a temas específicos.

En el espejo de agua del río, en las cercanías de la isla ecológica, se ubica la pista del hidroavión, que es una de las vías de acceso a la isla por vía aérea y al polo.

Como elemento destacado dentro del sector se encuentra un puente del vial regional que, además de su función principal como soporte de esta red, se convierte en uno de los atractivos más significativos del proyecto al expresar una reinterpretación de la torres de la cultura y utilizar en el nuevo diseño algunos elementos propios de las torres, por lo que se logra una analogía entre los elementos antiguos con los nuevos. En la torre central se ubica un gran centro comercial y gastronómico a más de 110 m de altura, complementado con otros elementos como un parque de ciudad a nivel intermedio, el que se utilizará para plantar especies vegetales de la zona que sirvan para mostrar los valores florísticos del sitio. En su base se trabajará el mismo concepto del parque de ciudad (figura 10).



Figura 9. Dique y paseo de protección.

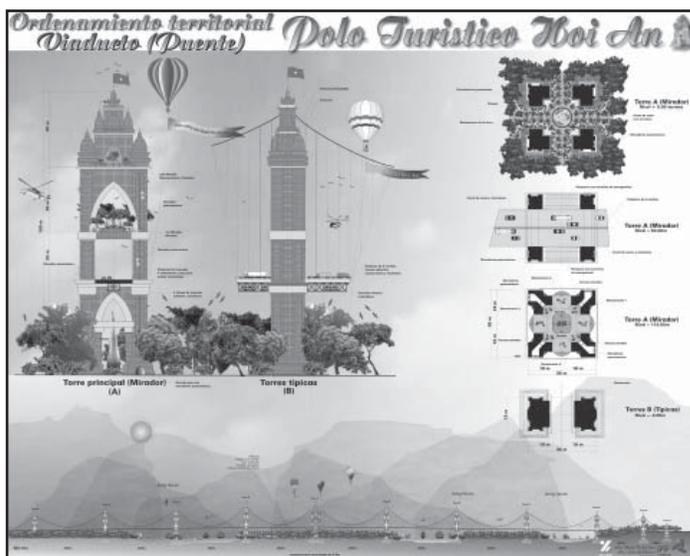


Figura 10. Detalles del puente del vial regional.

Su capacidad máxima en habitaciones alcanza las 535 entre los hoteles de ciudad y los ecológicos.

Otros temas importantes en el proyecto y que no se podían obviar es la propuesta del área de crecimiento de la ciudad de Hoi An, los residuales y los cementerios.

El área destinada para este desarrollo se localiza al sur de la zona turística y se encuentra separada de ésta por un cauce; bordea el río y gran parte de ella tiene su frente hacia la rivera sur del mismo. Esta debe conformar un elemento de transición entre la ciudad antigua y la de nuevo desarrollo, y a su vez permitir la transición entre la nueva ciudad y la zona turística al norte. Para esto se recurre al concepto de ciudad jardín, donde los espacios verdes tienen un papel protagónico, ya que rompen en gran medida con la imagen compacta de la vieja ciudad. El área de nuevo desarrollo representa aproximadamente la tercera parte de la ciudad actual, de ahí que deba asentarse en ella alrededor de 60 000 personas, para un total de 150 000 en Hoi An, hasta el 2020.

Otro aspecto significativo es el vial regional, que conforma en sí mismo uno de los elementos de transición entre la ciudad antigua y la nueva. Su diseño está considerado como un espacio verde amplio que integra diferentes modalidades de transporte. En los extremos se ubican los carriles de circulación de los autos y otros vehículos, y por el centro estarán los tranvías, que servirán como medio de transporte público y turístico entre Dang Nan, Hoi An y las demás ciudades al sur. El tratamiento como espacio público y de parque es muy importante; para esto se utilizan árboles grandes de más de 40 m de altura, que crean una barrera verde y den-

sa, facilitan la protección contra el ruido y el polvo, y garantizan el mejoramiento de los indicadores climáticos para permitir el uso de este espacio como zona de descanso y recreación. Además, se utilizan los elementos propios del mobiliario urbano para crear todas las condiciones en ese parque (figura 11).

Los cementerios, por su gran dispersión en todo el territorio, crean un gran problema a la ciudad y un mal aprovechamiento del suelo, lo que invalida las zonas para otros usos. Por tal motivo proponemos eli-

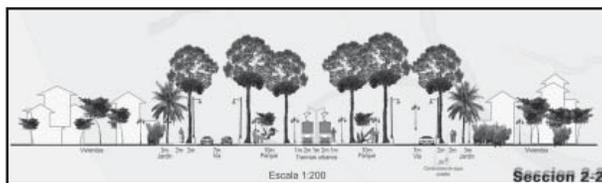


Figura 11. Sección del vial regional.



Figura 12. Propuesta de infraestructura.

minarlos y concentrarlos en un área apta para esta función en la periferia de la ciudad y que garanticen la demanda para el futuro crecimiento de Hoi An. Para ello consideramos un espacio amplio distribuido en el extremo oeste de la ciudad.

Su concepción es de un gran parque natural que pueda tener todas las modalidades de enterramiento y tratamiento de los cadáveres para cada religión o tendencia, según las preferencias de cada cual.

En el interior del cementerio se consideró un parque en el centro

y en sus extremos se ubicaron dos edificios religiosos de las dos tendencias más fuertes: la religión budista y la cristiana, para lo que se propone una pagoda y una iglesia, ambas comparten el recinto sagrado de los muertos.

Para lograr que la propuesta tuviera resuelto todos sus aspectos fue necesario satisfacer las demandas que devengaba esta planta hotelera con respecto a las redes (figura 12).

El agua, por ejemplo, se tomó de unas fuentes ubicadas a 10 km de la ciudad. Se propuso utilizar el mismo centro de potabilización, ya que con pocas inversiones se garantizaba la calidad del agua. Existen dos conductoras que salen desde el centro de distribución: una, por la vía que atraviesa la ciudad nueva y cruza el río para el abastecimiento del sector Hoi An oeste; y la otra, por la carretera antigua pasando por la zona de los campos de golf hasta llegar al sector Hoi An este; el resto será con soluciones puntuales y con conexiones desde las mismas conductoras de la ciudad.

El servicio energético se conectará al sistema nacional y de la misma cámara de transformación con algunas adecuaciones. La transmisión se realiza con nuevas líneas de alimentación al polo, que van paralelas en el mismo corredor técnico del acueducto.

Las comunicaciones se garantizan por la gran cobertura del sistema digital y celular que abarca todo el país y la región.

El tratamiento de residuales para el polo se realiza por dos vías, clasificadas según su uso. Esto fue necesario para independizar el sistema propuesto para la zona turística de la ciudad, que presenta otras peculiaridades, y la existencia de un partidador de agua que creaba una barrera física.

En la zona de desarrollo turístico se propuso tres plantas compactas ubicadas en los centros de los sectores. Una de ellas, la número 2, no sólo trataba los residuales de los hoteles del sur del río, sino que en su diseño debía garantizar el tratamiento de los de la parte de nuevo desarrollo de la ciudad.

El resto se debía tratar con un sistema diferente, por humedales artificiales que garantizaban los volúmenes necesarios, lo que resulta mucho más económico. Este sistema se ubicó en la periferia de la ciudad y en las cercanías del sistema de tratamiento de la basura, y creó toda una zona de tratamiento de los residuales de la ciudad en su conjunto.

Para el tratamiento de la basura se consideró una variante de recolección y clasificación que conforma un ciclo cerrado y que comienza por la clasificación de los componentes principales: papel, cartón, cristal, plástico, metales variados... en el eslabón más bajo, las viviendas, seguido de la recuperación de gran parte de éstos. Los alimentos se utilizan como pienso animal y los biodegradables no comestibles se convierten en abono orgánico para la fertilización de las áreas verdes y otros usos agrícolas. Finalmente, el tratamiento de los residuales se completa con un incinerador que debe tratar aquella basura o residuales que

no hayan podido ser tratados en los eslabones ya mencionados o que por sus características sea obligatorio esta forma de tratamiento (figura 13).

El proyecto analizó otros aspectos como la tipología de las instalaciones y modalidades hoteleras que se debía utilizar para lograr un producto turístico adecuado. Las propuestas insinúan la tendencia a seguir para los hoteles, servicios y alojamiento exclusivo vinculado a zonas especiales (figura 14).

Como complemento están los temas relacionados al mobiliario urbano, de ahí que se propongan diferentes tipos de objetos para enriquecer el entorno turístico y la ciudad en su integralidad: bancos, bebederos, esculturas, luminarias, diferentes tipos de pavimentos, tratamiento de jardinerías para los espacios públicos, pérgolas para la protección del sol, y elevar el diseño y calidad de los espacios y áreas de estar, así como otros elementos variados a emplear en los espacios de uso público (figura 15).

ESQUEMA DE DESARROLLO PARA LA CIUDAD SATÉLITE DE HANOI, TIEN XUAN

Por solicitud de la empresa Hanoi Construction se realizó una contrapropuesta al esquema de desarrollo

para la ciudad satélite de Hanoi, Tien Xuan (ciudad de futuro).

La zona donde se propone se halla a 32 km de la capital conectada por una autopista y que en combinación con otras zonas se logra un desarrollo balanceado en los alrededores de Hanoi. Entre las principales funciones que se pretende ubicar están:

- Universidad internacional.
- Zona de producciones limpias.
- Ciudad de Tien Xuan.

La combinación de estos usos componen las funciones aprobadas para este núcleo satélite de Hanoi de conjunto con otros tres. Estos lineamientos están aprobados a nivel de gobierno central (figura 16).

El área cuenta con unas 1 400 ha situadas en valles intramontanos. En éstos sólo se localizan viviendas dispersas de obreros que se dedican al trabajo agrícola. Otra manifestación de la economía del sitio es la existencia de una cantera para la obtención de áridos; esta acción es la única aprobada de su tipo en la zona.

El sitio donde se localiza la propuesta tiene la peculiaridad de tener un alto valor simbólico para el país. En éste se encontró el Tambor de



Figura 13. Propuesta urbana.



Figura 14. Propuesta urbana.



Figura 15. Propuesta urbana.

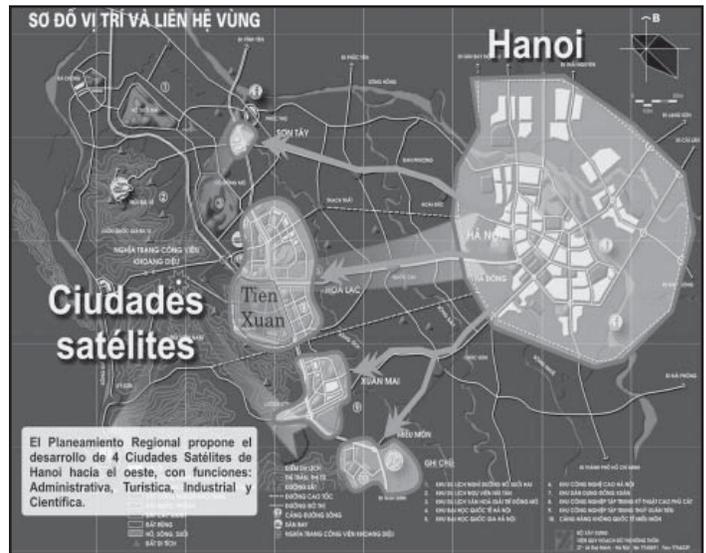


Figura 16. Esquema de ciudades satélites.

Bronce, símbolo del nacimiento de la nación (figura 17).

Otro aspecto, y el de mayor relevancia, es que entre estas elevaciones nace la nación Viet en la Montaña de la Reina (1 200 m NMM) al unirse



Figura 17. Tambor de Bronce.

una princesa con un dragón; de esta unión nacen 100 huevos, 50 se quedan con la madre (la princesa) y los otros 50 se van con el padre (el dragón) hacia Ha Long Bay, el que reposa en el fondo de la bahía en vigilia constante para proteger al país y a sus habitantes. Sus hijos se muestran al mundo en forma de mogotes cálcicos, que surgen del espejo de agua de la bahía.

Los hijos que están con la madre viven precisamente donde se ubica el proyecto y cada una de las elevaciones que la rodean y que quedan en su interior representan a cada uno de estos hijos; por ello el mantenerlos conservados y no modificarlos es una premisa fundamental para lograr insertarlos en la ciudad e integrar el proyecto a este entorno tan enigmático.

Un objetivo importante del proyecto es proponer una variante que restaure y permita el uso de una de las elevaciones en el centro de la ciudad

con una altura de 200 m en su punto más alto y que en estos momentos es una cantera o área de extracción de áridos, de la que sólo quedará su núcleo de 200 por 200 m, el resto se llevará hasta la cota 50 m NMM teniendo en cuenta lo antes explicado.

Conociendo el sitio y pudiendo identificar sus características y restricciones estudiamos la topografía en detalle para poder realizar el trazado de las vías, según sus categorías: regionales (autopistas), arterias principales o de acceso a la ciudad y viales de distribución. El resultado fueron viales muy sinuosos, debido a la adaptación al máximo a los accidentes topográficos; este movimiento no sólo fue en su diseño horizontal, sino además en lo vertical.

La ciudad se dividió en cinco zonas (figura 18):

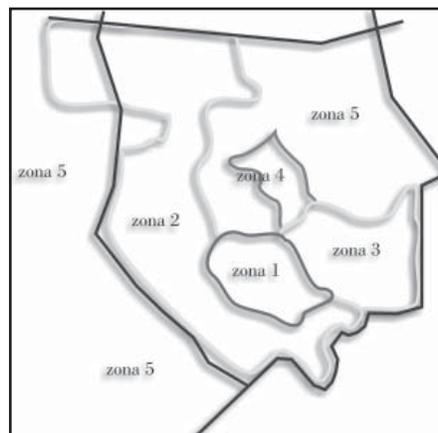


Figura 18. Gráfico de zonas.

1. Centro de ciudad vinculado a un gran centro de servicios y viviendas de alto estándar (alrededor del núcleo de la elevación afectada).
2. Zona de viviendas agrupando el mayor por ciento, con tipologías de suburbio (ciudad jardín).
3. Zona de viviendas en retícula axial combinada con un gran centro administrativo y eje comercial.
4. Zona de actividades deportivas y recreativas.
5. Zonas a conservar como parques naturales y parques de ciudad: zoológico, botánico... (figura 19).

En la **primera zona** se desarrolla un centro de servicios en el núcleo de la elevación que se elimina. Para esto se “ahueca” el interior del núcleo y se obtiene más de 16 000 m² en su interior distribuidos en trece pisos para el uso del centro; en su base se ubica un estacionamiento de cuatro pisos para autos.

El núcleo de la elevación se mantiene intacto en su aspecto externo, por lo que sólo se propone en la parte superior un parque de ciudad a 200 m de altura encima de él y sobre el centro de servicios, donde las personas puedan visitar el complejo y disfrutar de un descanso con visuales impresionantes de toda la ciudad y su entorno, lo que lo convierte en



Figura 19. Propuesta de Tien Xuan.

un mirador y atractivo para los vietnamitas. Dicho núcleo se reforestará con árboles adecuados para que cubran toda la meseta superior entrelazados con el mobiliario urbano del parque.

Este bloque central estará trabajado en sus caras verticales externas con un diseño plástico y gráfico en todo su perímetro, que narre en síntesis el nacimiento de la nación vietnamita. En el patio central, en el tramo final de las paredes verticales antes de llegar al parque, se podrán narrar leyendas e historias relevantes del sitio.

Por razones económicas, los camiones que transportaban los áridos hacia la capital no debían regresar vacíos; por tal razón estudiamos la posibilidad de traer arena desde Hanoi y así se evitaba el regreso de los camiones en falso y un gasto de combustible innecesario sólo por un período de tiempo hasta que se eliminara completamente la elevación.

De aquí surge la idea de crear en la base del núcleo un lago artificial que tiene 1 km de largo y 200 m de ancho variables a lo largo. Tiene además la forma del país y articulado con éste se juntan otros espacios o espejos de agua que enriquecen el

sitio. Se abastece de una represa a 1 200 m NMM que se construirá en el corazón de la Montaña de la Reina y parte de esa agua se conducirá hasta la parte superior del núcleo creando una fuente en el elemento central identificado por una réplica a gran escala del Tambor de Bronce. De éste brotará el agua en forma de chorro y luego correrá por cursos y estanques que recrearán el diseño del parque de ciudad, para finalmente caer en forma de cascada a 200 m de altura hacia el lago por dos puntos del núcleo central.

Este diseño satisface un requerimiento que, según los asesores espirituales del proyecto, debía tener la ciudad. Ellos planteaban cuando hicieron sus investigaciones que, de acuerdo con la geomancia del sitio, había que retener el agua en la ciudad y desplazarla por todo su espacio, ya que a través de ésta es que la madre, la reina, le da a sus hijos la savia de la vida, salud y bienestar.

Alrededor del lago y del centro de servicios se localizan las viviendas de más estándar de la ciudad; las parcelas donde se ubican son muy amplias y los espacios verdes se recrean en grandes jardines. Estarán separadas unas de otras para alcanzar gran pri-

vacidad y alto nivel de servicios de todo tipo (figura 20).

La **segunda zona** bordea el área del centro de servicios hacia el oeste. Se encuentra surcada por corredores verdes articulados por espacios de uso público o plazas a nivel de barrio, como prolongación de las áreas naturales de los alrededores que se adentran en la zona urbana.

Al centro de ésta y al oeste franco se ubica la zona dedicada a todos los servicios médicos de la ciudad. Y de manera equidistante de las zonas de viviendas se localizan áreas de servicios a nivel de localidad, así como las destinadas a los diferentes niveles de la educación, sólo hasta la enseñanza media superior, porque hacia el norte, cruzando la autopista, estará la universidad internacional.

El límite oeste está marcado por el vial principal de la ciudad con un alto diseño paisajista, donde su concepto es precisamente el disfrute del paisaje. Más al oeste se localizan algunas parcelas de uso turístico para hoteles de ciudad y para su propio desarrollo futuro y ampliación, pero vinculados a campos de golf.

La **tercera zona** se propone para uso residencial con un poco más de densidad que la anterior, distribuida en una retícula axial para llegar a una relación formal con la ciudad colindante e integrar a ésta el concepto de ciudad jardín similar a la zona dos, lo que permite transitar entre un concepto y el otro.

También se destaca la ubicación de un gran centro administrativo compuesto por cinco torres de oficinas en relación directa con el gran centro de servicios, dado por el eje vial este-oeste que lo relaciona funcionalmente; se considera como una prolongación del mismo, por lo que se convierte en un eje comercial a todo lo largo.

Este centro administrativo enfatiza y satisface en algunos aspectos otros criterios de la geomancia del sitio, por ejemplo, reforzar los ejes

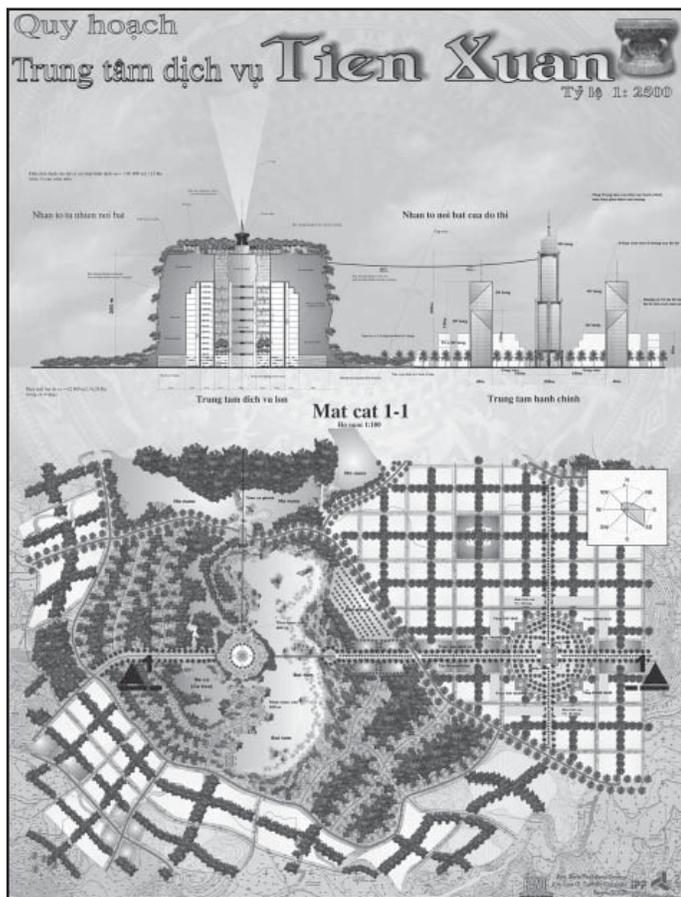


Figura 20. Centro comercial de Tien Xuan.

axiales norte-sur, este-oeste, noreste-suroeste y noroeste-sureste, que tienen que ver con el desarrollo económico futuro, las relaciones políticas de la ciudad con el mundo y los diferentes elementos externos.

Por tales análisis, la propuesta considera situar en el mismo centro donde existía la cima de una elevación (un hijo de la reina) una torre que se corresponda en altura con la de la elevación de 200 m, y para reforzar los ejes antes mencionados cuatro torres de diferentes alturas, de 150 y 100 m, que al trazar líneas imaginarias entre ellas evidencian las consideraciones antes descritas en la geomancia. Estas torres están concebidas en un gran espacio de plaza pública que relaciona a las cinco torres, y al mismo tiempo se encuentran separadas por las dos vías urbanas diseñadas para esta zona. El espacio socioadministrativo queda bien delimitado por edificios de

15 y 20 pisos a su alrededor, y a partir de éstos la altura disminuye proporcionalmente en la medida en que se aleja del centro.

Si colocáramos un velo encima del perfil que forman los edificios propuestos, la superficie obtenida sería muy similar a la que existía cuando se encontraba la elevación original del sitio (otro hijo de la reina); de ahí que en correspondencia con la historia del lugar y por respeto se rememora de manera simbólica al hijo perdido.

La **cuarta zona** se localiza al norte del centro de servicios, alrededor de la elevación central de la ciudad y a un gran embalse artificial como prolongación del que ya existía, que también responde al criterio de retener el agua dentro del área de la ciudad. Esta idea permitió fortalecer el tema deportivo incrementando el menú de actividades a realizar en el marco de la ciudad. En esta oportunidad se crea una pista de 1 km de longitud para canotaje de todo tipo y al este de ésta se ubican el resto de los edificios que conforman esta área.

Al oeste se localizó un anfiteatro dentro de una vaguada para celebrar espectáculos a gran escala y fomentar actos culturales. Bordeando éste se llega a la cima, donde se ubica una pagoda para las actividades religiosas y de peregrinación en un entorno agradable y natural.

En la **quinta y última zona** están los espacios verdes a conservar y el valor histórico-cultural es muy alto; por ende, no se permite modificación alguna. Entre éstos podemos mencionar las colinas bajas y medias, que se insertan dentro de la trama de la ciudad, y las altas, que bordean y cierran las perspectivas del espacio. La más significativa es precisamente la Montaña de la Reina, donde sólo se propone una acción destinada al uso turístico en los alrededores del embalse, un resort vinculado a la naturaleza y para el descanso y la relajación.

En esta misma zona se ubican los parques de ciudad, como el zoológico y el botánico nacional, los que están dirigidos a la formación educacional y medioambiental de la población.

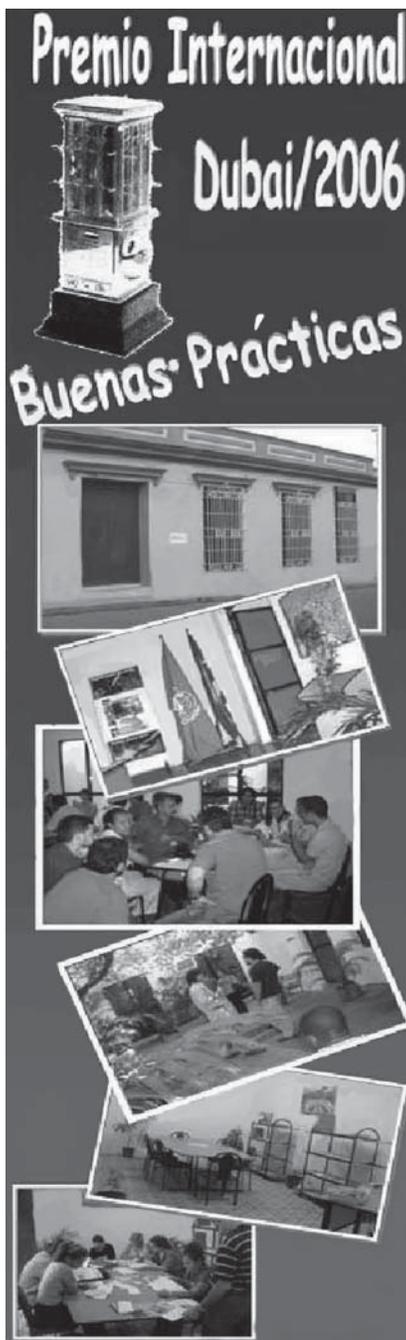
La mayor cantidad de estos espacios naturales, principalmente las elevaciones que bordean la ciudad, estarán interconectados por un teleférico que vinculará cada uno de estos sitios, lo que permitirá disfrutar la ciudad y su entorno en todo su esplendor desde otra dimensión y a su vez conectados con el gran centro de servicios de la ciudad conformando un todo.

Estos trabajos se realizaron en poco tiempo, sólo en tres meses, y con un alto contenido simbólico e histórico tradicional. En ellos se mezclan las leyendas, los criterios de la geomancia de cada sitio y el respeto por una cultura milenaria que no merece menos que la tengan en cuenta. No sería respetuoso olvidar a aquellos, a los representantes vietnamitas, que hicieron posible esta experiencia, el conocimiento profundo de su cultura y tradiciones, y el habernos permitido entrar en -y compartir- parte de su mundo. □

Centro de Capacitación del Proyecto Agenda 21 Local en Santa Clara Un ejemplo de Buena Práctica



MSc. Marianela Cruz Cabrera, Coordinadora Centro de Capacitación



EN la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II) se instituyeron las Buenas Prácticas como importantes mecanismos encaminados al mejoramiento de las políticas públicas, basadas en experiencias probadas que permiten solucionar problemas sociales, económicos y medioambientales existentes en cada territorio o ciudad.

El Premio Internacional de Dubai sobre Buenas Prácticas constituye una excelente contribución para mejorar las condiciones de vida, del cual han sido celebrados seis ciclos sucesivos desde el año 1996 hasta el 2006, contando con más de 2100 buenas y mejores prácticas de 140 países en su base de datos. Las mismas son seleccionadas por un Comité Internacional de peritos que identifica aquellas experiencias que reúnen los requisitos necesarios para ser transferidos como ejemplos a otras ciudades y cuyos impactos en la calidad de vida de las personas son apreciables. Constituyen además resultados tangibles del trabajo conjunto entre los diferentes actores urbanos, encaminados al logro de la sostenibilidad de las ciudades.

La experiencia del Centro de Capacitación del Proyecto Agenda 21 Local (A21L) en Cuba, cuya sede se encuentra en la ciudad de Santa Clara, fue seleccionada como una *Buena Práctica* en el ciclo del año 2006 de

este importante Premio emitido por la ciudad de Dubai, constituyendo un magnífico resultado del trabajo realizado conjuntamente por muchas personas que hicieron realidad esta idea, contando con la colaboración del Proyecto Agenda 21 Local UN-HÁBITAT, el Programa de Desarrollo Humano Local (PDHL), el gobierno municipal de Santa Clara, el gobierno provincial de Villa Clara, los trabajadores de las Direcciones Provincial y Municipal conjuntamente con el Instituto de Planificación Física.

PRIORIDADES

Nuestro Centro, sencillo y nada lujoso, contribuye al aumento y profundización de los conocimientos de los profesionales de distintas ramas en las temáticas urbano-ambientales. Constituye una experiencia novedosa dentro del Proyecto A21L que por primera vez se propone una capacitación integral de los métodos y herramientas utilizados, poniéndolos a disposición de representantes de diferentes ciudades, encaminado a fortalecer la participación ciudadana y la coordinación intersectorial.

MÉTODO

El Centro ha trazado un método para capacitar en el uso de las metodologías que perfeccionen la forma-

ción profesional en relación con las necesidades del medio ambiente y el desarrollo basado en: *Motivación*: se logra mejor si los contenidos de la actividad pedagógica son percibidos como estrechamente ligados a las necesidades concretas del trabajo. *Aprendizaje activo*: basado en realizar el máximo de actividades prácticas, de modo que permita la reelaboración de los contenidos por el conjunto de participantes en función de las propias experiencias, lográndose un aprendizaje en dos direcciones (profesor-alumno, alumno-profesor) y el *Trabajo en Grupo*: estableciendo un espacio de discusión y análisis y los procesos de ensayo-error necesarios para corregir colectivamente las fallas inevitables de comprensión o aplicación. En el grupo, todos los participantes son iguales y pueden poner en juego su saber, asumiendo una actitud interesada y activa que facilita el aprendizaje.

RESULTADOS ALCANZADOS

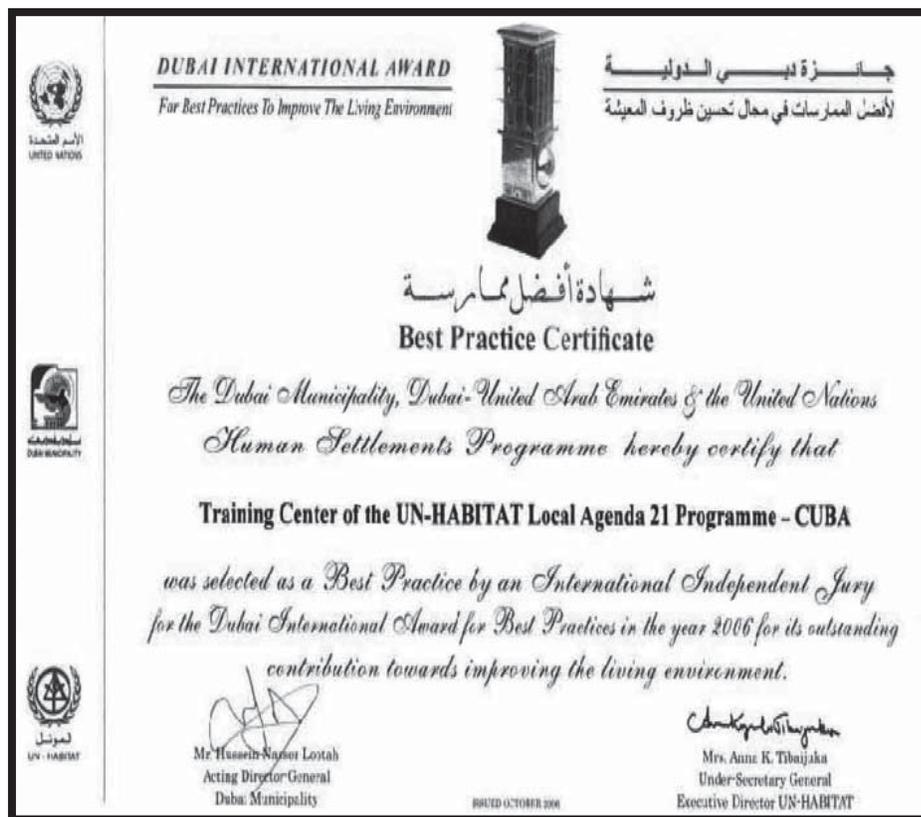
El proceso de capacitación se ha institucionalizado y mediante él se fortalece el proceso de planeamiento y gestión en nuestras ciudades, además de elevar el grado científico de los profesionales del Sistema de la Planificación Física. Desde su inauguración en el año 2003 hasta la fecha se han realizado más de 500 actividades que por temáticas han abordado fundamentalmente los temas relacionados con el planeamiento y la gestión urbano-ambiental

Ha trascendido el marco nacional y se ha capacitado a profesionales de la región de América Latina y el Caribe reconociéndose el acercamiento de UN-HÁBITAT a la realidad latinoamericana, y se destacó el esfuerzo de los profesores en la elaboración de la información, facilitando la comprensión de las metodologías del Programa de Ciudades Sustentables (PSC) y A21L utilizándose materiales y presentaciones dinámicas. También se

resaltó la calidad por parte de los organizadores, donde se incluye el gobierno local.

La Biblioteca constituye un lugar obligado de visita de todo el que nos busca para la obtención de información digitalizada, alta calidad de la bibliografía con que contamos, siendo de gran aceptación de profesionales, técnicos, estudiantes y profesores de la localidad. En estos momentos cuenta con un fondo bibliográfico de 3 844 documentos impresos que incluyen libros, folletos y publicaciones sencillas.

Finalmente, nos satisface compartir los resultados de nuestro trabajo, ganando conciencia acerca de la importancia de la capacitación para enfrentar y asumir los retos que nos impone el futuro, formar a los actores locales, agentes de cambio responsables de conducir los procesos e influir en la toma de decisiones para alcanzar el desarrollo de las ciudades de forma equitativa, eficiente, ambientalmente sanas, fieles a su cultura, tradiciones y su diversidad. ■



Primer Curso Regional de Capacitación EMIS de la Agenda 21 Local



MSc. Lucía Favier González
Instituto de Planificación Física

ENTRE los días 26 y 30 de noviembre de 2007 se celebró en el Centro de Capacitación Agenda 21 Local de la ciudad de Santa Clara, provincia de Villa Clara, el Primer Curso Regional de Capacitación del Sistema de Información de Gestión Urbano-Ambiental (EMIS), promovido por el Programa de Ciudades Sostenibles (PCS) y la Agenda 21 Local, ambos del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat.

El PCS funciona a nivel urbano en colaboración con socios locales para fortalecer sus capacidades en los procesos de Planeamiento y Gestión Ambiental (PGA), y EMIS, como parte del proceso PGA, apoya todas las etapas del ciclo del PCS para lograr una mejor administración urbana.

EMIS es un sistema de información con enfoque participativo para la gestión urbano-ambiental, que potencia la interacción medio ambiente-desarrollo a partir de una serie de pasos formalizados y procedimientos fijos que permiten gestionar el conocimiento colectivo de actores relevantes, enfocado al fortalecimiento de la participación ciudadana y a la coordinación intersectorial dentro de la ciudad, y utiliza para su desempeño las tecnologías de los Sistemas de Información Geográfica (SIG).

El Curso -fundamentalmente para entrenadores- contó con la participación de 25 especialistas procedentes de ocho países: Brasil, Colombia, Ecuador, España, Kenya, México, Perú y Cuba) y fue impartido por Karin Buhren, de la Sección de Medio Ambiente Urbano del PCS de ONU-Hábitat, de Nairobi, Kenya; Juan Carlos Escudero, del Centro de Estudios Ambientales (CEA, de Vitoria-Gasteiz, en el país Vasco; Emil Dopheide, del International Institute for Geo-Information Science and Earth Observation (ITC), en

Holanda, y Lucía Favier, del Instituto de Planificación Física, Cuba.

En el marco del taller se trataron los temas siguientes:

- Sistemas de Información Geográfica en Planeamiento Urbano y Gestión Ambiental.
- EMIS y Diagnóstico Urbano-Ambiental.
- EMIS y Consulta Urbana.
- EMIS y Grupos Temáticos.
- SIG participativo y trabajo de campo.
- EMIS, estrategias y planes de acción.
- Institucionalización del EMIS.

Además de los contenidos teóricos, el Curso contó también con sesiones de práctica, donde se produjeron discusiones de ejercicios, intercambios de experiencias entre los participantes, prácticas con algunos softwares SIG, presentaciones de diversos enfoques y diseños de EMIS de ciudades como Vitoria-Gasteiz, Lima, Bogotá, Cienfuegos, Arequipa y Santa Clara, así como ejercicios participativos con la aplicación de técnicas de trabajo en grupo.

A juicio de los participantes, la mayor limitante fue la falta de tiempo para una mayor ejercitación, así como también el desigual nivel de conocimiento de softwares SIG; en tanto, en relación con los aspectos positivos, los más destacados fueron: el intercambio social conjuntamente con las experiencias compartidas; el rigor técnico; los enfoques variados de EMIS y su adecuación con la ciudad. También se destacaron como temas más útiles: los SIG y su importancia; la teoría y práctica del EMIS; los SIG participativos y la importancia del EMIS para la toma de decisiones.

Del mismo modo, el Curso fue evaluado de exitoso por su organización y logística, así como por su contenido; es de destacar el nivel de los profesores y su apoyo a los alumnos, y el material suministrado en cantidad, calidad y oportunidad. Igualmente propició el compromiso individual de los participantes ante los retos del planeamiento y la gestión del desarrollo sostenible, algunos de ellos van desde lograr apoyo en la implementación del EMIS para la planificación municipal, elaborar un catálogo de mapas temáticos de información censal y estadística, o mejorar el acceso a los decisores y al público, hasta replicar lo aprendido en sus ciudades respectivas, éste es el empeño más reiterado.

Asimismo, es importante señalar la repercusión de este primer adiestramiento para entrenadores, con la donación de 151 publicaciones, entre libros y folletos, amén de discos compactos y afiches de planos de ciudades a la biblioteca del Centro de Capacitación Agenda 21 Local de la ciudad de Santa Clara, y la propuesta de diseño de la primera versión de un Proyecto de colaboración EMIS como investigación para el propio Centro; la creación de un Foro de Discusión para dar continuidad al Curso y la reseña sobre éste aparecida en el sitio WEB de la Oficina Regional para Latinoamérica y el Caribe (ROLAC) de ONU-Hábitat.

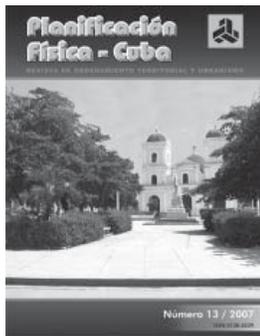
Por último, es importante subrayar que el EMIS, con su enfoque participativo, con su capacidad de análisis intersectorial, por ser una herramienta abierta



de planificación, debe verse como un complemento del planeamiento, que no lo sustituye, sino que lo enriquece y adapta a la dinámica del desarrollo de las ciudades actuales. ■



Planificación Física - Cuba



Manténgase al tanto de temas relacionados con el ordenamiento territorial y el urbanismo. Conozca estrategias para mejorar las condiciones de vida de los asentamientos poblacionales y la prevención de desastres por peligros naturales y tecnológicos, así como resultados de investigaciones, entrevistas, artículos científico-técnicos de colaboradores nacionales y foráneos. Entérese además de convocatorias, informaciones y reseñas sobre congresos, eventos y cursos que se efectúen en Cuba o en el extranjero.

SUSCRÍBASE A NUESTRA REVISTA UTILIZANDO EL FORMULARIO DE LA PÁGINA 61



Planificación Física - Cuba

Artículos publicados en números anteriores
(AÑOS 2004 - 2007)

Número 7/2004 La vivienda en La Habana Vieja. Desarrollo histórico, problemática actual y programas en curso. / La *grande charrette* de La Habana: el Taller para las Regulaciones Urbanísticas de El Vedado. / La Habana Vieja: ambientes en transformación. / Lineamientos de Diseño Urbano para La Rampa. / La Habana del oeste. / Vulnerabilidad alimentaria en Cuba: análisis y cartografía cinco años después.

Número 8/2004 La Habana, ciudad abierta a la amistad... Entrevista realizada a Juan Contino Aslán, Presidente de la Asamblea Provincial del Poder Popular de la ciudad, en ocasión al 485 Aniversario de la fundación de San Cristóbal de La Habana. / Municipio de Centro Habana: síntesis de su evolución histórica y urbanística. / Plan de Rehabilitación Urbana del Municipio de Centro Habana. / Malecón Tradicional. Estrategia para un emblema. / Rehabilitación urbana sustentable: el barrio de Colón en Centro Habana. / El eje Galiano: necesidad de un rescate. / La Habana 2050.

Número 9/2005 Logros, desafíos y perspectivas de las ciudades intermedias cubanas. / Playa de Marianao: urbanización que nunca fue... / Estudios de Factibilidad Territorial. Experiencia en proyectos de la industria del níquel. / Habrá razón que guarde el equilibrio. Reflexiones sobre la segregación urbana en La Habana: políticas, instrumentos y resultados.

Número 10/2006 Manejo de los desastres en el Plan de Ordenamiento Urbano. / Evaluación del peligro por surgencia en regiones turísticas del archipiélago cubano. / Playa Guanímar. Reubicación y reconstrucción de la vivienda: una estrategia en un hábitat en riesgo. / Generación de escenarios para la evaluación del riesgo sísmico urbano. / El desarrollo tecnológico de la construcción como una vía para la mitigación de riesgos geotécnicos en la vivienda de bajo costo en Venezuela. / La recuperación de lo patrimonial es la construcción de la ciudad. El caso de Santa Fe, Argentina. / El impacto, la vulnerabilidad y la adaptación a la sequía en los asentamientos del norte de la provincia de Las Tunas.

Número 11/2006 Retos y estrategias de la Planificación Física en Cuba. / Relatorías de la Convención de Ordenamiento Territorial y Urbanismo. / De cuando la retícula ortogonal era considerada ineficaz y aburrida. / El urbanismo perceptible. / Acupuntura urbana. Un eficiente agujero clavado en el orgullo urbano. / Respetar la ciudad. / Aprendiendo de Toronto: en casa con el mundo. / Liqueur = aire puro. Estudio preliminar del inventario líquénico a la ciudad de Santiago de Cuba.

Número 12/2007 Método para la localización de parques eólicos. Experiencia de Cuba. / Necesidad de nuevos enfoques en el planeamiento urbano. / Perspectivas del medio ambiente en la ciudad de Holguín: GEO-Ciudad Holguín. / Síntesis sobre el Proyecto SeDUT. / Algunas reflexiones sobre la teoría y la práctica del desarrollo urbano. / Mapeando La Habana. / Movilidad en La Habana. / Movilidad urbana y ruido en la ciudad de La Habana, / Estructuras funcionales locales en el planeamiento y el diseño urbanos.

