

DESAFÍOS DE LOS  
CENTROS DE LAS CIUDADES  
MESOAMERICANAS  
LOS CASOS DE TRES METRÓPOLIS

---



# DESAFÍOS DE LOS CENTROS DE LAS CIUDADES MESOAMERICANAS

## LOS CASOS DE TRES METRÓPOLIS

---

SALVADOR PÉREZ MENDOZA  
Y ROSENDO PUJOL MESALLES (EDITORES)

FABIOLA AGUILAR CRUZ, CAROLINE CHAPAIN, CARMEN AÍDA ESCOBAR,  
MARIE LESSARD, MARIO LUNGO, GUADALUPE MILIAN ÁVILA, SALVADOR PÉREZ MENDOZA,  
ROSENDO PUJOL MESALLES, MARIO POLÈSE, ERIKA ROMO ROMERO



307.786

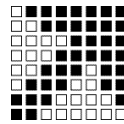
D441d Desafíos de los centros de las ciudades mesoamericanas: Los casos de tres metrópolis / Ed. Salvador Pérez Mendoza; Rosendo Pujol Mesalles — 1ª. Ed.— San José, C.R. : FLACSO, 2003. 256 p. ; 16.5 x 23.75 cm.

ISBN: 9977-68-126-0

1. Vivienda suburbanas. 2. Vivienda. 3. Urbanismo  
I. Título.

Desafíos de los Centros de las Ciudades Mesoamericanas:  
Los casos de tres metrópolis

---



Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Sede Costa Rica

Diseño de portada y producción editorial: Leonardo Villegas Gómez  
Asistentes de edición: Ana Salguero y Flor Salas  
Primera edición: Diciembre, 2003.

FLACSO-Costa Rica. Apartado 11747, San José, Costa Rica, Fax: (506) 225-2418.  
Para publicaciones: e-mail: [flacso@flacso.or.cr](mailto:flacso@flacso.or.cr) <http://www.flacso.or.cr>

# ÍNDICE

---

ÍNDICE DE CUADROS .....	7
ÍNDICE DE GRÁFICAS.....	9
ÍNDICE DE MAPAS .....	10
RECONOCIMIENTOS .....	13
PRESENTACIÓN .....	17
PRIMERA PARTE:	
LA IMPORTANCIA Y PRESENCIA DE LOS CENTROS DE LAS CIUDADES .....	21
CAPITULO I.	
¿SON IMPORTANTES LOS CENTROS DE LAS CIUDADES?.....	23
CAPITULO II.	
LA EVOLUCIÓN DE LOS CENTROS URBANOS: LA EXPERIENCIA DE AMÉRICA DEL NORTE .....	39
SEGUNDA PARTE:	
TENDENCIAS METROPOLITANAS EN SAN JOSÉ, COSTA RICA Y PUEBLA, MÉXICO.....	65
CAPITULO III.	
LAS CONDICIONES DE CRECIMIENTO ECÓNOMICO Y DEMOGRÁFICO DE LA GRAN REGIÓN METROPOLITANA DE SAN JOSÉ, COSTA RICA.....	67

CAPÍTULO IV.	
LAS TENDENCIAS METROPOLITANAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA .....	83
TERCERA PARTE:	
LA VITALIDAD ECONÓMICA DEL CENTRO DE LA CIUDAD DENTRO DE LAS REGIONES METROPOLITANAS .....	109
CAPÍTULO V.	
EL CENTRO DE LA CIUDAD DE PUEBLA. ENTRE EL RESURGIMIENTO Y LA DECLINACIÓN .....	111
CAPITULO VI.	
LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DE SAN JOSE Y CARACTERÍSTICAS DEL CENTRO.....	139
CAPITULO VII.	
EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN SALVADOR.TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA, ESPACIOS PÚBLICOS Y VIVIENDA .....	159
CUARTA PARTE.	
LOS DESAFIOS Y REVITALIZACION DE LOS CENTROS URBANOS .....	179
CAPITULO VIII.	
LA REVITALIZACIÓN DE CALLES COMERCIALES. EL CASO DE LA CALLE ARCE EN SAN SALVADOR.....	181
CAPITULO IX.	
REVITALIZACIÓN Y REUTILIZACIÓN DE UN BARRIO HISTÓRICO: EL CASO DE ANALCO EN LA CIUDAD DE PUEBLA. ....	207
CAPITULO X. CONCLUSIONES .....	229
BIBLIOGRAFÍA .....	235
DOCUMENTOS CONSULTADOS .....	253
BIOGRAFÍAS DE PARTICIPANTES .....	257

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.1 – Áreas urbanas de estudio.....	47
Cuadro 2.2 – Definición de Variables Independientes.....	48
Cuadro 2.3 - Coeficientes de correlación.....	56
Cuadro 2.4 -Resultados finales de la regresión para el Índice de Centralidad .....	57
Cuadro 2.5-Valores y grados del área urbana en las variables seleccionadas. ....	59
Cuadro 3.1-Distribución de la población para cada una de las variables según Zona .....	74
Cuadro 4.1-Indicadores sociodemográficos del estado y ciudad de Puebla ....	87
Cuadro 4.2-Evolución del tamaño de población en el estado y ciudad de Puebla .....	88
Cuadro 4.3 -Municipios que componen la zona metropolitana de Puebla .....	91
Cuadro 4.4-Población ocupada total por sectores ZMCP.....	103
Cuadro 5.1-Viajes persona en modos de transporte .....	119
Cuadro 5.2-Distribución de viajes según motivos .....	120
Cuadro 5.3-Clasificación de los sectores del comercio y los servicios .....	121
Cuadro 5.4-Los giros comerciales y de servicios, clasificados de acuerdo al CMAP .....	125
Cuadro 5.5-Concentrado de establecimientos, empleo total, por género y espacio de los subsectores de actividad clasificados de acuerdo a la CMAP .....	127

Cuadro 5.6- Porcentaje de establecimientos y de empleo en relación con las actividades económicas, encuesta de 1999.....	130
Cuadro 5.7- Establecimientos y empleo del sector bancario localizado en el centro y la Zona metropolitana de la ciudad de Puebla (2000) .....	133
Cuadro 5.8- Número de establecimientos y generación de empleo de los servicios financieros localizados en el Centro de la Ciudad de Puebla.....	134
Cuadro 7.1- Empleo de los residentes en el Municipio de San Salvador (1992) .....	166
Cuadro 7.2- Área Metropolitana de San Salvador. Empleo en la economía informal 1988-9 y 1994 (%).....	167
Cuadro 7.3- Uso del suelo en el área central de San Salvador .....	169
Cuadro 7.4- San Salvador. Población 1950 / 1992 .....	170
Cuadro 7.5- Área Metropolitana de San Salvador. Tipos de vivienda urbana (%).....	171
Cuadro 7.6- Área central de San Salvador. Número de cuartos en mesones antes y después del terremoto de 1986 (a) .....	172
Cuadro 7.7- San Salvador. Principales problemas de la gestión urbana.....	177
Cuadro 8.1- Tamaño y estructura de propiedad de los establecimientos.....	191
Cuadro 8.2- Casas matrices, sucursales y establecimientos únicos .....	191
Cuadro 8.3- Origen de los clientes .....	192
Cuadro 8.4- Principales problemas .....	193
Cuadro 8.5- Fuente de financiamiento .....	194
Cuadro 8.6- Procedencia de los empleados.....	194



Cuadro 8.7-Tamaño y estructura de propiedad de los establecimientos.....	198
Cuadro 8.8-Casas matrices, sucursales y establecimientos únicos .....	199
Cuadro 8.9-Origen de los clientes.....	201
Cuadro 8.10-Forma de financiación .....	201
Cuadro 8.11-Principales Sugerencias .....	202

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 2.1-Índice de centralidad por área urbana (1990, 1995: promedio) ...	53
Gráfica 2. 2 -Índice de centralidad 1981- 1995: Ciudades seleccionadas .....	54
Gráfica 2.3-Índice de centralidad 1981-1995: Áreas urbanas a grupadas por región (medianos) .....	55
Gráfica 2.4- Índice de centralidad (1990, 1995 Promedio). Ciudades agrupadas por región .....	55
Gráfica 2.5 -Densidad: personas por kilómetro cuadrado 1990-91. Áreas urbanas agrupadas por región (promedios) .....	63
Gráfica 2.6 - Polarización social: Ingreso per cápita : Ciudad Central / Suburbios 1990-91. Áreas urbanas agrupadas por región (promedios)....	63
Gráfica 2.7 - Viajes (Horas pico): Porcentaje transporte colectivo y modos no-motorizados 1990-91 .....	64
Grafica 4.1-Tasa de crecimiento de la población en la ciudad de Puebla .....	89
Gráfica 4.2 -Evolución demográfica de la zona metropolitana y la ciudad de Puebla como núcleo central, 1900-1995 .....	92

Gráfica 4.3-Participación por gran división en el PIB de la ZMCP, 1988 y 1993 .....	96
Gráfica 4.4 -Población ocupada para los tres sectores de actividad urbana en la ZMCP .....	102
Gráfica 4.5 -Población económicamente activa en los sectores de actividad de la ZMCP.....	104

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 3.1-Localización y topografía de la Región de San José.....	68
Mapa 3.2-Vías y poblados de la Región Metropolitana de San José (GAM) .....	68
Mapa 4.1 -Los Municipios que forman la Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla.....	90
Mapa 4.2-Localización del Centro Histórico y subcentros Angelopolis y Plaza Dorada. ....	99
Mapa 4.3-Algunas zonas residenciales de altos ingresos de la ZMCP.....	100
Mapa 4.4- Autopistas y avenidas de la ZMCP y el Centro Histórico. ....	101
Mapa 5.1-Puebla entre el Distrito Federal y Veracruz .....	113
Mapa 5.2-Área del Centro Histórico de la ciudad de Puebla, origen de la ciudad .....	115
Mapa 5.3-Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla, no se consideran localidades de Tlaxcala 2000 .....	118
Mapa 5.4-Área de aplicación de encuestas en el centro de la ciudad dePuebla.....	124

Mapa 5.5-Ubicación de los edificios de la UAP en el centro de la ciudad .....	136
Mapa 6.1-Ubicación de empresas de servicios en los siete distritos centrales de San José (1984) .....	143
Mapa 6.2-Ubicación de empresas de servicios en los siete distritos centrales de San José (2000) .....	143
Mapa 7.1-San Salvador. El Centro Histórico y el Centro Consolidado.....	164
Mapa 7.2-San Salvador. 1980-1993, relocalización de los principales establecimientos económicos .....	165
Mapa 7.3-San Salvador. Tierra vacante en el área central.....	168
Mapa 7.4-San Salvador. Localización de tugurios .....	173
Mapa 8.1-El Centro Histórico y la Ciudad .....	189
Mapa 8.2.-Ejes y Zonas de Intervención Urbana en Centro Histórico de San Salvador.....	196
Mapa 8.3 -Conjuntos Urbanos .....	197
Mapa 9.1-Estructuras superpuestas en el Centro Histórico de Puebla .....	213
Mapa 9.2- Centro Histórico de Puebla y el Barrio de Analco .....	216
Mapa 9.3-Usos del suelo en Analco. ....	217



## RECONOCIMIENTOS

---

Elaborar un libro en el que aparecen dos coordinadores y los autores de los capítulos pareciera indicar el resultado de un trabajo solitario, lo que en cierta parte es correcto, ya que el escribir implica una relación directa del investigador con el lápiz y el papel —por decirlo en términos clásicos—; sin embargo, este libro es resultado de la participación de muchas personas, que de una u otra forma han permitido que este vea la luz como una parte del producto del trabajo de cinco años de colaboración internacional, de intercambio, de discusiones y de celebraciones de coloquios en los diferentes países participantes.

El libro colectivo que ponemos a consideración de usted, amable lector, agrupa la colaboración de colegas investigadores de diferentes nacionalidades con un solo objetivo: realizar análisis de las condiciones del centro en las ciudades mesoamericanas, desde la óptica económica, social y de política urbana.

Este libro es uno de los resultados de un programa que inició hace ya seis años y que incluyó a cuatro instituciones de Montreal, Québec, Canadá, a través del *Grupo Interuniversitario de Montreal* (GIM) y cinco universidades de América Latina y el Caribe: Costa Rica, Haití, México, Trinidad y Tobago y El Salvador, impulsados por el *Programa de Desarrollo Urbano* (PDU), financiado por la *Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional* (ACDI) por medio del GIM. El PDU perseguía dos objetivos básicos: la formación de recursos humanos e intercambio académico y la realización de investigación sobre problemas urbanos en las ciudades de las instituciones de los países participantes.

Uno de los beneficios importantes de este proyecto ha sido el efecto multiplicador generado, ya que permitió la creación de una red de investigación entre especialistas, no solo del norte y del sur sino también del sur al sur.

Uno de los efectos complementarios que permitió culminar con la presentación del texto que tiene en sus manos fue el apoyo financiero complementario que proporcionó la *Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior* (ANUIES) de México y el *Consejo Superior de Universidades de Centro América* (CSUCA), los cuales, con financiamiento de la *Secretaría de Relaciones Exteriores* de México, permitieron afianzar aún más los lazos de intercambio entre el Programa de Desarrollo Sustentable (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica y el área de Economía Urbana de la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma de Puebla, Puebla (México), de los años 1999 al 2002. Por ello agradecemos al Lic. Guillermo Morones de ANUIES en México, quien ayudó a consolidar la red de investigación sur-sur y el alcance de resultados de investigación y, sobre todo, por permitir la movilidad México-Costa Rica de profesores y estudiantes participantes en el PDU del GIM-ACDI.

En el ProDUS, en San José, Costa Rica, agradecemos el apoyo decidido del Ingeniero Jonathan Agüero Valverde y de la Sra. Ana Lorena Bolaños, así como a todos los asistentes que laboran en este Programa por su disponibilidad de proporcionar información y parte de su valioso tiempo. En el caso del área de Economía Urbana, de la Facultad de Economía de la UAP, agradecemos a los estudiantes becarios ACDI-GIM de la Maestría en Economía, tanto a aquellos que participaron directamente en los proyectos de investigación, como los que se formaron en la especialidad de Economía Urbana, mención especial para Erika Romo Romero y Enrique Bueno Cevada, quienes apoyaron tanto en la coordinación de encuestas como en la elaboración de la cartografía y que, actualmente, son parte de un grupo de jóvenes investigadores en economía urbana.

Nuestro reconocimiento al Dr. Mario Polèse, director del GIM, amigo y guía en el área de conocimiento que estamos impulsando en nuestros países, por su apoyo incondicional e irrestricto, con quien se ha convivido por más de doce años, compartiendo información y ayudando a formar cuadros de investigación y alentando al análisis tanto a universitarios como a decidores de políticas urbanas. Mario Polèse, además de director del GIM, ha sido un excelente facilitador en la preparación del presente libro.

En Montreal, nuestro agradecimiento a Elena Pou-Madinaveitia por su invaluable ayuda administrativa y al excelente administrador financiero Claude Chapdelaine, quien gestionó los recursos financieros y permitió la canalización adecuada y eficiente de estos para el cumplimiento de los objetivos del PDU, además de ser ahora un connotado trilingüe conocedor de América Latina.

En San José, Costa Rica, el apoyo de la Universidad de Costa Rica fue decisivo y sin regateos. Nuestro agradecimiento a sus autoridades. Asimismo en la Universidad Autónoma de Puebla, donde el apoyo se multiplicó con la decidida participación del Dr. Enrique Doger Guerrero, así como de la Dirección de Relaciones Internacionales, del ex director Jorge Chávez Ramírez y el actual director Dr. Carlos Contreras Cruz, asimismo destacamos el apoyo del Mtro. Jaime Vázquez López, Vicerrector de Planeación, aún integrante del grupo de investigación de Economía Urbana, entusiasta colaborador en eventos realizados. A todos ellos nuestro reconocimiento por apoyar e impulsar el fortalecimiento de proyectos como el del PDU.

En la Facultad de Economía el apoyo del director de la Facultad, Mtro, Dante Méndez Jiménez, y del Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado, Mtro. Honorio Ojeda Lara, facilitan las condiciones que allanan el camino a la consolidación de la especialidad en la Facultad.

No podemos omitir nuestro reconocimiento a la participación de la Licda. Judith Chaffe Hopper, cuya invaluable ayuda y coordinación administrativa no solo facilitó el que todos los aspectos financieros, contables e institucionales permitieran el excelente desarrollo del programa en Puebla, sino que mantuvo siempre una relación dinámica y entusiasta con los colegas de las instituciones del norte y del sur involucrados en esta gran aventura académica. Su empeño y don por las relaciones públicas alentaron el buen desarrollo de diversas actividades.

Por último subrayamos la tarea que realizó la asistente de investigación en Economía Urbana Fabiola Aguilar Cruz, quien se ocupó de la recuperación, organización y homogenización de cuadros, gráficas y referencias bibliográficas de los documentos que hoy vemos en forma de libro. Nuestro reconocimiento. Asimismo agradecemos a todos aquellos y aquellas colegas que no mencionamos pero de los que reconocemos su participación a lo largo del proyecto.

Salvador Pérez Mendoza  
Puebla, México  
Rosendo Pujol Mesalles  
San José, Costa Rica

2003





## PRESENTACIÓN

---

Realizar un análisis comparativo entre ciudades de diferentes países es un reto digno de tomarse en consideración y, en algún sentido, un desafío a encontrar rasgos comunes y diferencias sustanciales en el proceso de urbanización que viven las ciudades de países en desarrollo.

El rasgo común que llamó la atención de los investigadores es el relativo a la condición de debilitamiento y de vitalidad del centro de las ciudades respecto a la expansión urbana. El centro de las ciudades tiende, en algunos casos, a ser abandonado, en otros a ser complemento de centros más modernos y de mayor dinamismo y, en otros casos, a permanecer debilitado. A partir de esta propuesta se planteó analizar las experiencias de los centros de las ciudades de San José, Costa Rica, Puebla, México y San Salvador, El Salvador.

Las tres ciudades tienen características parecidas, dos son capitales nacionales y una capital de estado. Tienen un tamaño de población proporcionalmente similar, concentrada en su área metropolitana y tienden a una expansión continua, en la que los centros que les dieron origen siguen deteriorados relacionados con su historia, cultura, movilidad social, políticas urbanas y, sobre todo, de las condiciones económicas que inciden en la forma de estas ciudades.

El centro de la ciudad y la expansión urbana es el tema para el análisis de ciudades de Mesoamérica, considerando rasgos distintivos como los económicos en los que variables como aglomeración y uso del suelo influyen el carácter de la ciudad. Los factores sociales, que relacionan al

centro con los valores simbólicos por su significado individual y colectivo para los diversos grupos sociales, los factores de tipo patrimonial y de valor histórico y cultural para la identidad del centro, de la ciudad y del mismo país. Es la vitalidad del centro el referente para el conjunto de la ciudad y la región metropolitana.

Los factores mencionados convocan al conjunto de capítulos presentados en este libro. En cada capítulo se intenta establecer la relación existente entre el centro y la ciudad en expansión, resaltando los dilemas y las paradojas a las que se enfrentan. Se analiza cómo el centro pierde parte de su importancia, pero paralelamente, se reconoce la necesidad de su preservación, de mantener su vitalidad económica y social.

La accesibilidad del centro atrae actividades económicas, empleo, personas que acuden a trabajar y a comprar, así como a distraerse, divertirse y reencontrar a otras personas. Esto trae consigo aumento en el tránsito vehicular, congestión y usualmente aumento en el precio del suelo, lo cual tiende a expulsar a alguna de las actividades y del empleo, además de la población que ahí vive.

El centro de la ciudad dispone, en muchos casos de infraestructura y equipamiento urbano suficiente pero, muchas veces, sin mantenimiento, además de la amplia disposición de edificios para uso económico y de habitación. Sin embargo, ello depende en muchos casos de la característica del tipo de actividad y la oferta de vivienda, ya que en ocasiones el costo de restauración, mantenimiento y adaptación de estos edificios resulta mucho más alto que la creación de nuevos centros urbanos y de zonas habitacionales en la periferia.

Las políticas urbanas tienden en general a agravar la situación del centro de las ciudades, porque pierden de vista la importancia de preservación de espacios de encuentro social donde las diferencias sociales no sean excluyentes. La experiencia indica desde fines del siglo XX, y es altamente probable que en los años que vienen, la necesidad de revitalizar los centros urbanos, darles un reposicionamiento e iniciar lo que los sociólogos llaman proceso de “gentrificación”, es decir un proceso que recupere los espacios en abandono y destinarlos a la vivienda y al encuentro social que recupere el centro de la ciudad.

En este sentido es que la mayoría de los capítulos que ponemos a su disposición en este libro retoman algunos de los criterios esbozados, asimismo se sugieren líneas de interés sobre las cuales deberá continuar ahondándose para la recuperación del centro, de acuerdo con las características de cada ciudad, país y política urbana que en ellos se manejen.

Es a partir de la experiencia de tres centros de ciudades que se plantean los desafíos económicos y sociales que afrontan ahora y en los siguientes años. Por lo que para abordar esta temática se aborda en tres grandes apartados la colaboración de los autores.

En la primera parte se plantea la importancia de los centros de las ciudades. Se ofrecen dos capítulos. El primero de ellos es muy sugerente con el título planteado ¿Son importantes los centros de las ciudades? Más que una respuesta absoluta, imposible de aportar en un espacio reducido de páginas, se aportan elementos de comprensión que mueven a la reflexión al concentrarse en las condiciones económicas, sociales, culturales e históricas del centro. El centro como lugar de encuentro social, como espacio de cohesión social y como centro de desarrollo de la economía aporta elementos clave para comprender el desarrollo de las ciudades, pero a su vez, que la modernización reclama la preservación de factores clave que el mismo proceso económico y social han impulsado. En el segundo capítulo se recurre a la experiencia de América del norte para revisar la evolución que ha tenido el centro de las ciudades, que aceptémoslo o no, influyen en las ciudades latinoamericanas. Los datos estadísticos y el análisis minucioso de su comportamiento con respecto al empleo y especialidad de las ciudades aportan referentes esenciales por considerar para estudios más profundos en casos específicos. Es un apartado no solo teórico sino también de análisis empírico, imprescindible y necesario para investigadores y aquellos que buscan comprender la dinámica de las ciudades.

La segunda parte se ocupa del análisis de las tendencias metropolitanas en San José (Costa Rica) y Puebla (México). El objetivo es el de observar las coincidencias y diferencias de las formas en que se da la expansión urbana como dinámica demográfica y los factores económicos y sociales que ello acarrea, especialmente de los centros de ambas ciudades. El capítulo tres expone las condiciones de crecimiento económico y demográfico de la gran área metropolitana de San José (Costa Rica). Por su historia, su dinámica propia como capital nacional y los desafíos que enfrentan. En el capítulo cuatro se revisa las tendencias metropolitanas que sigue la ciudad de Puebla. El factor espacial de localización y el surgimiento de una ciudad con tradición urbana moldea el carácter demográfico y económico de esta metrópoli mexicana. El contexto de la dinámica de crecimiento de las ciudades mesoamericanas es expuesto en esta parte.

En la tercera parte se presentan tres capítulos que abordan con énfasis el tema central del libro. En este se expone la vitalidad del centro de la ciudad dentro de las regiones metropolitanas, a partir de la presentación de los casos. El capítulo cinco plantea el caso de Puebla. En este se sugiere que el centro de esta ciudad afronta el dilema aún no definido entre el resurgimiento y la declinación. Los datos presentados son sugerentes pero no definitorios de una declinación, pero tampoco para considerar que el centro permanecerá vigente. En el capítulo seis, se analiza la situación de San José, a través de la estructura económica y características del centro. Las expectativas que tiene frente a la gran área metropolitana obligan a la aplicación de políticas urbanas certeras, pues continúa siendo sede del

poder político del país. Finalmente, el capítulo siete revisa el caso de San Salvador, haciendo énfasis en los espacios públicos y la vivienda en el centro histórico dentro de la región metropolitana de San Salvador. Las características de una ciudad azotada por los conflictos sociales y bélicos y su rescate mueve a una reflexión que va más allá de los esquemas tradicionales; como en los casos de Puebla y San José, en San Salvador, lo social debe ser ante todo prioritario, pero sin olvidar que los factores económicos son muchas veces determinantes, pero susceptibles si se manejan políticas urbanas adecuadas.

La parte final, la cuarta, se adentra en la revisión de los desafíos y revitalización de los centros de las ciudades con dos casos concretos, se diría que fundamentales. Uno es el de las calles comerciales y el segundo de la conservación de la vivienda por parte de los mismos habitantes. Dos casos, dos situaciones diferentes, pero similares en cuanto a que el éxito depende de la organización social, tanto de agrupaciones comerciales como vecinales. Un reto y, un desafío para los decisores urbanos como para investigadores. El capítulo ocho describe y analiza la revitalización de la calle Arce, avenida comercial en San Salvador, la cual sufrió transformación radical durante la guerra y, que se ubica como el corte entre el antiguo centro y el nuevo que se está consolidando en esta ciudad. El capítulo nueve resume con gran detalle, y agudeza sensible de las autoras, la revitalización y reutilización del barrio de Analco en la ciudad de Puebla, en el que los mismos habitantes se organizan para mantener sus viviendas, pero en el que la pobreza de sus habitantes y la regeneración del barrio tiende a expulsarlos. El dilema es significativo, pues el planteamiento de regeneración conduce a incrementar el valor del suelo y los ocupantes originales afrontan problemas económicos. Una excelente descripción y análisis que cierra este libro.

## PRIMERA PARTE:

---

LA IMPORTANCIA Y PRESENCIA  
DE LOS CENTROS DE LAS CIUDADES



# CAPÍTULO I

## ¿SON IMPORTANTES LOS CENTROS DE LAS CIUDADES?

---

SALVADOR PÉREZ, ROSENDO PUJOL Y MARIO POLÈSE

### 1.1 Introducción

Dar una respuesta absoluta y definitiva a la pregunta que abre el capítulo sin considerar la experiencia que han vivido la diversidad de ciudades de diferentes países, por su grado de desarrollo, niveles de ingreso y políticas urbanas aplicadas, sería limitado y arriesgado. Para abordar una respuesta que tiene múltiples aristas se han revisado estudios para ciudades de países desarrollados en los que se plantea la posibilidad que tienen los centros de la ciudad de sostener su vitalidad económica ante la competencia que afrontan frente a la presencia de espacios económicos que surgen en los suburbios, los cuales conducen al debilitamiento o fortalecimiento económico y social del centro.

A medida que se fortalece el crecimiento económico las ciudades se expanden, en algunos casos con un centro consolidado o, en otros casos, debilitándolo. Son dos condiciones que en ocasiones conviven, pero que en lo general se presentan como casos extremos en algunas ciudades.

La experiencia de ciudades en países desarrollados, principalmente del norte de América indica que algunas de sus ciudades son multinucleares, es decir, crecen y sostienen múltiples centros de actividad, todos ellos de igual importancia, como es el caso de Los Ángeles. Sin embargo, existen también ciudades que, a pesar de su crecimiento, sostienen un centro de actividad principal, de tipo uninuclear; es el caso de algunas ciudades como Nueva York y Boston y también en las grandes metrópolis canadienses. Como se verá en algunos de los capítulos de este libro las políticas urbanas y nacionales pueden tener una gran importancia en la vitalidad del

centro al apoyar la funcionalidad del mismo (Freden y Sagalin, 1991; Alvergne y Coffey, 1997).

En algunas de las ciudades americanas, los centros tienden a ser exclusivamente centros de actividad económica, es decir, centros en los cuales el empleo generado por las empresas ahí establecidas los hace muy activos en el día y por las tardes y fines de semana se muestran vacíos al carecer de población asentada en esos lugares, tanto de habitantes como de paseantes.

Un caso particular en Latinoamérica es el ejemplo de la situación que vive la ciudad de México. La capital mexicana comienza a manifestarse como un centro vacío, el cual tiene escasa presencia de actividades dinámicas, como lo son las oficinas de consultores, tiendas altamente especializadas, actividades recreativas, entre otras, pues la mayoría de estas se localizan al exterior del centro de la ciudad (Pérez, Polèse y Barragán, 1996). Sin embargo, lo más grave para este importante lugar de la capital mexicana es el abandono del centro por parte de los habitantes de todas las clases sociales, los cuales por razones económicas, sociales y del riesgo que implica el habitar edificios dañados (después del terremoto de 1985), se alejan hacia otras áreas habitacionales, permaneciendo los grupos sociales menos favorecidos económicamente.

Al debilitamiento o revitalización del centro de la ciudad se suman problemas urbanos que se multiplican con este proceso aunados con la modificación de los niveles de desarrollo socioeconómico de la población. El impacto en la configuración del espacio urbano, en el cual el centro de la ciudad es y será factor de discusiones sobre su importancia y las políticas que se debieran seguir.

El transporte es uno de los factores que está incidiendo en la configuración de la ciudad y el de dar o no importancia al centro de la misma. El uso más intenso del transporte privado, privilegiado sobre el transporte colectivo y la forma en que este hace sus recorridos favorece el alejamiento de las familias del centro. La oferta de vivienda más espaciosa y localizada en lugares de estatus económico relacionados con el nivel de ingreso de las familias es otro de los factores que influye en el alejamiento de las familias. Por otra parte, las políticas urbanas que se instrumentan tanto a nivel local como nacionales favorecen la expansión de la ciudad y, en muchos casos, el alejamiento del centro (Moatty, 1998; Hall, 1998; Scott y Soja, 1996).

En este capítulo intentamos ante todo reflexionar sobre la necesidad de rescatar el centro de las ciudades mesoamericanas<sup>1</sup> desde el punto de vista económico, pero siempre preservando su carácter social y conservando el linaje histórico del lugar como origen de la ciudad o en algunos casos

---

1 Consideramos más la percepción de Mesoamérica que América Latina, pues nos referimos más a las ciudades de países como México y América Central.



como el punto donde la ciudad emerge como núcleo definitorio de la identidad social y, muchas veces, nacional; como centro de empleo, de encuentros y de convocatoria social, con el objetivo de evitar convertirse en “ciudades desiertas”, como las llamó en una novela un escritor mexicano<sup>2</sup>.

## 1.2 La centralidad, una percepción teórica

No se hace un recuento teórico exhaustivo, ya que a lo largo de los capítulos del presente texto se reiteran algunos referentes teóricos. Se hace referencia únicamente a la parte esencial del significado de la centralidad como variable que delimita el concepto de centro de la ciudad y destacar con ello la importancia de los centros de las ciudades.

La cualidad del centro de una ciudad, es su centralidad. La centralidad significa en términos físicos el lugar donde las personas que frecuentan el centro realizan en un solo desplazamiento la mayor parte de sus actividades, aquellas que implican compras hasta las recreativas con un esfuerzo mínimo de desplazamiento. Las personas tienen la opción de elegir entre varios lugares, por lo que su elección recaerá siempre en la que exija el menor esfuerzo y el desplazamiento menos costoso, de tal modo que un solo viaje pueda ser útil para realizar varias actividades, como son las compras, la realización de trámites, de actividades particulares, el ocio, entre otros, por lo que las empresas o establecimientos de diversas actividades compiten por localizarse en un lugar central. Por tanto, el centro es el punto máximo que facilita las interacciones (Leo y Phillipe, 1998; McDowell, 1997).

La ubicación de un lugar central está pensada para orientar los desplazamientos de las personas que buscan bienes y servicios, tanto del comercio como de los servicios en sus diferentes niveles. Si estas pueden conseguir todo lo que requieren, evaluarán si vale la pena movilizarse a un lugar céntrico que les dé todas las opciones. A medida que disminuye la diversidad de opciones concentradas, las personas están menos dispuestas a desplazarse (Alvergne y Coffey, 1997).

La distancia máxima que los consumidores están dispuestos a recorrer para desplazarse al lugar central de la ciudad se denomina, a menudo, alcance económico<sup>3</sup> del centro, o ámbito de difusión de los establecimientos que se localizan en el lugar. Una característica que produce el centro

---

2 El nombre de la novela es *Ciudades Desiertas* y está escrita por José Agustín (1986); en ella narra las experiencias de una pareja de jóvenes intelectuales mexicanos en las ciudades del centro oeste americano “limpias, organizadas y de amplios jardines al frente de las casas, pero sin gente en las calles”.

3 Es el que está dispuesto a recorrer el consumidor para alcanzar un producto de un bien o servicio determinado (Berry, 1972).

de la ciudad, cuando este tiene gran actividad económica, es que puede convertirse en centro de atracción dentro de un radio de recorrido diario de los habitantes de la ciudad, al mismo tiempo que se constituye en un mercado de trabajo. Los establecimientos ubicados en el centro ofrecen una amplia variedad de bienes y servicios, pero especializados, combinándose con las actividades al detalle, así como el de sostener una oferta y demanda de empleo.

Mientras más especializado es el comercio y los servicios, y más se necesite un área de mercado, más se buscará estar cerca o dentro del centro de la ciudad. Por lo tanto, la distribución de los establecimientos especializados y al detalle estará en función de la demanda de las personas, de acuerdo al lugar donde estas más se concentren o realicen con frecuencia sus desplazamientos (Moyart, 1997; Leo y Philippe, 1998).

### ***1.2.1 Economías de aglomeración y atracción social***

Es importante subrayar que las actividades centrales atraen, además de los visitantes, también a los trabajadores y empleados hacia las calles del centro. Esta movilidad le da al centro de la ciudad vitalidad social, no solo para las actividades económicas, sino también para la interacción e intercambio sociales que se generan.

Es evidente que los establecimientos son libres de localizarse donde lo deseen, pero aquellos que eligen el centro lo hacen para maximizar la accesibilidad a los clientes y el beneficio de las actividades que impulsan. Si se sitúan cerca de un competidor les permite capturar una parte del mercado, lo cual suele denominarse el lado largo del mercado, lo que muestra que la distribución espacial del comercio y los servicios se rigen por pautas de la denominada economía de aglomeración.

Los establecimientos de comercio y de servicio concentrados en el centro buscan acceder a las economías de aglomeración para obtener mayores beneficios, mientras que los consumidores buscan tener acceso a mercados en los que se beneficien de la competencia y así delimitar sus preferencias para beneficiarse de estas economías.

Diversos autores (Cepello, 1998; Giersch, 1995; Krugman, 1996; Pòlèse, 1998) comentan las condiciones por las cuales la población acude al centro, además de que las actividades económicas se concentren en este lugar, siendo el resultado de fuerzas centrípetas como son las externalidades tecnológicas (uso intensivo del espacio), los costos de transportes (vialidades y desplazamientos), los rendimientos crecientes a escala a nivel de los establecimientos y, por otra parte, la existencia de fuerzas centrífugas, que limitan el tamaño de las aglomeraciones, como son los costos de la congestión, la contaminación, la delincuencia y, por supuesto, el empobrecimiento de la vivienda al ser esta menos presente en el centro.

Es necesario indicar que el concepto de centro de la ciudad es más funcional que espacial y se refiere a un proceso, no a una ubicación física, la cual implica la presencia de diversos atributos positivos y negativos en una o varias zonas de la ciudad.

### **1.3 El centro de la ciudad y la diversificación de los servicios**

La hipótesis del tamaño y concentración de actividades de una ciudad, con respecto a otras, pudiera parecer tautológica, ya que los economistas plantean el reagrupamiento de las actividades económicas en las ciudades, suponiendo, *a priori*, la existencia de *economías de aglomeración*, la cual no explica necesariamente la desigualdad del tamaño de las ciudades y su evolución. Rousseau y Proudhomme (1993) indican que las economías de aglomeración podrían ser, por tanto, la *consecuencia* más que la *causa* del éxito de las grandes ciudades. No obstante, esta es una discusión teórica, que por el momento no es fundamental para el desarrollo conceptual que se plantea en este capítulo, por lo que puede recurrirse para una mayor profundización sobre el tema a Henderson (1988), Catin (1994a, 1994b), Giersch (1995), Capello (1998), entre otros.

En general, la ciudad proporciona a los individuos la posibilidad de mejorar su nivel de vida, favoreciendo la obtención de un empleo y en consecuencia aumentar sus ingresos. En el caso del centro de la ciudad, si esta es atractiva, se generará una tendencia migratoria hacia éste. Si el centro de la ciudad no tiene más oferta de empleos o si las expectativas de ingresos se contraen, entonces los individuos partirán en busca de otras expectativas, lo cual conducirá a diferencias al interior de la ciudad (Jacobs, 1975 y 1984; Stabe, 1997; Moyard, 1997).

En esta perspectiva, los centros de las ciudades que ofrecen servicios diversificados serán más atractivos tanto para atraer un mayor flujo de personas, como de actividades económicas, las cuales suscitarán, en su momento, la concentración de la variedad de la oferta de servicios. Por lo que puede explicarse la forma del sistema urbano a través de la acción de tendencias a la *concentración* y a la *dispersión* (Gale, Frederick, 1996) o por medio de la *centralidad* (Berry 1967; Harris, y Shonkwiler, 1997) y el *tamaño* y la *distancia* (Falk y Bronner, 1970; Coffey y Polèse, 1988).

#### ***1.3.1 Los precios en el debilitamiento o fortalecimiento del centro***

El proceso de crecimiento económico y la expansión de la ciudad ocurre simultáneamente a un proceso de diferenciación que consiste en una creciente diversificación del empleo, es decir, se manifiesta una mayor especialización del empleo, producto de una diversificación de los mercados

de consumo, cada vez más segmentados, reflejándose en los cambios de localización de los establecimientos de comercio y de servicios.

Las decisiones de los habitantes del centro de la ciudad, en cuanto a la elección del lugar de residencia se realiza en función de sus ingresos y lugar de trabajo, además de la influencia del transporte, principalmente privado, el cual incidirá en la definición del área residencial en la que optarán por permanecer en el centro o desplazarse a los suburbios de la ciudad. Los sociólogos de principios del siglo XX (Escuela de Chicago) analizaban ya en esa época los espacios geográficos residenciales que redefinen la forma, extensión y localización de las zonas residenciales y localización de los habitantes al interior de la ciudad, los cuales siguen patrones comunes (Park y Burgess, 1984).

Algunos de los factores que inciden en el desplazamiento de los habitantes hacia el exterior del centro son los precios del suelo urbanos, los cuales tienden a disminuir a medida que se alejan del centro; por lo que la distancia hacia un lugar determinado se vuelve más sensible conforme se aleja o se acerca del centro de la ciudad.

Los elevados precios del suelo en el centro de la ciudad elimina las funciones menos centrales, por lo cual estas van a instalarse hacia lugares más periféricos. Al ser más elevados los precios relativos (renta del suelo) en el centro, más acentuada se hace la especialización intra-urbana llevando a una caracterización más especializada del empleo en el centro por sus funciones de rango elevado.

El valor económico del centro es el más elevado a causa del acceso a una red más diversificada de información y de servicios especializados, con los cuales se favorecen los costos de los insumos en este espacio de la ciudad. Mientras más concentradas las actividades de tipo financiero, de consultoría, de contabilidad, informática y otras igualmente especializadas, entonces la información se adquiere, en términos relativos, a un costo mucho más bajo (Lampard, 1997; Parr, 1997).

En función de lo expuesto, las oficinas de consultores y de otras actividades de empleos especializados, como son las representantes de empresas matrices, entre otras, se ven atraídas a concentrarse en el centro de la ciudad, ya que en este lugar la información circula más frecuentemente haciendo que se valore aún más la localización. Si a esto se agrega que en el centro de la ciudad se cruzan las vías de comunicación y de transporte, esto le daría un mejor acceso a las actividades, el empleo y, por supuesto, a la interacción social (Polèse, 1998).

### ***1.3. 2 El transporte y la vivienda, factores de influencia sobre el centro***

Pueden existir factores de orden económico, político o social que influyen en la disminución del valor económico del centro de la ciudad, llevando

con ello a la marginación del mismo, al ser reemplazado por otros lugares más modernos, ubicados en diferentes lugares de la ciudad. Esta condición se presenta con frecuencia en ciudades con antecedentes coloniales, que mantienen un inventario de edificios de carácter histórico, en las que un moderno distrito de negocios reemplaza al viejo centro.

Es de subrayar que el trazado de las vías de comunicación, calles y avenidas modernas que se construyen a la par de la expansión física de la ciudad, aunado a un sistema de transporte particular y público, afecta negativamente el centro de la ciudad. No obstante, existen casos en los que un adecuado sistema de transporte colectivo y de vías de comunicación fortaleció al centro, como es el caso de las ciudades europeas (París, Londres, entre otras) y del norte de América (Nueva York, Boston, Montreal, por señalar algunas) que lograron sostener al centro de sus ciudades, incluso ante la expansión que sufrieron (Lee, Raymond y Weiss, 1998; Kilkenny, 1998).

En muchos casos los efectos negativos sobre el centro se dieron al nivel de la vivienda. La dispersión de la localización residencial al expandirse la ciudad dificulta el funcionamiento del sistema de transporte colectivo que cruce por el centro de la ciudad, lo que reduce la capacidad de recepción del centro y refuerza las tendencias a la dispersión residencial, al hacer uso los habitantes del transporte particular. En algunos casos las vialidades evitan pasar por el centro, como es el caso de los llamados anillos periféricos y otras vialidades que rodean a las ciudades y afectan la vitalidad del centro.

En el caso de ciudades de origen colonial influye negativamente en la vitalidad económica del centro la reglamentación sobre la protección del patrimonio arquitectónico y urbanístico del centro. Ello supone un incremento en la dificultad de expansión en la oferta de espacios para oficinas en edificios antiguos. La reglamentación rígida suele poner un límite a la oferta de vivienda en el centro, pues resulta costoso realizar modificaciones en los edificios antiguos, ya que al hacer la remodelación se pretende conservar su carácter original, por lo que los propietarios prefieren dejar que se deterioren los edificios, para después derribarlos y construir nuevas edificaciones.

Asimismo surgen en el centro de la ciudad, al ser abandonado, crecientes tensiones sociales, originadas por distintas causas, mismas que se manifiestan en tasas elevadas de criminalidad y de violencia social, de manera que las empresas, las actividades comerciales y de oficina buscan otras localizaciones, creando una disminución de la afluencia de gente en esta parte de la ciudad. Este es el principal riesgo que corre el centro de la ciudad que puede llevarlo a una situación de abandono.

Los planteamientos teóricos sugieren que junto con el crecimiento económico y el mejoramiento de la calidad de vida, aparecen factores como

los ya señalados que, en alguna medida, pudieran estar influyendo en debilitar el centro de la ciudad.

### ***1.3.3 Información y servicios superiores, la función del centro de la ciudad***

En las actuales condiciones, las ciudades en general, pero los centros principalmente, recurren con mayor insistencia a las economías de aglomeración para reducir los costos de comunicación, factores por considerar debido a la presencia de los servicios de producción en los centros. (Stanback y Bearse, 1984; Bailly y Maillat, 1987). Estos servicios dan al centro de la ciudad la especificidad a través de tres procesos: a) la transición urbana, que hace derivar los sistemas de ciudades por expansión, concentración y diversificación, a partir del tamaño de población y en función de su espacio territorial; b) por el carácter conectado, mutuamente informado y concurrente de la red que se forma enseguida del asentamiento humano desde el cual crecen las ciudades (la producción y el intercambio); c) el objeto espacial e histórico que forma el sistema de ciudades, el cual transforma las propiedades espaciales dando el matiz histórico y cultural al centro.

Diversos autores afirmaban desde los años 70 y principios de los años 80, que las ciudades pasarían de una economía industrial a una posindustrial o de servicios. Algunos las llaman “economías de urbanización” (Richardson, 1971), “economías de concentración urbana” (Hoover, 1951), “economías de aglomeración” (Dericke, 1992), “economías externas” (Mills, 1975), “economías de servicios” (Staber, 1997; Albert y Bradley, 1997; García-Mila y McGuire, 1998); quizá cada una de las denominaciones cubre solo un aspecto de la complejidad de esta nueva etapa.

Los cambios han influido en la naturaleza y función económica, abarcando las formas de producción características del servicio generado y del consumo de la población. Es en esta etapa que los servicios de producción o servicios de las empresas aparecen predominantes en las ciudades, particularmente en el centro de estas, pues están estrechamente relacionados con la información y comunicaciones.

En esta perspectiva, los servicios de producción no implican únicamente el uso intensivo del empleo y de la tecnología sino, por el contrario, la aplicación de avances tecnológicos de información y de organización para proveer de servicios sofisticados tanto al productor como al consumidor, además de que uno de los cambios más interesantes por destacar y que influye en la estructura del empleo y del consumo, es el eslabonamiento entre los servicios de producción y la actividad industrial (L'Harmet, 1996; Stabler, 1997; Albert y Bradley, 1997).

Este proceso de transformación afecta la relación espacial industria servicios en las ciudades y sus centros, ya que por definición son lugares de empleo del sector terciario. La tendencia que se observa, es que gran parte de las grandes ciudades han incrementado la participación del sector servicios en el producto y el empleo (Stabler y Howe, 1988; Alvergne y Gaussier, 1996), el cual tiende a concentrarse en el centro de la ciudad o bien a localizarse de una forma más bien dispersa.

Un factor adicional por considerar en la reducción de la participación de la actividad industrial en las grandes ciudades es debido a que los establecimientos de este último sector tienen necesidad de más espacio, además de sujetarse a la rigurosidad de instalaciones anticontaminantes —que son parte de las condiciones impuestas a estas empresas con la finalidad de que no afecten más el medio ambiente—, por lo que su presencia es poco común en las grandes ciudades (Bhadury, 1996; Albert y Bradley, 1997).

En este sentido, los servicios a la producción son actividades que buscan la presencia de economías de aglomeración que les permitan reducir sus costos. Conforme la fuerza de atracción favorezca a las actividades económicas más dinámicas, más se concentrarán en un lugar. Es el conjunto de este tipo de empresas el que atrae empleos calificados, dando origen a las aglomeraciones urbanas que tienen ventajas económicas (Alvergne y Gaussier, 1996; D'Arcy y Keogh, 1997).

Si bien el empleo tiende a concentrarse en el centro, el personal de alta calificación tiende a localizarse en áreas residenciales donde existe un mejor nivel de vida. Por lo que las preferencias de localización de este tipo de cuadros puede ser un factor de influencia en la decisión de localización de estos establecimientos (McDowell, 1997).

En cuanto al sector terciario (comercio y servicios confundidos), revisite características específicas, dependiendo de la actividad que se considere. La actividad comercial es menos sensible a la necesidad de demandar empleo especializado. En tanto que el sector de los servicios, en particular los servicios a la producción, son parte de una actividad en la que el valor agregado se relaciona con el empleo calificado; (Gale y Frederick, 1996; Harris, Shonwiller y Scott, 1997; Langstone y Clarke, 1997).

Los centros de las ciudades, como categoría económica, constituyen, por tanto, un conjunto de condiciones de producción construidas, lo que genera una atracción en la localización de establecimientos de los sectores que contribuyen a su desarrollo, ya que estas buscan factores como condiciones de vida superiores; concentración de capital fijo social; servicios públicos; empleo especializado; insumos diversificados y de bajo costo unitario; desarrollo de las tecnologías y del conocimiento; mejores condiciones de la demanda y expansión del mercado con el incremento del ingreso (Harrington, Macpherson y Lombard, 1991; Jouvaud, 1996, Henderson, 1997; Moyart, 1997).

Al crecer las ciudades estas se especializan en sus centros al concentrar actividades económicas con las que sostienen una base económica<sup>4</sup>. De esta forma la consolidación del sector servicios muestra una tendencia previsible como una aglomeración. Esta situación ha llevado a establecer una relación entre el tamaño de la ciudad y la vitalidad económica del centro. En este sentido, en las aglomeraciones urbanas la industria reduce, en términos relativos, su importancia frente al sector terciario (comercio y servicios confundidos), debido a los altos costos que impone la misma aglomeración urbana como lo es el ajustarse a normas ecológicas, altos costos de transporte internos, normas cada vez más severas y pago de altos impuestos prediales (Beyers y Linahl, 1997; Staber, 1997; Moyart, 1997).

La llamada revolución de los servicios se caracteriza por la estrecha interrelación con el sector industrial y de servicios de la economía, ya que estos últimos buscan el desarrollo de tecnologías; tecnologías basadas fundamentalmente en la información, la informática, las telecomunicaciones y la telemática (Bayers y Lidahl, 1997). Es por tanto el sector de los servicios a la producción generador de nuevas tecnologías. Este proceso ha dado origen a aumento de la productividad de las empresas, debido a las economías de escala, es decir, por la posibilidad de las empresas de establecerse en el mercado sin la necesidad de construir departamentos especializados de servicios, lo cual reduce los costos de inversión y funcionamiento (Sparza y Kremenc, 1993; Graham, 1997; Moyart, 1997).

#### **1.4 El futuro de los centros de las ciudades**

La expectativa planteada en este capítulo es que las ciudades, especialmente los centros, son para la gente. Son lugares de convivencia social, además de centros económicos. Los centros de las ciudades deben tener espacios para caminar, para convivir, para convocar a la reunión social, para promover el intercambio que está en la base de toda interacción.

Es el desarrollo el que genera una expansión de las ciudades afectando al centro del mismo, como ya se ha planteado. Por lo que el rescate de los centros es importante para la convivencia social, además de la vitalidad económica. Abrir el debate sobre los factores que llevan al debilitamiento del centro para encontrar alternativas de revitalización para este espacio de la ciudad.

---

4 La teoría de base económica es un modelo regional, que en términos simples argumenta que las actividades de producción y el nivel de empleo de una región dependen de las exportaciones y, por supuesto, de las ventajas comparativas (Richardson, 1973; Nijkamp, 1984; Stabler y Howe, 1988); en este sentido si el centro de la ciudad es exportador de servicios, es un buen indicador de que las personas llegan a este lugar por la alta especialización de los mismos servicios.



Un número importante de los centros de las ciudades en los países desarrollados se han visto amenazados con la declinación en sus funciones, conforme el crecimiento económico se fortalece. Ante la mejora del ingreso real per cápita, motiva a una parte de las familias a salir del centro o de los barrios centrales, en busca de más y mejores espacios, por lo que se ve favorecida la migración, generando un abandono del centro como zona de residencia, cerrándose definitivamente las opciones del encuentro social (Caulfield, 1996).

Las ciudades como espacios de producción e intercambio condicionan la vitalidad del centro cuando se abren opciones en la periferia o suburbios. Si bien esta expectativa pareciera radical se plantea siempre la cuestión de ¿Qué pasará con el centro de la ciudad ante una expansión? Tres modelos se plantean: a) la combinación de centros de idéntica capacidad de centralidad, los cuales compiten entre sí por atraer a las personas; b) el completo abandono del centro, del cual se alejan los habitantes y las actividades económicas y c) una adaptación del centro de la ciudad al crecimiento económico y expansión física, como ha ocurrido en algunos casos del norte de América donde el centro se reforzó y consolidó a favor de una integración de la ciudad.

La ventaja económica hace florecer a la ciudad, pero libera fuerzas, aparentemente incontrolables, como lo es el uso del automóvil y el transporte público mal diseñado en los recorridos que favorecen más la fácil expansión física de la ciudad.

La función social y la vitalidad económica del centro de la ciudad son clave y están en la raíz misma del valor simbólico de la ciudad. Los barrios centrales asumen ese papel simbólico, de identificación social y cultural del centro de la ciudad, por lo que al favorecerse la migración de los grupos sociales de altos y medianos ingresos hacia los suburbios, que los relacione con su estatus económico y en ambientes relacionados con su posición económica y social, es reflejo del crecimiento económico y de gran impacto en los centros de las ciudades.

Las oportunidades de reuniones e intercambios sociales en los espacios públicos que ofrece el centro de la ciudad son poco a poco abandonadas por las familias y las nuevas generaciones pocas veces regresan al preferir desplazarse hacia los subcentros comerciales de los suburbios, los cuales les quedan más cercanos a sus áreas residenciales.

Los centros de las ciudades pierden incluso los lugares de recreación que implican encuentros sociales: tales como las salas de exhibición cinematográfica, casas de cultura, cafés de reencuentro y entretenimiento, entre otros, lo que conduce a un mayor debilitamiento del núcleo central de la ciudad. El centro no solo es importante por las actividades especializadas, sino también por el comercio al detalle localizado allí; no solo de las tiendas destinadas a grupos específicos y de altos y medianos ingresos, si-

no de las demás actividades relacionadas con el paseo de la gente. Es la gente la que da vida a un espacio, no son los edificios o las tiendas u oficinas por sí mismas.

Las diversas actividades de habitación, la comercial y los servicios al abandonar el centro de la ciudad hacen que este vaya perdiendo su centralidad, muy a pesar de que el valor del suelo suponga una desvalorización, el costo de mantenerse en el lugar es mucho más alto al perderse las ventajas de la aglomeración.

La experiencia de las ciudades de países desarrollados indica que, en algunos casos, el ascenso social y económico como objetivo han dado al traste con la convivencia social, los centros de las ciudades, las ciudades mismas muestran la ausencia de personas, el abandono paulatino de los edificios, de las viviendas, lo cual implica, por otra parte, la aparición de la pobreza; el abandono conduce inexorablemente a la ruina de los edificios y a la decadencia de amplias zonas que al estar desocupadas son invadidas por gente sin hogar.

Como ya se indicó en los comentarios teóricos, una afirmación absoluta acerca del abandono del centro, debe matizarse, pues en algunas ciudades se presentan casos de rescate del centro a través de una recuperación, al seguir los gobiernos locales políticas urbanas, particularmente de transporte y de vivienda que han favorecido al centro de la ciudad. Es cierto, en los modelos económicos hay un peligro latente, pero no implica necesariamente que estos se presenten si se anteponen proyectos de rescate, conservación y funcionalidad que revitalicen el centro de la ciudad, que permitan la combinación de adecuadas políticas urbanas y el desarrollo económico.

#### ***1.4.1 Preservación o rescate del ambiente económico, social e histórico cultural***

Como se analiza en algunos de los capítulos de este libro, la tendencia en las ciudades de América del norte es que se busca revertir el proceso de abandono o desplazamiento en un intento por rescatar y revitalizar al centro de la ciudad. Rescatar el ambiente social e histórico cultural del centro no solo se refiere a los edificios, sino definitivamente realizar el rescate funcional de la infraestructura edificada con un uso social, con funcionalidad económica, que transmita la necesaria identificación de la funcionalidad económica de los centros de las ciudades con lo social e histórico cultural.

El registro histórico de las acciones seguidas en la experiencia de las ciudades de los países desarrollados que intentan rescatar sus centros debiera ser referente de reflexión para evitar los errores en que incurrieron. Los costos económicos del abandono y posterior recuperación son, a me-

nudo, altos. En esta perspectiva las ciudades de países en desarrollo tienen la oportunidad de plantearse la opción de crecimiento económico manteniendo la funcionalidad del centro. No solo por el factor económico sino también por el factor cultural e histórico, además de lo social.

¿Por qué es importante preocuparse por el centro de la ciudad? La respuesta no es sencilla. Implica, sí, una posición esencial respecto a la misma ciudad. La razón económica que implica sostener el empleo, pero también la razón de revitalizar la vivienda social, así como la razón histórico-cultural, que implica una identificación, madurez y personalidad de la misma ciudad. Esta se obtiene rescatando el centro de la ciudad, pero se insiste no solo en términos de sostener un museo o diorama a gran escala, de patrimonio, sino de funcionalidad económica, social y de identificación cultural e histórica.

#### ***1.4.2 La recuperación del centro de la ciudad***

No se puede negar que las ciudades se expanden físicamente, se extienden rápidamente, abrazando otros territorios, creando las zonas, áreas o regiones metropolitanas. La ciudad pasa a tener un conjunto de ciudades con diversos centros que compiten entre sí. Es un proceso al que se ha llegado sin que se encuentren mecanismos de mercado que limiten su crecimiento. Son, quizás, las políticas y normas jurídicas que regulen el crecimiento físico, pero no necesariamente impedirán este proceso que afecta al centro de la ciudad.

La generación de las metrópolis motivadas por la expansión física del espacio geográfico de la ciudad alienta la expansión con la creación de nuevas áreas de empleos, de zonas habitacionales y una creciente demanda de servicios públicos y de infraestructura. Con el desarrollo económico el incremento del ingreso real hace que la demanda de los individuos sea creciente.

Como ya se indicó, el creciente consumo de espacio y el uso del automóvil y la red de transporte público se constituye en factores de expansión física de la ciudad; el elegir un nuevo espacio territorial, más amplio y de mejor localización, se realiza en función del nivel de ingreso de las personas.

La migración de los habitantes y el abandono residencial del centro hacia los suburbios se amplía, por lo que se requiere alentar la reutilización de los edificios del centro, darles funcionalidad económica, como vivienda popular, para los diferentes grupos de ingresos, de tal forma que la vitalidad social se preserve en las áreas centrales de la ciudad.

La experiencia que han vivido las ciudades de los países desarrollados indica tres posibilidades de impacto en el centro de la ciudad:

1. El traslado del centro hacia otros lugares, en el que las oficinas, el comercio y los servicios, además de la vivienda, se localicen en lugares cercanos a los habitantes que se benefician del crecimiento económico.
2. El completo abandono, es decir, desplazamiento del empleo y, por supuesto, de todas aquellas relaciones sociales vinculadas a la existencia de la vivienda y de las operaciones económicas.
3. Un proceso de adaptación del centro, en el que se expande físicamente la ciudad, se da un proceso de metropolización, pero sostiene y refuerza económica y socialmente el centro de la ciudad, rescatando con ello la historia y la cultura, además de la funcionalidad económica.

Para la ciudad, desde el punto de vista social, es importante no perder los espacios comunes pues estos favorecen la cohesión de la sociedad, por ello el centro debe conservar, además del valor económico, la importancia social y cultural, ya que las ciudades como lugares de producción e intercambio, como espacios geográficos de las actividades económicas, deben rescatar también su sentido histórico y cultural. Los mercados no solo son el conjunto de agentes económicos sino de actores sociales.

Desde el punto de vista económico debe favorecerse el fortalecimiento del centro de la ciudad, ya que si se preserva la actividad económica, el empleo, y el desarrollo de otras actividades como el turismo, ello combinará adecuadamente con la base económica del mismo reforzando aún más su vitalidad e importancia nacional y local.

### **1.5 Las políticas urbanas**

Los gobiernos locales de las ciudades de países desarrollados están rectificando sus políticas urbanas, dando ahora gran importancia al rescate de los centros de sus ciudades. En los centros de estas se localizan cada vez más, concentradas, las representaciones financieras, bancarias, de bolsa, del conocimiento y oficinas, las cuales tienden a tener fuerte densidad en el uso de oficinas, ya que la economía de servicios es menos utilizadora de espacio físico y muestra mayor tendencia a las economías de aglomeración, teniendo como requisito la cercanía a la información. Este es un factor que está en la base del reconocimiento de la importancia del centro de la ciudad.

En el caso de las ciudades de origen colonial o patrimonial conduce a interesar a los inversionistas a reutilizar los antiguos edificios adaptándolos a la función económica de las empresas, aspecto que se hace necesario

para que el centro adquiriera una valorización, tanto del suelo como de la vivienda y, por supuesto, económicamente.

Una condición esencial es la convocatoria social, atraer a la gente, invitarla a visitar el centro, incluso a permanecer en el centro. Conservar su función económica, social y patrimonial.

Por ello el auge de un segmento de la clase social, el de los artistas, busca identificarse y mostrar una cierta identidad cultural y de creatividad relacionada con un espacio específico dentro de la ciudad, eligiendo en muchos casos el centro, por lo que algunos de ellos están regresando al centro de las ciudades, dando a los espacios una valorización cultural y de rescate histórico. Esta tendencia social da un “ambiente intelectual” al centro dando pauta a los que denomina “gentrificación” de los barrios del centro de la ciudad (Florida, 2001; Bailey, 1999).

En el caso de las ciudades de Mesoamérica, el centro de las ciudades indica dos desafíos que deben ser considerados, además de las tendencias del crecimiento y expansión física de las ciudades:

1. La gestión del transporte urbano se hace necesaria ya que es importante evitar o reducir la congestión y los efectos de la contaminación ambiental. La experiencia de las ciudades del norte de América revertió el problema de abandono del centro con una adecuada gestión del transporte colectivo. Ciudades que sostienen un sistema de transporte que permite el vínculo del centro con la periferia y diversos puntos de la gran ciudad, lo cual indica que no debiera existir contradicción entre la expansión física y el sostenimiento del centro de la ciudad, pero ello implica que el transporte tenga una adecuada gestión.

El más grande reto es la competencia intermodal y el reto de aceptar el auge del automóvil en estas ciudades, ya que el automóvil es indicador del desarrollo y signo de mejoría económica. El dilema se plantea entre el transporte particular y un adecuado sistema de transporte público.

2. Limitar al máximo la fragmentación social, evitando la dispersión de las actividades económicas en la ciudad, ya que ello conduce a que el centro se convierta en zona de pobres, de marginación social; situación que las ciudades estadounidenses han vivido a causa de factores étnicos, situación que en Mesoamérica no se presenta, aunque sí el evidentemente relativo a la pobreza y marginación.

La ironía es que en las ciudades de países del norte los vendedores ambulantes regresan al centro con la gente, ya que en las ciudades la atracción está en las pequeñas tiendas de distribución, las cuales sobreviven y

progresan en los centros de ciudades al lado de las oficinas y centros financieros importantes, aprovechando las economías de aglomeración<sup>5</sup>.

¿Por qué es importante el centro de las ciudades? La respuesta está en el peligro de que al declinar la funcionalidad del centro la movilidad social se vea afectada con ciudades vacías y sin contenido e identificación; es necesario que la gente y las autoridades pongan mayor atención. El centro no va a conservar su vitalidad económica, social e histórica y cultural si se considera únicamente lo económico. El centro de la ciudad es factor de identificación de la ciudad y de lo social.

---

5 El gran problema para las administraciones de las ciudades de Mesoamérica es la gestión del mercado ambulante o de vendedores informales, generalmente insertos en las cercanías de las aglomeraciones. Sin embargo, una regulación de esta actividad supone una adecuada convivencia con las actividades establecidas y, lo que es más importante, ambas atraen a las personas, hacen vivir e interactuar socialmente al centro.

# CAPÍTULO II

## LA EVOLUCIÓN DE LOS CENTROS URBANOS: LA EXPERIENCIA DE AMÉRICA DEL NORTE<sup>1</sup>

---

MARIO POLÈSE Y CAROLINE CHAPAIN

### 2.1 Introducción

Existe una abundante literatura que ha documentado ampliamente el movimiento de la gente y de la actividad económica lejos del centro de las ciudades hacia los suburbios, especialmente en Norteamérica. Diferentes autores han acuñado otros términos para designar el surgimiento de polos suburbanos como competencia de los distritos de negocios: “Technoburbs” (Fishman, 1996); “Edge Cities” (Garreau, 1991); y “Magnet Areas” (Stanback, 1991). Varios estudios han documentado el movimiento de las actividades de oficina y de servicios hacia los sitios suburbanos, los cuales típicamente definen la base económica de los Distritos Centrales de Negocios<sup>2</sup> (CBD, por sus siglas en inglés): Berry and Min (1993), Cervero (1989), Hartshorn and Muller (1989), Pivo (1990, 1993). No sorprende que la utilidad y la sobrevivencia de los CBD hayan llegado a ser un objeto de debate. Ha surgido una animada discusión, especialmente en planificación urbana (Boume, 1992), sobre los méritos comparativos de los modelos tradicionales monocéntricos de la forma urbana, con un lugar

- 
- 1 Versión adaptada y traducida del texto “Are CBDs really Declining? An Analysis for U.S. and Canadian Urban Areas”, *Inédits* 2000-02, INRS-Urbanisation, Montreal.
  - 2 No definimos rigurosamente el término Distrito Central de Negocios. No es un concepto estadístico, análogo al Producto Interno Bruto (PIB). Como lo empleamos aquí, el término es usado como sinónimo de centro urbano, el tradicional corazón comercial de una ciudad. Siguiendo la teoría clásica de la renta del suelo, es el punto donde los valores del suelo son más altos.

central fuerte (CBD), versus los modelos policéntricos de la forma urbana, donde, o bien no hay un CBD o es débil (Gordon y Richardson, 1996, 1997; Muller, 1997). Este debate es de interés para América Latina, porque como lo veremos en los próximos capítulos, los centros urbanos son, a veces, amenazados con modelos policéntricos que se plantean al horizonte.

### **2.1.1 ¿Cómo evaluar la declinación de los centros urbanos?**

¿Están realmente llegando a ser obsoletos los CBD (al menos en algunos casos)? ¿Qué tan real es la tendencia de la declinación de los CBD? Parte de la respuesta depende de cómo se mida la “fortaleza” relativa de los CBD comparada con otros sitios. En un sentido, la respuesta es casi matemática, dado que el peso relativo (la proporción) del centro original, medido en términos de empleo total o población, declinará como resultado de la suburbanización y la expansión geográfica de la región urbana. Como el peso demográfico de los suburbios crece, tanto el comercio como el personal que ofrece servicios necesariamente los seguirá. Por razones que han sido suficientemente explicadas por otros, la manufactura, el comercio al mayoreo y otras actividades extensivas en uso del suelo, igualmente se desplazarán fuera del lugar central (Ingram, 1998). Esas son tendencias universales, observadas en Norteamérica y otros países. Visto de esa manera, hallamos casi siempre una declinación del centro y una expansión en el resto de la región urbana.

Sin embargo, ¿esto necesariamente implica que la posición relativa de los centros, como el lugar más ventajoso para las funciones<sup>3</sup> “centrales”, también se debilitará? Esta es la cuestión que abordamos en este documento. ¿Cómo puede esta realidad ser medida? En principio, el valor económico del lugar central se reflejará en el precio que las empresas están dispuestas a pagar para localizarse allí. Suponiendo que las funciones centrales generalmente requieren espacio para oficina, los precios para espacios de oficina en un CBD “sin valor” (un CBD que ha declinado) deberían ser menores que en otros lugares. Planteamos entonces la pregunta: ¿Está disminuyendo el valor de los tradicionales CBD, medido por las rentas de oficina o el valor del suelo? O, con referencia al debate aludido arriba: ¿Están llegando las formas urbanas monocéntricas (con los sitios más caros en el centro) menos prevaletentes comparadas con las formas urbanas policéntricas en las cuales el valor del suelo en los suburbios viene a competir (o sobrepasar) con el del centro?

---

3 El concepto de “centralidad” o de lo que constituye una función “central” es igualmente difícil de definir. Lo que constituye una función central puede variar con el tiempo, el espacio y el nivel de desarrollo. Los conceptos son derivados de la teoría del lugar central. Como se usa aquí, las funciones centrales son equivalentes a producción de servicios y actividades de oficina.



Examinaremos la posición relativa de los CBD para 32 áreas metropolitanas en los EE.UU. y Canadá de 1980 a 1995, usando un índice de centralidad basado en la razón (CBD/Suburbio) del precio de la renta para oficina. Como veremos, no se distingue una tendencia universal de la declinación de los CBD; las principales diferencias existen entre las ciudades y grupos de ciudades. Intentaremos explicar las diferencias observadas en la centralidad de los CBD, usando un modelo de regresión. Argumentamos que las diferencias observadas son muy sensibles a la política pública y a las condiciones locales; específicamente, que la debilidad relativa de los CBD en muchas áreas urbanas de los EE.UU., es el resultado, no sólo de las fuerzas del mercado, sino también de la política pública. Empezamos con una breve revisión de la literatura donde intentamos demostrar porqué no hay una contradicción necesaria entre un fuerte CBD (o una forma urbana enfocada al centro) y la descentralización observada de la actividad económica.

## ***2.2 La declinación de los centros urbanos: una breve revisión***

Anas et al. (1998: 1442), en una revisión de la literatura económica sobre la estructura urbana, resume las conclusiones de estudios basados en EE.UU. como sigue:

“Los subcentros no han eliminado la importancia del centro principal. Siempre que un centro y uno o más subcentros han sido definidos usando varios criterios, el centro principal concentra mayor empleo total, mayor densidad de empleo y (mayores), precios del suelo que en cualquier subcentro.” [Traducción del autor].

Así, la evidencia no parece apuntar a un patrón universal de debilidad de los CBD en las ciudades de los EE.UU. Aun cuando han surgido claramente fuertes subcentros en la mayoría de las áreas metropolitanas en EE.UU., no han reemplazado necesariamente los centros tradicionales como los nodos de empleo más densos. En la mayoría de las áreas metropolitanas de los EE.UU., las tasas de crecimiento observadas en la renta (medidas en relación con los valores del suelo o por la renta de oficinas) continúan validando el modelo clásico, con valores máximos en el centro, a pesar de la presencia de fuertes subcentros y la tendencia histórica hacia una igualación con la periferia respecto de la tasa de crecimiento de la renta.

En suma, los CBD continúan siendo el lugar donde los bienes inmuebles siguen siendo los más valorados en la mayoría de las áreas metropolitanas en los EE.UU. (Anas et al., 1998). McMillen (1996), en un estudio de la evolución de los valores de los bienes inmuebles en el área metropolitana

de Chicago de 1836 a 1990, encuentra un claro y marcado pico en el valor del suelo en el tradicional CBD en todo el periodo. Para San Francisco, Cervero y Wu (1997) hallaron que el centro sigue siendo el polo de la región con más empleo y mayor densidad de empleo, a pesar de la presencia de importantes polos secundarios tales como Silicon Valley y Oakland. En otros casos donde han surgido fuertes centros secundarios, tales centros han evolucionado frecuentemente a lo largo de corredores que se extienden desde el CBD original. Los Ángeles es un buen ejemplo con un corredor Este-Oeste (de actividades de oficina, de servicios y altos valores del suelo), claramente observable, empezando en el centro, desplazándose a través de Hollywood, Beverly Hills y City Century, para finalmente terminar en Santa Mónica en la costa del Pacífico (Giuliano and Small, 1991; Sivitanidou, 1999). Bollinger et al. (1998) observa un patrón espacial similar para Atlanta.

Otros estudios apuntan a la especialización espacial, en oficinas y servicios, y la consecuente fragmentación del mercado de oficinas, especialmente en las áreas metropolitanas (Hanink, 1997; Clapp et al., 1992). Aun cuando existen fuertes centros secundarios para servicios de oficina, el CBD constituye un mercado distinto para el cual no hay sustituto. En tales casos, la demanda por espacios de oficina al interior del CBD será “inelástica”. En otras palabras, no hay un sustituto real para una localización en el centro de Manhattan o de Washington. Varios autores, notablemente Gaspar y Glaeser (1998) y Glaeser (1998), han observado que la introducción de las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) incrementan la demanda por contactos personales (cara a cara), y por tanto también por lugares centrales que permitan una elevada interacción. A este respecto, el impacto de las TIC parece ser análogo al que tuvo el teléfono antes. Glaeser (1998) sostiene que las comunicaciones electrónicas y el contacto cara a cara son complementos, no sustitutos.

Esto puede en parte explicar el evidente y reciente incremento de la demanda por espacios para oficina en el centro de las ciudades de los Estados Unidos. Por ello, Ellis (1999:2) apunta:

“La tasa de oficinas vacantes en el centro (de las 54 áreas metropolitanas en los Estados Unidos) ha declinado precipitadamente en los últimos años al grado de ser... menor que la tasa de vacantes de oficinas en los suburbios en general.” [Traducción del autor].

En síntesis, sobre la base de la literatura revisada arriba, es difícil argumentar que los centros estén declinando sistemáticamente o perdiendo su importancia económica, incluso en los JUL., donde los centros urbanos han sido históricamente más débiles que en otras naciones.

### 2.3 Declinación “real” y percibida del centro

¿Cómo se pueden reconciliar las conclusiones mencionadas anteriormente, cuando una apunta hacia una fortaleza ininterrumpida de los centros, y la otra evidencia igual de convincente, ya citada en la introducción, sobre la descentralización espacial de los servicios y de las actividades de oficina? La respuesta subyace en el entendimiento de los diferentes procesos que presionan a las oficinas (y las actividades asociadas) a moverse fuera del centro. El empleo de oficina puede moverse hacia fuera por dos conjuntos de razones totalmente distintos.

Por un lado, las funciones de oficina pueden ser presionadas para moverse porque el CBD se vuelva muy costoso. Por otro lado, este tipo de actividad puede decidir abandonar el CBD porque ha dejado de ser un lugar deseable. En el primer caso, se trata de un proceso natural de especialización / expulsión que no necesariamente refleja la debilidad del CBD. En el segundo caso, se trata de un proceso, frecuentemente vinculado a condiciones sociales y decisiones políticas, y donde el CBD puede estar realmente en declinación. Como se verá en otros capítulos, las condiciones sociales juegan un rol importante en la explicación de la evolución espacial de las ciudades latinoamericanas. En ambos casos se observará una descentralización espacial de oficinas. Analicemos más de cerca y en mayor detalle los dos procesos opuestos.

En los casos donde las actividades de oficina y otras funciones se desplazan porque el CBD se torna muy costoso, la descentralización es un reflejo de un fuerte CBD. Este es un proceso natural de desplazamiento, donde el más rápido crecimiento (buscando centralidad) de las actividades presionan a las actividades menos “centrales” para que abandonen el centro, las menos capaces de pagar mayores rentas en los CBD, es un proceso descrito por varios autores (Graham and Spence, 1997; Ingram, 1998). Si las nuevas actividades que buscan centralidad están creciendo más rápidamente (en términos de empleo y espacio) que otras actividades en la economía local, entonces es enteramente posible observar tanto un fortalecimiento del centro (creciente empleo y mayor valor del suelo) como un incremento en la proporción relativa de oficinas y otros empleos en los suburbios. Esto es exactamente lo que Coffey et al. (1996) observaron para Montreal, Canadá. En tales casos, el CBD está incrementando su especialización en funciones sensibles a la centralidad, más capaces de pagar altas rentas. Aquí, la descentralización del empleo y un fuerte CBD van juntos.

Es lo contrario para el segundo proceso. En este caso, las oficinas huyen del CBD porque han perdido su valor de centralidad, dejando de ser un lugar atractivo. En este caso, uno puede esperar que los valores del suelo y las rentas de oficina sean menores en el centro que en los suburbios. Dicho más claramente, no se puede confundir el centro de Manhattan, donde no

pueden establecer los negocios y los hogares, con el centro de Detroit, donde ellos no quieren establecerse. En el segundo caso, la descentralización es realmente un indicador de un CBD en declinación. La evidencia sugiere que esos casos son menos presentes en los EE.UU. de lo que uno hubiera pensado, y probablemente son ausentes en Canadá y la mayor parte de Europa (Cheshire, 1995; Coffey et al., 1996; Freestone and Murphy, 1998; Goldberg y Mercer, 1986).

### ***2.3.1 Explicando la debilidad de los centros urbanos en las ciudades de EE.UU.***

¿Por qué podría un CBD dejar de ser atractivo como para perder su ventaja inicial conferida por su localización central histórica y por los efectos acumulativos de la inversión pasada? Se puede argumentar que la declinación real de los CBD es un fenómeno peculiar en EE.UU., fundado en circunstancias particulares, sobre todo por “malas” políticas urbanas. Aquí reside una lección importante para las ciudades latinoamericanas.

Varias explicaciones se han propuesto para explicar la debilidad de los CBD en los EE.UU. La mayoría cae en dos grandes clases. La primera clase de explicaciones hacen hincapié en el impacto acumulativo de las políticas que subsidian el uso del automóvil privado y el consumo extensivo de suelo residencial (Hartshorn, 1992; Hall, 1997; Jackson, 1985; Knox, 1994; Muller, 1994; Newman and Kenworthy, 1991, 1998; O’Sullivan, 2000; Pucher, 1988). Las políticas incluyen bajos impuestos a la gasolina, apropiadamente llamadas “freeways” (vías libres de cuotas) urbanas, y deducción de impuestos sobre los intereses hipotecarios. El efecto acumulado de esas políticas ha sido estimular la suburbanización, frecuentemente en detrimento de las áreas centrales. Las carreteras intraurbanas (para el movimiento dentro de las áreas urbanas) predominan menos en Canadá y Europa que en los EE.UU., la mayoría de los sistemas de supercarreteras están destinados para transporte interurbano y no para viajes diarios con motivo de trabajo. El resultado para muchas ciudades de EE.UU. ha sido el colapso del transporte público, con tasas de usuarios por abajo del 5% en áreas urbanas tales como Houston, Los Ángeles y Atlanta. El vínculo con la declinación del CBD no es difícil de establecer. Un denso nodo central de empleo es más difícil de mantener en ausencia de transporte público.

La segunda clase de explicaciones considera la división social y la fragmentación administrativa de las áreas urbanas de EE.UU. Acompañado de los ‘ghettos’ centrales (Atkinson y Oleson, 1993; Levine, 2000; Mills y Mieszkowski, 1993; Rusk, 1993; Sharpe, 1995; Weiher, 1991). El análisis generalmente se centra en la autonomía fiscal y política de los gobiernos locales y las municipalidades en los EE.UU. (mayor, en general, que en Europa y Canadá), y la consiguiente fragmentación de muchas

áreas metropolitanas, produciendo patrones de segregación racial y social con elevadas concentraciones de pobreza y poblaciones minoritarias en los antiguos centros. El financiamiento local de los servicios públicos básicos puede tener particularmente efectos negativos. La educación pública, por ejemplo, si comúnmente es financiada (al menos en parte) en los EE.UU., se establece una espiral que se retroalimenta de migración y segregación social (y racial), donde los hogares más ricos abandonan las áreas centrales en busca de mejores escuelas, reduciendo aún más la base fiscal (y la calidad de las escuelas) de los municipios centrales, induciendo más emigración de las clases medias (y altas) hacia los suburbios (Polèse, 2000).

Los efectos de la fragmentación social y municipal sobre la calidad de vida en los barrios centrales de la ciudad (y por lo tanto, también en los CBD) son frecuentemente más visibles en las ciudades del “Midwest”, en parte porque esas fueron frecuentemente ciudades industriales, las cuales recibieron en un principio oleadas de migrantes pobres (negros) desde el Sur. Tomando dos casos extremos, Cleveland y Detroit, la municipalidad central perdió alrededor del 50% de su población entre 1950 y 1990 y el ingreso promedio de los hogares en 1990 era de cerca de la mitad de las municipalidades suburbanas (CED, 1998). Esta polarización social subyace en el corazón de la crisis fiscal de muchos centros en las ciudades de EE.UU. (Downs et al., 1982; Downs, 1994). Esa fuerte división social (centro/suburbio) es rara en Canadá (Goldberg and Mercer, 1986). La mayoría de las grandes áreas metropolitanas de Canadá tienen alguna forma de gobierno metropolitano (o amalgamación) que asegura un mínimo nivel de igualdad fiscal. Los esquemas de igualdad fiscal metropolitanos son raros en los EE.UU., con la notable excepción de Minneapolis-St-Paul. Rusk (1993) hace una distinción entre lo que él llama ciudades elásticas y ciudades inelásticas. Las primeras son ciudades que han sido capaces de expandir sus límites políticos a medida que el área urbana se expande, acompañando a la metrópolis entera, por tanto evitando los problemas de fragmentación municipal aludidos arriba. Rusck (1993) encuentra que las ciudades elásticas generalmente muestran bajos niveles de segregación social y étnica.

En síntesis, la fortaleza de los CBD varía entre ciudades. Ciudades con fuerte CBD deberían tener mejor transporte público y mayores niveles de densidad de uso de suelo y ser menos fragmentadas social y políticamente. Dentro las ciudades con fuerte CBD deberíamos además encontrar ciudades que son especializadas en funciones “centrales”, específicamente servicios financieros y de negocios. Las ciudades canadienses deberían tener CBD más fuertes que en los EE.UU.

Examinemos ahora nuestros datos. Empezamos por presentar nuestra metodología y base de datos.

## 2.4 Metodología y base de datos

### 2.4.1 Medida de Centralidad

El valor “central” de localización debería ser reflejado en el precio que las empresas (en este caso, las actividades de oficina) están dispuestas a pagar. Nuestro “Índice de Centralidad” propuesto se calcula como sigue:

$$C_i = r_{ci}/r_{bi}$$

donde :

$C_i$  = El índice de centralidad para la ciudad  $i$

$r_{ci}$  = Tasa de renta de oficina (\$ por pie<sup>2</sup>) en el CBD en la ciudad  $i$

$r_{bi}$  = Tasa de renta de oficina (\$ por pie<sup>2</sup>) en los suburbios en la ciudad  $i$

### 2.4.2 Datos

Nuestra fuente es BOMA, *Buildings Owners and Managers Association International* (BOMA, 1982, 1987, 1991, 1996), que anualmente examina los mercados de espacios para oficina para las principales áreas urbanas de E.E.U.U. y Canadá. La información sobre las rentas es recolectada por edificios donde las oficinas dan cuenta de al menos 70% de todo el espacio. La localización (CBD o suburbio) es autoidentificada por el entrevistado. Los datos tienen varios límites, específicamente en tamaño de la muestra. Aun cuando unas 50 ciudades fueron regularmente examinadas desde 1981 a 1995, el número de edificios examinados por mercado (CBD o suburbio) es frecuentemente bajo. Decidimos poner el punto límite en 10 edificios por mercado, permitiendo obtener una muestra de 32 áreas metropolitanas (ver cuadro 2.1). Los problemas de tamaño de muestra son más severos antes de 1990; con datos cada vez más confiables con el tiempo.

### 2.4.3 Medida de la Renta

Alonso (1964) define una renta como el precio que un agente económico está dispuesto a pagar por ocupar un espacio dado, un indicador del beneficio adicional (renta) que el espacio puede generar. Sin embargo, la medida de esta renta es el objeto de algunos debates. Existen varios indicadores: renta base, renta efectiva, valor presente (Mills, 1992; Webb and Fisher, 1996; Wheaton and Torto, 1994). La renta base es el precio corriente sin algún ajuste. La renta efectiva es ajustada por la inflación y otras consideraciones (meses libres o no ocupados, tiempos libres por reparación, etc.), mientras que el valor presente es el valor total de los pagos en el periodo del contrato (de renta). Por obvias razones, la renta

**Cuadro 2.1**  
**Áreas urbanas de estudio**

<b>U.S. (por región)</b>		
<b>Nordeste</b>	Detroit	<b>Oeste</b>
Boston	Indianapolis	Denver
Hartford	Kansas City	Los Angeles
New York	Milwaukee	Phoenix
Philadelphia	Minneapolis	Portland
Pittsburgh	Saint-Louis	Salt Lake City
Washington DC <sup>a</sup>		San Francisco
	<b>Sur</b>	
	Atlanta	Seattle
<b>Medio Oeste (Midwest)</b>		
Chicago	Baltimore	<b>Canadá</b>
Cincinnati	Dallas	Calgary
Cleveland	Houston	Montreal
Columbus	San Antonio	Toronto
		Vancouver

a. Nótese que Washington D.C. está clasificada en el Nordeste, aunque el factor de localización está al sur de Baltimore.

base no es necesariamente un buen indicador del verdadero costo. Los datos BOMA aquí utilizados son calculados sobre la base de la renta efectiva como la definió Webb and Fisher (1996).

Los datos dan cuatro precios de rentas de oficina por mercado: la media, la mediana, la media para cuartil más alto (25%); y la media para el cuartil más bajo. El índice de centralidad fue calculado para todos, pero la última categoría se considera que es menos representativa de las funciones centrales. Por razones de espacio damos los resultados únicamente para la media, a menos que se indique de otra forma. La mediana mostró ser en sí misma menos sensible a las fluctuaciones anuales, y también dio los resultados más significativos (como variable dependiente) en nuestras regresiones. Sin embargo, el resultado para los tres precios fue muy similar.

#### **2.4.4 Variables Independientes**

Fueron obtenidas 15 variables (Cuadro 2.2), basadas principalmente en los datos del censo de E.E.U.U. y Canadá, respectivamente para 1990 y 1991, usando MSA (Metropolitan Statistical Areas) o CMSA (Consolidated Metropolitan Statistical Areas) para los E.E.U.U., y CMA (Census Metropolitan

**Cuadro 2.2**  
**Definición de Variables Independientes**

Variable	Canadá	Estados Unidos
[1] <b>Pop90</b> : población del área metropolitana en 1990	CMAAs (1991)	MSAs-SMSAs
[2] <b>Pop90/50</b> : razón de la población de 1990 (1991) con respecto a la población de 1950 (1951)	1951 población basada en área de definición de CMAAs 1961	1950 población basada en definiciones de MSA-SMSA 1960
[3] <b>Densidad</b> : población por kilómetro cuadrado 1990	CMAAs (1991)	MSAs-SMSAs
[4] <b>Fecha de fundación</b> : fecha en que la ciudad fue fundada	Municipalidad Central	Municipalidad Central
[5] <b>GradoCBD</b> : grado que ocupa la metrópolis (1 a 32): costo promedio por alquiler de oficina de CBD	Media del alquiler de oficina por cuartil superior en CBD (1990-95)	Media del alquiler de oficina por cuartil superior en CBD (1990-95)
[6] <b>CBD empleo</b> : % de empleo metropolitano en el CBD	Fuente: TAC (1996)	Fuente: WendexCox (2000)
[7] <b>FIRE</b> : % de empleo metropolitano en las Finanzas, Seguros y Bienes Raíces.	Canadá: 1991	E.E.U.U.: definiciones de E.E.U.U. y Canadá no son totalmente comparables, las cifras de E.E.U.U. son generalmente superiores, 1990.
[8] <b>Drivealo</b> : % de personas que manejan solas para ir al trabajo	Fuente: TAC (1996). Horas pico por la mañana	Fuente: Censo. Todas las jornadas de trabajo
[9] <b>Carpool</b> : % varias personas viajando en un mismo auto	Idem	Idem
[10] <b>Transporte</b> : % utilizando transporte colectivo	Idem. Todo las formas de transporte colectivo	Idem. Todo las formas de transporte colectivo
[11] <b>No-motorizado</b> : % utilizando modos no motorizados	Idem. Principalmente bicicleta y caminando	Idem. Principalmente bicicleta y caminando
[12] <b>Otros</b> : % utilizando otros modos	Idem	Idem
[13] <b>REV cc/sub</b> : razón del ingreso per cápita en la municipalidad central con respecto a las municipalidades suburbanas	Total del ingreso de las personas mayores de 15 años de edad	Total del ingreso de las personas mayores de 15 años de edad
[14] <b>BLcc</b> : % de la población de la ciudad central que es negra (Afro-Americana)	No disponible	
[15] <b>BLcc/sub</b> : razón de la ciudad central que es negra, con respecto al grado de % de los suburbios	Idem	
[16] <b>Canadá</b> : variable dummy; área urbana que está o no en Canadá (1/0)		



Áreas) para Canadá. Datos sobre razas fueron accesibles sólo para las ciudades de EE.UU.

Las variables de transporte y densidad (variables 3 y 8 a 12) se refieren directa o indirectamente a la forma urbana; donde deberíamos esperar una correlación positiva entre el uso del transporte público (variable 10) y las mayores densidades (variable 3), y negativa con el índice de centralidad. Las variables 2 y 4 sirven para identificar las ciudades más jóvenes y que crecen rápidamente. Deberíamos encontrar que las ciudades más jóvenes (frecuentemente ubicadas en el Oeste), diseñadas para el uso de vehículo, tengan menores densidades, menor uso de transporte, y en cambio menores índices de centralidad. Las variables 5, 6 y 7 miden la fortaleza general del CBD dentro de la jerarquía urbana. Una ciudad donde el mejor espacio para oficinas (el mayor cuartil) es más caro que en otras ciudades (variable 5) y donde el empleo se concentra en el sector FIRE (variable 7) debería tener un elevado índice de centralidad. Las variables 13, 14 y 15, son indicadores de fragmentación social (y racial), donde podríamos encontrar más ciudades polarizadas para mostrar menores índices de centralidad.

El coeficiente de correlación de Pearson (bivariable) fue calculado por una matriz completa de variables dependientes e independientes. Se intentaron varias regresiones. Primero se realizaron las regresiones Stepwise para identificar las variables más significativas, llegando a un modelo reducido para el cual las variables fueron comparadas usando el test "T" de Fisher. Los resultados se muestran sólo para el modelo final mejor ajustado, con los resultados de  $R^2$  y  $R^2$  ajustada. Los primeros toman en cuenta el número de variables independientes (Has et al., 1995). El gran número de variables independientes, comparado con el pequeño número de observaciones, necesariamente limita nuestra capacidad para construir un modelo de regresión más completo.

## 2.5 Resultados

Empezamos por analizar los índices de centralidad por ciudad y por región, de acuerdo con los grupos del cuadro 2.1.

### 2.5.1 Índices de Centralidad por Ciudad y por Región

La gráfica 2.1 muestra los resultados por ciudad (área urbana). La media para los últimos años (1990 y 1995) fue calculada para reducir los efectos de las fluctuaciones anuales o de eventos locales particulares.

Se observa claramente un efecto regional (y nacional). Todos los casos en el primer cuartil (las ocho regiones urbanas con los mayores índices) están localizados o en el Noroeste de EE.UU. o en Canadá. La única excepción

es Minneapolis-St Paul, el cual no es enteramente sorprendente dados los comentarios iniciales sobre su estructura de gobierno metropolitano. Del otro lado, todas las ciudades ubicadas en el cuartil más bajo están localizadas o en el Oeste o en el “Midwest” (Medio Oeste). Note que la mayoría de las ciudades, incluyendo las áreas urbanas tradicionalmente dispersas tales como Los Ángeles y Houston, continúan registrando índices de centralidad por arriba de uno (1.0), confirmando otros estudios (Anas et al., 1998).

La posición de Nueva York en la cima parece confirmar el rol de la especialización económica en la formación de CBD, especialmente en la administración financiera y corporativa. Note también la posición de Hartford (compañías de seguros), Chicago y Atlanta cerca de la cima. Los resultados de Nueva York están influenciados por su geografía. El espacio en Manhattan (una isla) es limitado, creando una “renta” adicional inducida por los límites de la oferta. Manhattan (al sur de la calle 86) constituye un mercado único para el cual no hay un claro sustituto. De manera análoga con Washington, el alto índice de centralidad de Washington es explicado por las decisiones públicas de localización. Casi todas las instituciones de poder público están localizadas en los centros (frecuentemente dentro de distancias donde se pueda llegar caminando): La Casa Blanca, el Congreso, la mayoría de los Departamentos Federales; el FMI; el Banco Mundial; etc. Las funciones de las oficinas privadas (despachos, consultorías, etc.) deben pagar un sobreprecio (una renta) para localizarse cerca. El sobreprecio aumenta debido al límite que impone la oferta, en este caso como resultado de las regulaciones de urbanismo, la cual limita el uso del suelo y la altitud de los edificios. En ambos casos, Washington y Nueva York, podemos suponer que la demanda de oficinas en el centro es casi inelástica. Code (1987) nota un efecto similar para Toronto, donde el resultado de la restricción de la construcción de oficinas en el centro elevó los precios, acentuando la especialización del centro en funciones “centrales”.

La gráfica 2.2 muestra la evolución del índice de centralidad de 1981 a 1995 para las ciudades seleccionadas<sup>4</sup>. Este debería ser interpretado con precaución, como los datos de renta anual son sensibles a los ciclos de construcción y eventos locales. A este respecto, se debe resaltar que 1981 fue un año de recesión, 1986 el inicio de la recuperación que alcanza un máximo cerca de 1990, con 1995 nuevamente marcando el inicio de una nueva recuperación. La fuerte concentración de funciones nacionales e internacionales de los CBDs, nos permite esperar que sean más sensibles a

---

4 Como mencionamos antes, los datos anteriores a 1990 son frecuentemente menos confiables debido al restringido tamaño de muestra.

los ciclos globales, con mayores picos durante los auges y menores caídas durante las desaceleraciones.

Dicho todo esto, no hay evidencia clara de un patrón general. Chicago y Los Ángeles parecen estar cerca de donde estaban hace 15 años, con algunas alzas y bajas, Mientras que el CBD de Nueva York se está fortaleciendo, lo cual puede ser en parte un reflejo de su sensibilidad al ciclo global. Las tres ciudades industriales del Midwest, como esperábamos, muestran relativamente bajos índices de centralidad (de las cuales los puntos bajos parecen haber estado a mediados de los 80), salvo algunas mejoras. Las tres ciudades del sur muestran rutas divergentes, con el CBD de Atlanta fortaleciendo su posición e igualmente Houston presenta una tendencia ascendente, mientras que los CBD de Dallas parecen estar en declinación. En suma, surgen patrones bastante diferentes para diferentes ciudades.

En la gráfica 2.3, los resultados están agrupados por región. Nuevamente, surgen patrones divergentes. Para las dos regiones donde los CBDs son más fuertes (Canadá y el Noroeste), están llegando a ser más fuertes. En las ciudades del Midwest parecen estar muy estables, pero manteniendo bajos índices de centralidad. Un patrón de declinación parece estar emergiendo en el Sur y el Oeste, especialmente en este último. Por tanto, se debe ser muy cuidadoso para hacer generalizaciones. Las percepciones estarán influidas por donde uno vive o por qué tipo de ciudades están siendo analizadas. La figura 2.4 confirma la diferencia entre los que parecen ser dos universos separados: las “antiguas” ciudades compactas del Noroeste y de Canadá y las más recientes ciudades extendidas del Sur, Midwest y Oeste. Esto sugiere que la forma urbana heredada, específicamente la relacionada con el impacto del automóvil sobre los patrones de uso del suelo, realmente afecta la fortaleza relativa del CBD. Sin embargo, la dicotomía puede ser más compleja. Algunas ciudades canadienses están localizadas en el Oeste, y algunas ciudades del Midwest pueden tener más en común con las ciudades del Noroeste que con las ubicadas en el mismo Oeste, específicamente, con respecto a la fragmentación política y la polarización social.

### 2.5.2 *Resultados de la Correlación*<sup>5</sup>

En general, los resultados son los esperados (Cuadro 2.3). La centralidad (“C”), la variable dependiente, está positivamente correlacionada con la densidad y el uso de transporte público (variables 3 y 10), las cuales están fuertemente autocorrelacionadas, y por tanto negativamente asociadas con el uso del carro (variable 8). Las ciudades compactas y

---

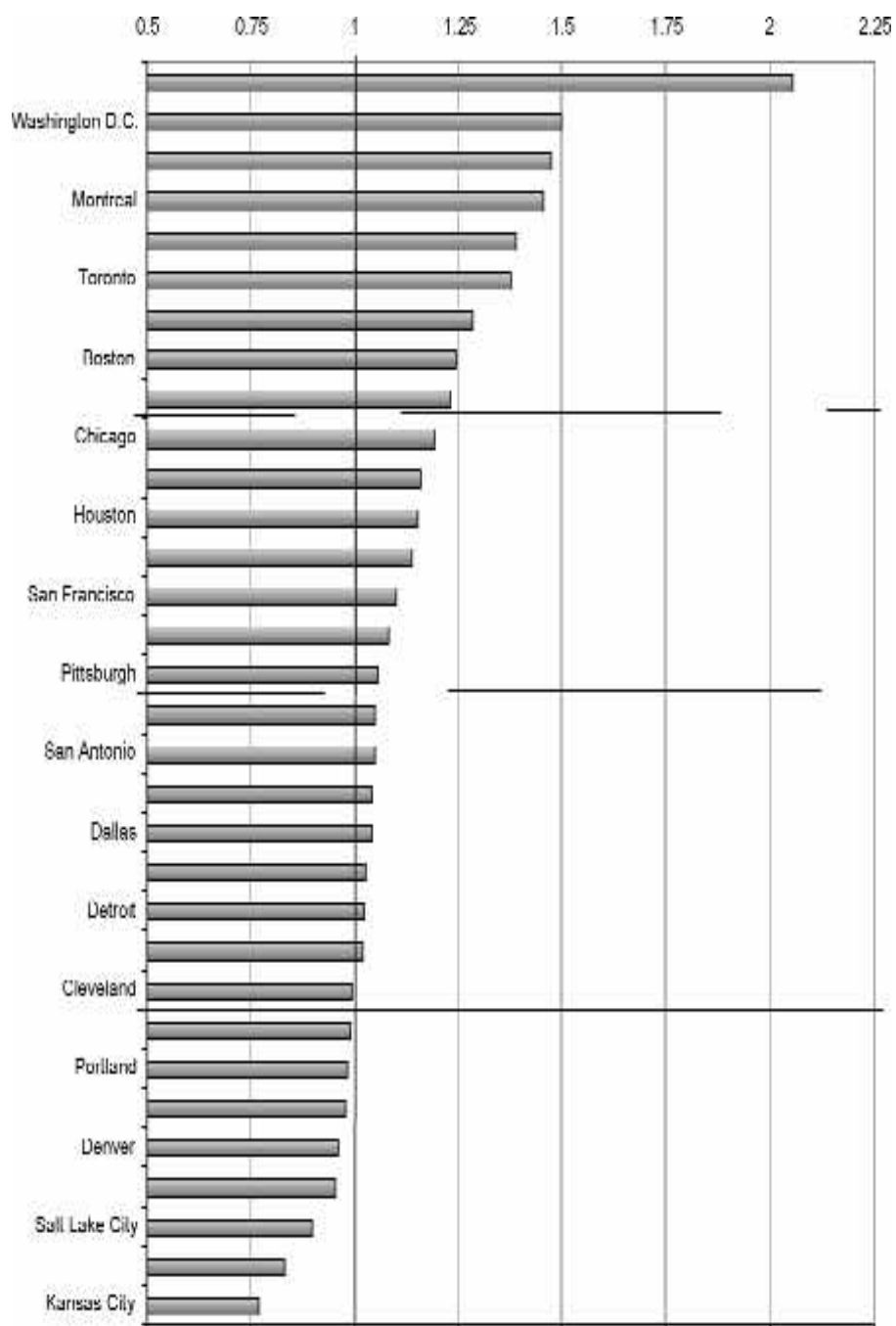
5 El análisis se realizó para 31 áreas urbanas, dado que no se tuvo acceso a la totalidad de los datos para las variables independientes para Calgary.

orientadas al transporte tienen más fuertes CBD. La edad (fecha de fundación) y el tamaño de la población son también factores positivos, aun cuando lo son en menor medida. Las metrópolis clasificadas de acuerdo al costo promedio  $k$  del espacio para oficina en los CBD (variable 5) muestran una elevada correlación positiva con el índice de centralidad: las ciudades “internacionales” (centros corporativos) donde las rentas en los CBD son altas comparadas con otras ciudades donde generalmente también tendrán costosos CBD en relación con las rentas en los suburbios. Por lo tanto, la competencia internacional (y nacional) entre ciudades para atraer funciones de alto nivel pueden tener un impacto en la forma urbana. Un centro corporativo de negocios nacional o internacional generalmente tendrá un centro más fuerte que una ciudad más provincial.

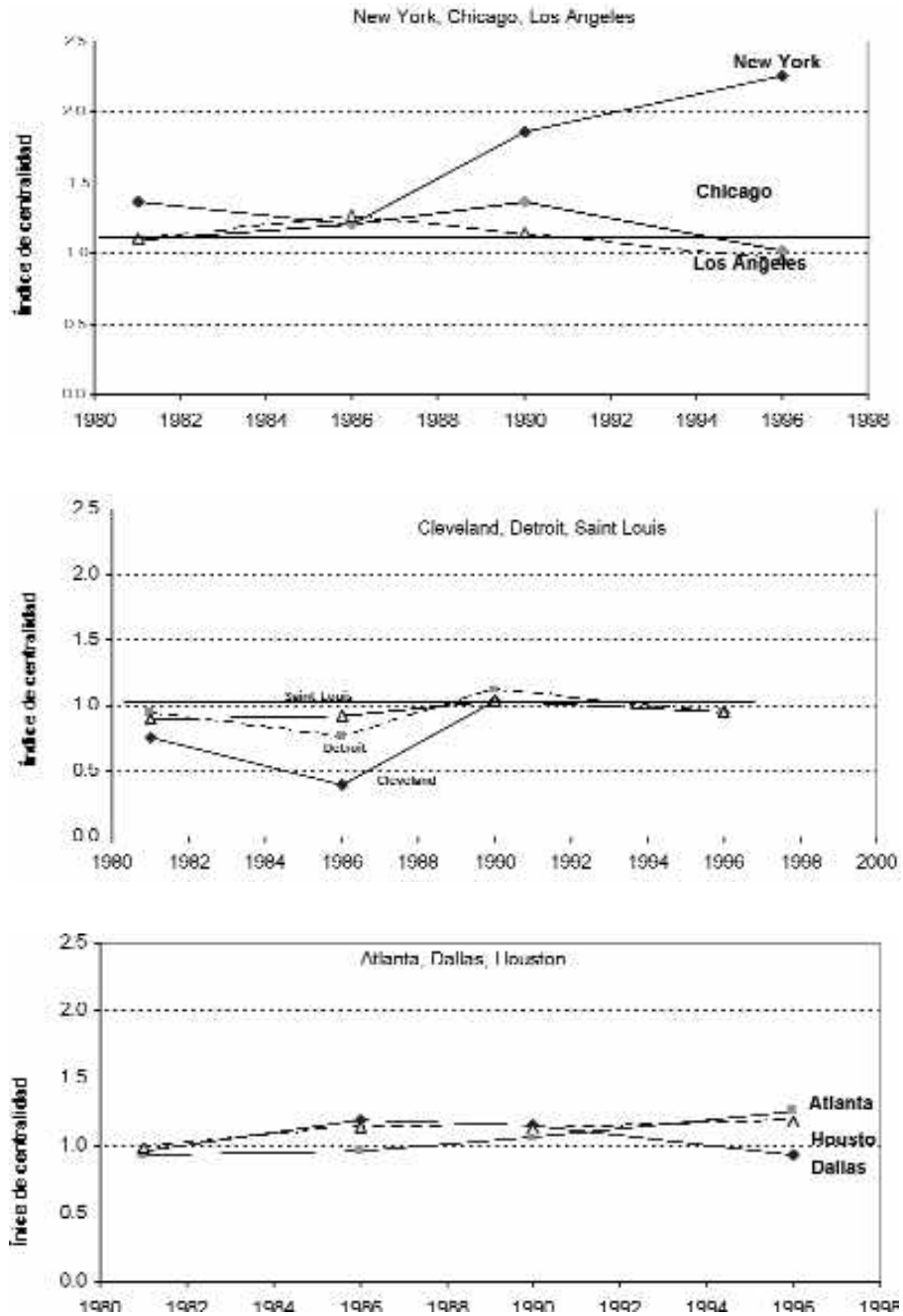
El coeficiente para la proporción del empleo total en el CBD (variable 6), aunque positivo, es sorprendentemente bajo dado que se podría esperar una relación casi tautológica con el índice de centralidad. Pero esto no aparece en este caso. Un CBD puede, y esto sucede, presentar altos niveles de renta mientras representa sólo un porcentaje relativamente bajo del empleo de la región.

Dos ejemplos ilustran esta posibilidad. En ambos casos, las áreas metropolitanas de Boston y de San Francisco (ambos con índices de centralidad superiores a 1.0), los CBDs son fuertemente importantes en relación con el empleo (144,000 y 184,000 empleos respectivamente en 1990), pero representan sólo una pequeña proporción del empleo total del área metropolitana, respectivamente 6.8% y 5.6% (WendexCox, 2000). En síntesis, no necesariamente existe contradicción entre la existencia de una renta alta, un CBD con alta densidad y un patrón desconcentrado de los nodos de empleo, lo cual es consistente con la afirmación que hacíamos sobre que la descentralización del empleo no es necesariamente una prueba de la declinación (o bajo valor) de un CBD. Depende más de la naturaleza de las actividades desarrolladas en los nodos de empleo de los suburbios. En ambos casos, las áreas metropolitanas de Boston y de San Francisco, los nodos de alta tecnología (route 128; Silicon Valley) están fuera del CBD. Esto refleja la presencia de un mercado fragmentado de oficinas en grandes áreas urbanas, como mencionamos anteriormente, cada una se ajusta a un distinto tipo de actividades. Finalmente, los bajos coeficientes para la variable polarización social (variable 14 y 15) y la variable de crecimiento poblacional (variable 2) son sorprendentes, puntos a los cuales regresaremos más adelante.

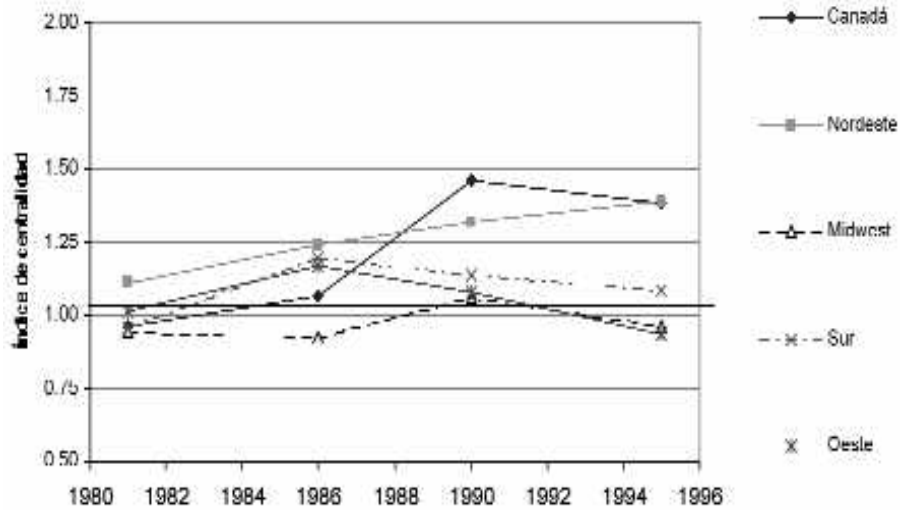
Gráfica 2.1  
Índice de centralidad por área urbana (1990, 1995: promedio)



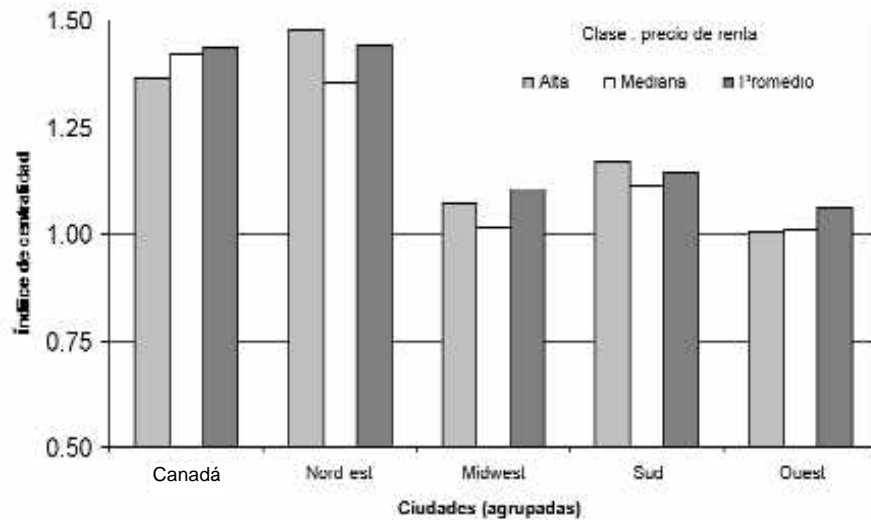
Gráfica 2. 2  
Índice de centralidad 1981- 1995: Ciudades seleccionadas



**Gráfica 2.3**  
**Índice de centralidad 1981-1995:**  
**Áreas urbanas agrupadas por región (medianos)**



**Gráfica 2.4**  
**Índice de centralidad (1990, 1995 Promedio).**  
**Ciudades agrupadas por región**



**Cuadro 2.3**  
**Coefficientes de correlación**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
	Pop00-99/99	Pop	Densidad	Dist-Red	Grado-CBD	CBD-empl	FIBD	Dirrec-Dir	Car-Post	Trans-Trans	Res-Res	Otras	BBV-Asfalt	BLos-Asfalt	BLos-Camada	Camada	
1	1.00																
2	0.30**	1.00															
3	0.71**	0.46**	1.00														
4	-0.33*	0.14	-0.14	1.00													
5	0.72**	0.51**	0.46**	0.23*	1.00												
6	0.45**	0.28*	-0.17	-0.05	0.23*	1.00											
7	-0.76**	-0.05	0.79**	0.14*	0.41**	0.28*	1.00										
8	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00									
9	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00								
10	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00							
11	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00						
12	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00					
13	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00				
14	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00			
15	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00		
16	0.20*	0.11	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	1.00	

Niveles de significancia: \*\*=1%, \*= 5%, # =10%. C = Índice de Centralidad

**2.5.3 Resultados de la Regresión**

Cuatro variables se mantuvieron después de las iteraciones stepwise y el test Fisher (Cuadro 2.4). Las regresiones con las variables raciales se aplican sólo para las ciudades de EE.UU. (n = 28). La fuerte autocorrelación entre la densidad y las dos variables de transporte explica porqué sólo



**Densidad** (variable3) muestra un aumento al final. Esto simplemente confirma, nuevamente, lo que otros habían observado antes: La planeación del transporte y del uso del suelo tiene un impacto significativo en la forma urbana, y al mismo tiempo sobre la fortaleza relativa del centro. Las regiones carro-dependientes y extensivas en suelo tendrán más dificultades para mantener un fuerte CBD. Más sorprendente es la inclusión de la variable de crecimiento **Pop90/50** (variable 2) cuyo coeficiente de correlación fue no significativo. Más aún, la dirección de causalidad (positiva) parece *a priori* extraña. Sin embargo, la diferencia entre All City y U.S. City puede ser explicada por el hecho de que las ciudades canadienses crecen más rápido en promedio que las ciudades de EE.UU., pero también presentaron altos índices de centralidad. Esto parece contradictorio pero también ayuda a explicar la débil correlación para esta variable.

El rol de la variable **RankCBD** (variable 5) se mencionó anteriormente. Las ciudades en la cima de la jerarquía urbana son generalmente también centros corporativos importantes. Se observa también su correlación positiva (aunque débil) con el sector **FIRE**. El resultado sugiere que la clasificación de la ciudad en la jerarquía urbana (como se midió por **RankCBD**) y el peso relativo del empleo del CBD, **CBDempl** (variable6), confiere ventajas para el desarrollo de fuertes CBD, aun cuando ello no puede ser condición necesaria. Nótese nuevamente la fuerte correlación de ambas variables (aún menor respecto de **CBDempl**) con las variables de transporte y de densidad. Finalmente, permítanos recordar que los resultados de estas regresiones deben ser interpretados con precaución, dado el pequeño número de observaciones y el gran número de variables independientes.

Cuadro 2. 4  
Resultados finales de la regresión para el Índice de Centralidad

	Variable Dependiente: Índice de Centralidad					R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
	Constant	Density	Pop 90/50	Rank CBD	CBD Dempl			
Todas las ciudades n=31	0,357 *	0,00032 *	0,0576 *	0,0131 *	0,0322 *	0,841 *	0,817 *	* *
Ciudades de EE.UU. N=28	0,334 *	0,00016 **	0,0619 *	0,0124 *	0,0311 *	0,827 *	0,796 *	* *

Niveles de significancia: \* = 1%; \*\* = 5%.

### 2.5.6 Examen de algunas variables

Unas variables pueden reducir o acentuar los efectos de otras variables. Revisando los valores de ciudades específicas (Cuadro 2.5), descubrimos, por ejemplo, que Montreal, Washington D. C. y Vancouver muestran bajos valores de **FIRE**, aun cuando ellas están en el primer cuartil en la Gráfica 2.1. Ayuda a tener un importante sector financiero, pero no es condición necesaria para tener un fuerte CBD. Por lo mismo que se ha dicho aquí, la fortaleza de Chicago y Dallas como centros financieros no son suficientes para desplazarlos al cuartil superior.

Volvamos a las variables más sensibles a las políticas públicas. En las gráficas 2.5, 2.6, y 2.7, mostramos los valores promedio (por región) para las variables de densidad, polarización social y transporte. La comparación de las gráficas 2.6 y 2.7 son reveladoras. Moviéndose de Este a Oeste (y haciendo a un lado el caso de Canadá), las dos variables parecen moverse en dirección opuesta. Conforme nos desplazamos de Este a Oeste, previsiblemente, las densidades declinan. Pero, la razón de ingreso entre Centro/Suburbio crece conforme nos movemos de Este a Oeste (aparece, sin embargo, un punto bajo en el Midwest) sugiriendo una disminución en la polarización social espacial conforme nos dirigimos al Oeste, probablemente explicado en parte por la mayor frecuencia de lo que Rusk (1993) llama ciudades elásticas. Esto puede también explicar porqué la variable de polarización social (variable 13) no muestra capacidad explicativa. Esto puede ser importante; pero, estadísticamente, sus efectos parecen estar explicados por otros factores, específicamente en uso del suelo (densidad) y el uso del transporte<sup>6</sup>.

Las ciudades pueden tener elevados valores de centralidad por distintas combinaciones de razones, algunas de las cuales están capturadas, pero no por el análisis de correlación o regresión. Una comparación de los resultados para Minneapolis - St. Paul y Chicago ayuda a ilustrar este punto. En el cuadro 2.5, Chicago tiene mayores valores que Minneapolis - St. Paul para las primeras cuatro variables. Aún, Minneapolis - St. Paul tienen un índice de centralidad mayor que el de Chicago. La mayor fortaleza relativa del centro de Minneapolis puede ser explicada por otras variables. Por lo que se ha dicho, dados nuestros resultados, el CBD de Chicago debería ser mucho más fuerte de lo que es. Nuevamente, otras variables tienen que

6 La utilidad analítica de las variables 13, 14 y 15 está también limitada por el hecho de que la división espacial está basada no en la razón Centro/Suburbio, sino en la razón entre la ciudad central (municipalidad) y las municipalidades suburbanas. Los límites de las ciudades centrales elásticas del Sur y del Oeste cubren un área más amplia (y diversidad social) que aquellas que se hallan en el Midwest y en el Noroeste, así que las comparaciones pueden ser erróneas. La gráfica 2.7 debería por tanto ser interpretada con precaución, esto probablemente sobreestime la ausencia relativa de polarización social en el Oeste.

explicar este resultado. En ambos casos, la fragmentación municipal y la polarización social vienen inmediatamente a la mente. Minneapolis - St. Paul presenta resultados más favorables en la variable polarización social (columna 5; Cuadro 2.5). Sin embargo, la modelización rigurosa de los factores políticos y sociales resulta difícil. Nuestro análisis probablemente falla para capturar el impacto total de esas variables en la forma urbana.

**Cuadro 2.5**

**Valores y grados del área urbana en las variables seleccionadas\***

Densidad		FIRE		Transporte**		CBDRank		REVcc/sub	
New York	2320	Hartford	14,9	Montreal	27,3	New York	1	Salt Lake City	1,15
Montreal	2307	New York	10,7	New York	26,6	Washington D.C.	2	Toronto	1,14
Toronto	1805	Toronto	9,2	Toronto	20,4	Toronto	3	Seattle	1,11
Vancouver	1489	Columbus	9,2	Chicago	13,7	Hartford	4	Dallas	1,03
Chicago	1436	Phoenix	9,0	Washington D.C.	13,7	Boston	5	San Francisco	1,00
Boston	1343	Dallas	8,9	Boston	10,6	Vancouver	6	Calgary	0,99
Philadelphia	1104	Chicago	8,8	Philadelphia	10,2	Montreal	7	Vancouver	0,99
Washington D.C.	989	Atlanta	8,7	Vancouver	10,0	San Francisco	8	Los Angeles	0,98
Cleveland	948	Boston	8,6	San Francisco	9,3	Los Angeles	9	Portland	0,94
Baltimore	913	Kansas City	8,6	Pittsburgh	7,9	Chicago	10	Houston	0,92
Detroit	901	Indianapolis	8,4	Baltimore	7,7	Minneapolis	11	Denver	0,92
Milwaukee	896	Denver	8,4	Seattle	6,3	Philadelphia	12	Indianapolis	0,90
San Francisco	849	San Antonio	8,4	Portland	5,4	Atlanta	13	Phenix	0,90
Hartford	759	Minneapolis	8,4	Minneapolis	5,3	Detroit	14	Pittsburgh	0,89
Cincinnati	673	Philadelphia	8,3	Milwaukee	4,9	Pittsburgh	15	Atlanta	0,89
Salt Lake City	663	San Francisco	8,2	Atlanta	4,7	Baltimore	16	Kansas City	0,89
Pittsburgh	585	Los Angeles	7,8	Cleveland	4,6	Seattle	17	Montreal	0,86
Dallas	558	Washington D.C.	7,8	Los Angeles	4,6	Calgary	18	Washington D.C.	0,86
Atlanta	553	Baltimore	7,7	Denver	4,2	Cincinnati	19	Minneapolis	0,86
Houston	522	Vancouver	7,5	Houston	3,8	Cleveland	20	Columbus	0,84
San Antonio	517	Seattle	7,5	San Antonio	3,7	Dallas	21	Cincinnati	0,84
Minneapolis	488	Saint Louis	7,3	Cincinnati	3,7	Columbus	22	Boston	0,81
Saint Louis	459	Milwaukee	7,2	Hartford	3,7	Phoenix	23	New York	0,78
Seattle	434	Portland	7,2	Salt Lake City	3,0	Houston	24	San Antonio	0,76
Los Angeles	428	Houston	7,0	Saint Louis	3,0	Indianapolis	25	Chicago	0,71
Denver	410	Pittsburgh	6,9	Columbus	2,7	Salt Lake City	26	Saint Louis	0,69
Indianapolis	407	Salt Lake City	6,9	Detroit	2,4	Portland	27	Philadelphia	0,67
Columbus	385	Cincinnati	6,8	Dallas	2,4	Saint Louis	28	Milwaukee	0,65
Calgary	384	Montreal	6,7	Kansas City	2,1	Milwaukee	29	Baltimore	0,64
Portland	338	Calgary	6,6	Phoenix	2,1	Kansas City	30	Cleveland	0,59
Kansas City	314	Cleveland	6,2	Indianapolis	2,1	Denver	31	Hartford	0,55
Phoenix	231	Detroit	6,2			San Antonio	32	Detroit	0,54

\* Variables definidas en tabla 2.

\*\* No disponible para Calgary.

Los resultados para las áreas urbanas canadienses sugieren que las políticas públicas tienen un impacto importante. Las áreas urbanas canadienses estudiadas son, en promedio, más densas, menos carro-dependientes, y menos polarizadas socialmente que las áreas metropolitanas de EE.UU. (Gráficas 2.5, 2.6, y 2.7). La división este-oeste no tiene el mismo impacto. Vancouver, aun cuando está localizada en la costa oeste muestra valores más altos en el uso de transporte público que las ciudades de la costa oeste en los EE.UU. tales como Seattle, Portland y San Francisco, y también mayores valores de densidad. Por lo que se ha dicho, Toronto (y Montreal en un menor grado) muestra más bajos niveles de polarización social que las ciudades del Midwest y del Noreste de EE.UU. tales como Chicago, Milwaukee, New York, Boston, y Philadelphia. Claramente, la división nacional tiene relevancia para explicar las diferencias urbanas (Polèse, 2000; Goldberg y Mercer, 1986). La distribución del ingreso en Canadá es, en promedio, menos desigual que en los EE.UU.<sup>7</sup>, lo que debería impactar sobre la polarización social.

Las tasas de crimen también son poco significativas. El tipo de barrios pobres (donde habitan minorías étnicas) que existen en EE.UU. son prácticamente ausentes en las ciudades de Canadá; al menos, no hay nada comparable en Montreal o Toronto (Séguin y Germain, 2000; Frisken et al., 2000). En ambas metrópolis de Canadá (pero también en Vancouver), las áreas residenciales cercanas al centro están frecuentemente entre las más costosas (Danse-reau 1988). Para el lector que conozca Montreal, Westmount y Outremont, dos de las más exclusivas áreas residenciales, están a una distancia desde donde se puede bien caminar al centro.

Parece apropiado hacer una analogía con las áreas urbanas de EE.UU., tales como New York, Boston y San Francisco, las cuales tienen también distritos centrales residenciales, lo que nos sugiere que esos factores como son la estructura residencial y el stock de vivienda (el cual no medimos) puede ser tan importante como la división nacional. Sin embargo, en tales regiones urbanas de EE.UU., los barrios pobres (para ellos aún existen) frecuentemente también estarán localizados a alguna distancia del centro, generalmente dentro de los límites de la ciudad central (Bedford-Stuyvesant y el South Bronx en New York o el South Boston en Boston), los pobres han sido desplazados de los barrios más centrales a causa del aumento del precio, un proceso denominado “gentrificación”.

La “gentrificación” no puede realizarse en la ausencia de un antiguo (y potencialmente atractivo) stock de vivienda cerca del centro, un factor que favorece a las ciudades con importante patrimonio urbano. Esto reduce más aún el poder de explicación de la variable polarización social. Por tanto, en Nueva

---

7 Por tanto, usando datos de 1994, el 10% de la población más pobre recibió 1.5% del ingreso total en los EU. contra un 2.8% en Canadá. Para el 10% más rico, recibe el equivalente a 28.5% en los E. U. y el 23.8% en Canadá (Banco Mundial 1998).

York, registra elevados valores (en 1 ó 2) sobre todas las variables (4) claves listadas en el Cuadro 2.5, y muy bajos en polarización social. Boston muestra un patrón similar. Toronto, en contraste, igualmente registra valores muy altos en las primeras cuatro variables clave, pero también en polarización social. Por tanto, la propuesta de la división nacional (y por tanto, también de las políticas urbanas) hace una diferencia que no puede ser rechazada.

La ausencia de la variable dummy **Canadá** (la cual está positivamente correlacionada con la centralidad), mostrada separadamente en la regresión, sugiere que “la diferencia canadiense” está de hecho subordinada a otras variables sensibles a las políticas. Note las correlaciones de la variable dummy Canadá con las variables densidad y transporte (Cuadro 2.2). El promedio canadiense para los modos de transporte diferentes que el carro son considerablemente mayores que para cualquier región de los EE.UU.

En los EE.UU., sólo Nueva York muestra niveles de uso de transporte público similares a los que presenta Montreal o Toronto (Cuadro 2.5). Igualmente reveladora es la diferencia en el uso de los modos de movimiento no motorizados (principalmente bicicleta y a pie), los cuales son significativamente mayores en las ciudades canadienses. Los canadienses, podría parecer, caminan o usan bicicleta para ir a su trabajo mucho más frecuentemente que los norteamericanos; podemos suponer ciudades más densas y seguras, donde quienes trabajan en el centro viven más frecuentemente dentro de distancias accesibles sea caminando o en bicicleta. Las diferencias en el comportamiento del transporte son al final el resultado de una mezcla de decisiones políticas: la ausencia (relativa) de acceso de autos al centro; más altos impuestos a la gasolina; mayor inversión pública en transporte público, las cuales están vinculadas a (y reforzadas por) estructuras de gobierno metropolitanas, políticas de planeación de uso del suelo y de viviendas que favorecen mayores densidades<sup>8</sup>. En suma, esas observaciones sugieren que la relativa fortaleza de los CBD canadienses es el resultado no sólo de las fuerzas del mercado, sino también de políticas.

Finalmente, el índice de centralidad, como fue medido, necesariamente implica ciertos sesgos. La utilización del precio de la renta de las oficinas, como único indicador, favorece a las ciudades con densas zonas de rascacielos (frecuentemente vinculados al sector corporativo), pero no necesariamente es un buen indicador de un centro diversificado, incluyendo conjuntos residenciales de clases medias y altas, como ya lo habíamos notado. Casos tales como Atlanta, Columbus, Dallas y Phoenix son ejemplos de eso. Si nos hubiera sido posible desarrollar un indicador más completo de la fortaleza del centro, el cual reflejara la relación entre el empleo en el centro y la vitalidad residencial, las diferencias entre las ciudades podrían probablemente haber sido aún más grandes.

8 En el caso de Montreal, se puso en vigor una ley desde los 70 para delimitar las zonas agrícolas, en principio para limitar la extensión de las zonas residenciales.

## 2.6 Conclusiones

Nuestros resultados confirman los de otros estudios, los cuales sugieren que los centros urbanos o Distritos Centrales de Negocios (CBD por sus siglas en inglés) siguen siendo los lugares con mayor 'valor económico' (medidos vía la renta de oficinas) en la mayoría de las áreas metropolitanas de Norteamérica, aun donde han surgido importantes centros secundarios en los suburbios. El tradicional modelo de la forma urbana con un centro principal (con valores del suelo superiores en el centro) continúa sosteniendo la mayor parte de las áreas urbanas.

Por tanto, nuestro análisis no sustenta la hipótesis de que los centros urbanos se están volviendo obsoletos. Nuestros resultados sugieren que la centralidad y las economías de aglomeración continúan siendo importantes, especialmente por el rápido crecimiento de actividades de servicios intensivos en información, altamente dependientes de los contactos directos (cara a cara).

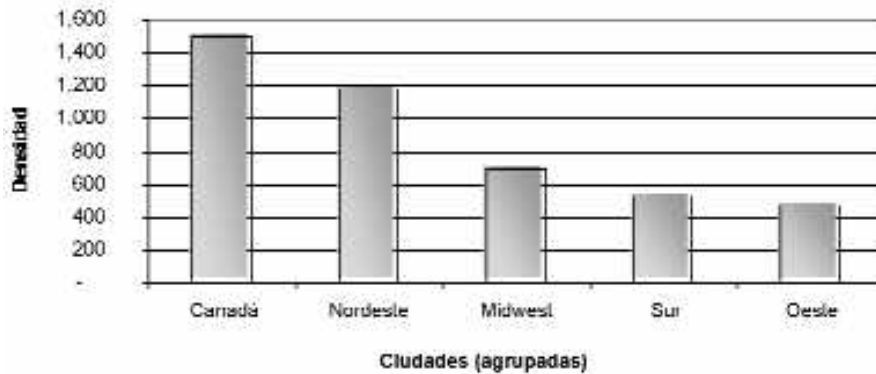
Sin embargo, nuestros resultados revelan importantes diferencias entre ciudades, entre regiones y entre naciones. La forma urbana y, por tanto también, la fortaleza del CBD parece muy sensible a las condiciones locales, las divisiones socioespaciales y a las decisiones políticas. Los resultados confirman la relación positiva entre la fortaleza del centro, uso de transporte público y densidad urbana. Dentro de los EE.UU., se distingue una diferencia entre las antiguas y más compactas ciudades del Noreste (con fuertes CBD) y las ciudades jóvenes, más extendidas, y orientadas al uso del carro, ubicadas en el Oeste y Sudoeste (con débiles CBD). El impacto negativo de la polarización socioespacial y la fragmentación municipal son visibles en las ciudades industriales del Midwest.

La comparación con ciudades canadienses (aun cuando fueron pocas) contribuye a una mejor comprensión del impacto de las políticas. Las ciudades canadienses generalmente muestran valores positivos para las variables sensibles a las intervenciones políticas (específicamente, densidad urbana y uso de transporte público); por tanto, tienen centros urbanos más fuertes. La polarización socioespacial prevalece en menor medida en las ciudades de Canadá, reflejando las diferentes políticas nacionales que afectan la distribución del ingreso y una tradición más fuerte de gobiernos metropolitanos.

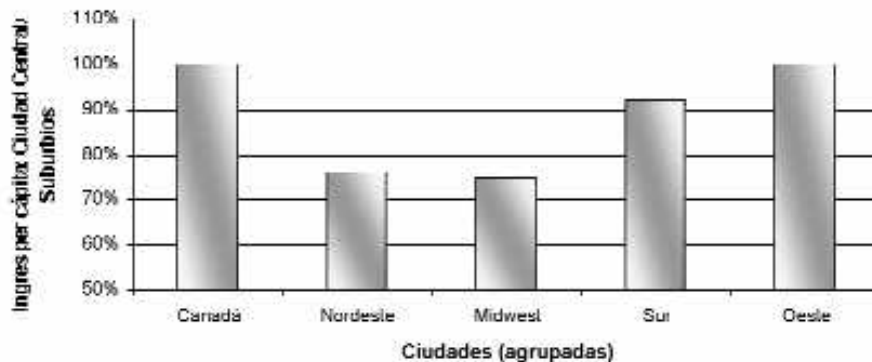
La experiencia en los EE.UU. de centros urbanos más débiles (por lo menos en comparación con Canadá y Europa) es el resultado de una mezcla de políticas públicas que subsidian el uso del automóvil, el uso extensivo de suelo, y de un histórico y distintivo legado de autonomía municipal y polarización social (y racial). La experiencia de EE.UU., lejos de ser la regla, puede de hecho ser la excepción. Hemos argumentado que el modelo "natural" (más cercano a la experiencia de Canadá y Europa) es aquel donde las actividades económicas modernas (sobre todo los servicios) buscan centralidad y constantemente desplazan otras actividades, las cuales

generan el surgimiento de polos secundarios. El hecho de que los CBD en los EE.UU. siguen tan fuertes como son (ya que menos en general que en Canadá) a pesar de una serie de políticas públicas destructivas, es tal vez el mejor indicador de la importancia de los procesos que llevan a la formación de centros urbanos. Sin embargo, en la experiencia en los EE.UU. radica una lección importante para América Latina: no hay que repetir los errores del Norte.

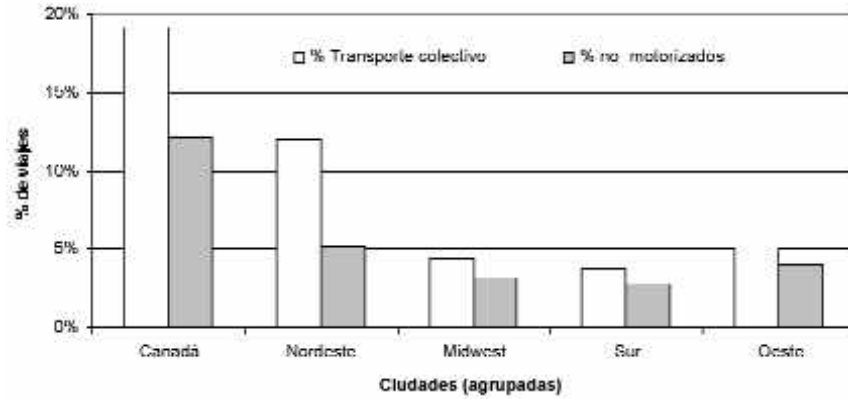
**Gráfica 2.5**  
**Densidad: personas por kilómetro cuadrado 1990-91.**  
**Áreas urbanas agrupadas por región (promedios)**



**Gráfica 2.6**  
**Polarización social: Ingreso per cápita: Ciudad Central / Suburbios 1990-91.**  
**Áreas urbanas agrupadas por región (promedios)**



**Gráfica 2.7**  
**Viajes (Horas pico): Porcentaje transporte colectivo y**  
**modos no-motorizados 1990-91**





SEGUNDA PARTE:

---

TENDENCIAS METROPOLITANAS EN SAN JOSÉ,  
COSTA RICA, Y PUEBLA, MÉXICO



# CAPÍTULO III

## LAS CONDICIONES DE CRECIMIENTO ECÓNOMICO Y DEMOGRÁFICO DE LA GRAN REGIÓN METROPOLITANA DE SAN JOSÉ, COSTA RICA

---

ROSENDO PUJOL\*

### 3.1. Introducción

La ciudad de San José se localiza en el Valle Central de Costa Rica a una altura de 1,200 metros sobre el nivel del mar. Las montañas cercanas superan los 2,500 metros de altura. El Área Metropolitana de San José tenía, de acuerdo al censo del 2000, 1 millón 106 mil habitantes involucrando a once municipios<sup>1</sup>. La región metropolitana de San José mejor conocida como GAM (Gran Área Metropolitana) albergaba al 53 % de los 4 millones de habitantes que el país alcanzó en el año 2001.

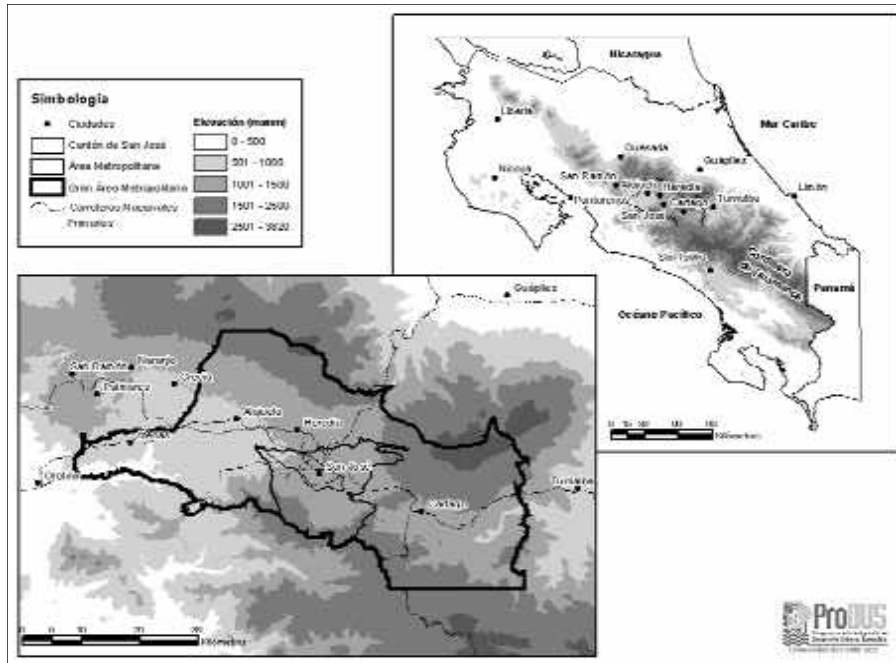
El mapa 3.1 muestra el Municipio o Cantón de San José, el Área Metropolitana y la Región Metropolitana GAM. Las carreteras más importantes de la región metropolitana y otras zonas altas de Costa Rica se muestran en el mapa 3.2. La GAM fue creada como región en 1982 por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, pero no se construyó ninguna institucionalidad que la volviera una realidad política, aunque sí se creó un anillo de contención más allá del cual no se podría urbanizar (OPAM, 1983; Pujol, 1988).

---

\* Agradezco al equipo de profesionales y asistentes del Programa de Investigación en Desarrollo Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica, especialmente al ingeniero Jonathan Agüero, quien coordinó gran parte del procesamiento de mapas y cuadros. La elaboración de este capítulo fue posible gracias a la cooperación de varias instituciones que financiaron parte de la investigación y las reuniones de coordinación: ACDI a través del Grupo Interuniversitario de Montreal (GIM), el convenio ANUIES-CSUCA, la Universidad de Costa Rica y el Consejo Nacional de Vialidad de Costa Rica (CONAVI).

<sup>1</sup> Los once municipios son San José, Escazú, Desamparados, Aserrí, Goicoechea, Alajuelita, Tibás, Moravia, Montes de Oca, Curridabat y La Unión.

Mapa 3.1  
Localización y topografía de la Región de San José



Mapa 3.2  
Vías y poblados de la Región Metropolitana de San José (GAM)



Los bordes de lo urbanizable fueron irrespetados a partir de 1986 por los programas de vivienda del gobierno central y posteriormente ampliados ligeramente hacia fuera. El objetivo original de tener una zona de protección en la periferia de la GAM se mantiene aunque la presión por eliminar las restricciones es fuerte como consecuencia de la ineficiencia en el uso de suelo urbano por las bajas densidades de población y actividades que predominan en la ciudad.

La sociedad costarricense provee a la región metropolitana de un contexto social, político, económico y ambiental positivo para desarrollarse. Los logros de Costa Rica en el campo social y ambiental son notables, aunque obviamente, no han resuelto los problemas económicos, ni eliminado la pobreza, ni conducido a la felicidad. Los particularismos de Costa Rica son producto del esfuerzo colectivo, la visión de unos cuantos y la resistencia de muchos costarricenses a las tentaciones de hacer lo que se les indicaba tal vez por la pequeñez, la pobreza o las dificultades económicas de su sociedad.

Costa Rica innovó con su pacifismo y su eliminación del ejército en 1949, lo que significa en el contexto latinoamericano, más de medio siglo de no tener soldaditos de juguete que al final, en la mayoría de los casos, solo sirven para oprimir a los ciudadanos. El país innovó en la década de 1950 promoviendo infraestructura pública de educación, electricidad, agua y salud en cada rincón del territorio. Sus indicadores de mortalidad infantil y de esperanza de vida son mejores a los de casi cualquier país en desarrollo. El país innovó en los setenta con una política de protección ambiental, no siempre respaldada con hechos, que incluía un componente de variados usos no destructivos pero productivos de sus recursos ecológicos. Para la producción de energía eléctrica que proviene de fuentes hidráulicas, geotérmicas y eólicas, no se depende del petróleo y sus inestabilidades. Tampoco se depende de las remesas de migrantes expulsados por la pobreza y la falta de oportunidades. La mayor parte de la deuda pública se les debe a los ciudadanos de Costa Rica. La tasa de crecimiento económico del país que ronda el 4% anual, tiene a lo largo de cuatro décadas, una estabilidad envidiable. Todo esto, sin embargo, no puede compensar los enormes errores y omisiones en planificación urbana y regional cometidos a lo largo de los últimos cincuenta años.

La ciudad de San José cambió significativamente en las últimas décadas, el centro de la ciudad ha perdido mucha población y actividades. Este debilitamiento contrasta con el rápido crecimiento de la población en la GAM, algo más alto que en el resto de Costa Rica. La desaparición de los espacios libres entre los numerosos pueblos y ciudades cercanas a la ciudad de San José y la aparición de una metrópoli medianamente integrada, debido a la insuficiencia de la infraestructura vial y por bajas tasas de rotación en el uso y propiedad de viviendas.

Por otro lado, los mercados de trabajo, vivienda y tierra se ven muy influidos por la gran cantidad de trabajadores del Área Metropolitana, pero sobre todo la GAM, que viven en las ciudades localizadas a tiempos de viaje entre sesenta y cien minutos del centro de San José. Estas ciudades dormitorio no están integradas oficialmente a la GAM y funcionan como núcleos económicos relativamente independientes. Las más importantes son Grecia, Palmares, Naranjo y San Ramón, en el oeste, Puriscal al suroeste y Turrialba en el este.

### ***3.1.1 Origen Histórico de la Región***

El territorio de Costa Rica fue conquistado por los españoles en el siglo XVI y la provincia española fue muy pobre y aislada por varios siglos. Los colonizadores españoles que llegaron a Costa Rica no tuvieron grandes cantidades de indígenas o esclavos a su servicio. Una parte importante de la población aborigen huyó a las montañas más altas del sureste del territorio que conforman la Cordillera de Talamanca y otras zonas periféricas para así lograr mantener su independencia. El núcleo colonizador español, modificado por un mestizaje paulatino, se concentró en la zona central, inicialmente alrededor de Cartago, y se expandió posteriormente hacia el resto de las tierras altas de Costa Rica. Las zonas bajas eran insalubres y el establecer asentamientos humanos fue muy difícil, aunque sí se explotaron los bosques del Pacífico seco y se cultivó cacao en las zonas bajas de la vertiente Atlántica.

En la primera mitad del siglo XIX, y simultáneamente con la independencia de España en 1821, el café se constituye en el producto consolidador de la economía y cultura de Costa Rica. El Valle Central es uno de los mejores hábitat para su producción y el café se convierte en el producto de exportación por excelencia, antes que en Guatemala o El Salvador (Hall, 1976). La necesidad de exportarlo en cantidades crecientes a Europa motivó la construcción de caminos y ferrocarriles que proveyeran salida al Pacífico (vía por el cabo de Hornos, con parada en Chile) y al Atlántico, lo que se lograría finalmente a finales del siglo XIX. Paulatinamente el crecimiento de la población, la apertura de oportunidades económicas como el cultivo del banano y el conocimiento creciente sobre los territorios con altitudes inferiores a los 700 metros, promovió procesos de colonización hacia la periferia de Costa Rica durante los últimos 130 años. Esta realidad histórica explica que la GAM incluya las capitales de cuatro de las siete provincias de Costa Rica. Alajuela, Heredia y San José son entidades provinciales muy diversas que se extienden como aspas de una hélice hacia la periferia y no tienen funcionalidad alguna excepto para elegir diputados a la Asamblea Legislativa. La cuarta, Cartago, aunque diversa tiene un mayor grado de homogeneidad y funcionalidad como unidad territorial.

La región central de Costa Rica tiene excelentes condiciones para la agricultura y la localización de asentamientos humanos asociados. Los más importantes son: fertilidad de los suelos, topografía relativamente plana y abundancia de agua. Sin embargo el desarrollo costarricense está marcado por los peligros de inundaciones, terremotos y deslizamientos que afectaron Cartago, la antigua capital, y muchas otras zonas del pequeño territorio. Además, cruzar los ríos montañosos de la región significó durante varios siglos, serias dificultades tecnológicas y financieras para la sociedad costarricense.

### **3.2. Base económica**

El Área Metropolitana de San José se encuentra en el centro de este pequeño país montañoso de solo 50 mil kilómetros cuadrados. Junto con la región circundante provee de servicios a más de 4 millones de habitantes de Costa Rica. El gobierno central se localiza allí y el sistema nacional de carreteras es radial con centro en San José. Los servicios de empresas públicas centralizadas en el Área Metropolitana de San José incluyen telecomunicaciones, gran parte del sistema eléctrico, el Instituto Nacional de Seguros, una parte importante del sistema de agua potable, el sistema bancario público. En el municipio o cantón de San José se encuentran también el centro administrativo de la Caja Costarricense del Seguro Social y los cuatro hospitales más importantes del país. En el distrito de Pavas opera el aeropuerto Tobías Bolaños para tráfico local.

La región metropolitana de San José o GAM tiene la sede central de las cuatro universidades públicas y de todas las sedes principales de las universidades privadas del país. El aeropuerto internacional Juan Santamaría, con 270 llegadas y otras tantas salidas de vuelos internacionales a 25 destinos directos, está en el municipio de Alajuela, en la parte oeste de la GAM. En el resto de la GAM se encuentran además los hospitales de las ciudades de Cartago, Alajuela y Heredia.

El sector público es muy importante y según el Censo emplea a más de 195 mil trabajadores o el 14,9% del total de 1 millón 300 mil encontrados por el Censo del 2000. Un total de 68,202 empleados públicos están concentrados en el Área Metropolitana con un factor de concentración de 1,2<sup>2</sup>. En el resto de la GAM viven 38,705 empleados públicos, pero muchos que trabajan en la región viven fuera de la misma (INEC, 2002).

---

2 El factor de concentración indica la importancia de la actividad dentro de una unidad geográfica en comparación con el todo. Se obtiene de dividir el porcentaje de cualquier variable correspondiente a la unidad geográfica entre el porcentaje de la misma variable para el todo (Costa Rica en este caso). Aquí se usarán como unidades geográficas al Área Metropolitana, al resto de la GAM y al resto del país. Todos los valores se compararán con el que corresponde al conjunto del país.

A pesar de la gran importancia del sector público, los datos del Censo confirman que el sector privado domina por completo la economía costarricense y las actividades productivas de la GAM. Las empresas privadas se localizan en la GAM y en particular en el Área Metropolitana por varios factores: (a) la presencia de mercados para sus productos y servicios, reforzada por la localización central de la GAM dentro del territorio costarricense; (b) disponibilidad abundante de trabajadores calificados; (c) disponibilidad de servicios privados más complejos y (d) la cercanía del aeropuerto internacional por el cual muchas de las empresas privadas exportan y se conectan con el exterior. Otras razones importantes son la mejor calidad de los servicios públicos y una mayor diversidad de servicios del sistema bancario público y privado. En el Área Metropolitana estas empresas pueden encontrar numerosos servicios privados esenciales para su funcionamiento (asesoría legal, publicidad, contaduría, consultoría, asesoría financiera). En muchos casos esos servicios no se encuentran fuera de la GAM. El tema se discutirá en el capítulo 6 de este libro.

### ***3.2.1 Actividades privadas localizadas en el Área Metropolitana***

Dentro del Área Metropolitana se localizan las empresas comerciales más importantes de Costa Rica, algunas de las cuales como, la Corporación de Supermercados Unidos, tienen presencia en varios países centroamericanos, todos los bancos privados, los canales de televisión, los tres periódicos nacionales (La Nación, La República, La Prensa Libre - Periódico Extra), las sedes de las cadenas hoteleras, muchas de las cuales tienen un hotel en la ciudad de San José. La mayoría de las franquicias de restaurantes de “comidas rápidas” también se localizan en el Área Metropolitana.

Especialmente notable es el surgimiento en el Área Metropolitana de una aglomeración de pequeñas empresas de producción de programas de computadora, casi todos para la exportación, que brinda posibilidades de diversificación económica para la ciudad y oportunidades de empleo para jóvenes profesionales que parecen preferir vivir en ciudades tanto en Costa Rica y como en otras partes del mundo.

Entre las industrias importantes están Incesa Standard, multinacional que produce loza sanitaria, e industrias de producción de papel y empaques de muchos tipos. Entre las industrias alimenticias están productoras de galletas, de aceite vegetal, envasadoras de gaseosas y muchos otros productos alimenticios. Hay varias industrias productoras de materiales de construcción: productos de concreto, láminas de techo y productos de PVC. Algunas de esas industrias se están relocalizando fuera de la GAM en ciudades secundarias relativamente cercanas a los puertos, como Orotina y Guápiles. El área metropolitana también tiene muchas industrias del sector vestuario.



### **3.2.2 *Actividades privadas localizadas en el resto de la GAM***

La actividad más importante por valor agregado es sin duda alguna la planta de microprocesadores de la empresa Intel, localizada muy cerca del aeropuerto internacional Juan Santamaría. Otras industrias importantes son la productora de llantas Bridgestone, la fábrica productora de electrodomésticos más importante de Centroamérica, la única fábrica de cerveza de Costa Rica, la industria de productos lácteos Dos Pinos, que exporta una parte importante de su producción, así como productores de diversos tipos de alimentos (tortillas, salsas, mayonesas, embutidos). En la zona de Cartago hay una fábrica de cemento, una de prefabricados de concreto, una de envases de vidrio y una de pinturas.

Pero también hay actividades de administración privada muy importantes en el centro de San José y también en el parque comercial Forum, localizado en la zona oeste de la GAM, donde se encuentran las oficinas centrales de varias multinacionales ubicadas en Costa Rica, pero en particular las oficinas para toda América Latina de Procter & Gamble.

Cerca del aeropuerto hay cuatro hoteles importantes, dos de los cuales (Cariari y Herradura) tienen salones e instalaciones donde se pueden desarrollar grandes eventos y convenciones. Existen algunos centros comerciales grandes, entre los que se pueden mencionar Multiplaza, el más importante y exitoso en la carretera que será el enlace rápido de San José con la costa del Pacífico.

### **3.2.3 *Las actividades agrícolas son muy importantes en las zonas rurales de la GAM***

La producción de café sigue siendo importante en todas las zonas de altura intermedia de la región GAM, superiores a 1,100 metros e inferiores a los 1,400 metros. En las zonas más altas existen todavía lecherías. En la zona alta de los municipios de la provincia de Cartago se producen muchas verduras. En el este y noroeste de la región se producen muchas flores y plantas para exportación pero también para el mercado nacional. Por otro lado las actividades agrícolas prácticamente han desaparecido en el Área Metropolitana de San José.

## **3.3. Ocupaciones prevalecientes entre los habitantes de la región**

El dinamismo económico de la GAM, respecto al resto del país, se manifiesta en menores tasas de desempleo en las zonas urbanas, pero también en la proporción de la población que trabaja y que es mucho mayor. Un total de 444 mil habitantes del Área Metropolitana de San José trabajan, a lo

que hay que añadir 286 mil habitantes del resto de la GAM. La tasa de trabajadores con respecto al total de la población alcanza en el área metropolitana el 40.2%. Como contraste ese parámetro en las zonas rurales del resto del país alcanza solo el 31%. La tasa de Población Económicamente Activa alcanza 51.8% en el Área Metropolitana de San José, es de 62,9% en el resto de la GAM y de solo 39.2% en el resto del país (ver Cuadro 3.1).

**Cuadro 3.1**

**Distribución de la población para cada una de las variables según Zona**

Zona		TODO EL PAÍS	San José	Todo		
				AM	Resto de la GAM	Resto del País
PEA	Población	3810179	309672	1106764	960711	1742704
	Total	1364468	126718	444604	364312	555552
	Porcentaje	47.9	51.9	51.8	62.9	39.4
	FC	1.00	1.08	1.08	1.31	0.82
Empleados Públicos	Total	195426	19925	68202	53312	73912
	Porcentaje	5.1	6.4	6.2	5.5	4.2
	FC	1.00	1.25	1.20	1.08	0.83
	Total	114524	14292	48463	33663	32398
Profesionales	Porcentaje	3.0	4.6	4.4	3.5	1.9
	FC	1.00	1.54	1.46	1.17	0.62
	Total	350110	48840	157158	107795	85157
	Universitarios	Porcentaje	9.2	15.8	14.2	11.2
FC		1.00	1.72	1.55	1.22	0.53
Total		129573	16721	47601	34964	47008
Pensionados		Porcentaje	3.4	5.4	4.3	3.6
	FC	1.00	1.59	1.26	1.07	0.79
	Total	213332	23759	69221	53021	91090
	Mayores de 65 años	Porcentaje	5.6	7.7	6.3	5.5
FC		1.00	1.37	1.12	0.99	0.93

Notas: AM: Área Metropolitana  
 PEA: Población Económicamente Activa  
 Porcentaje: Porcentaje con respecto al total de la población en la zona.  
 Elaborado por: ProDUS, febrero del 2003.

Fuente: Censo de Población y Vivienda del 2000, INEC 2002.

Los habitantes de la región metropolitana (GAM) tienen niveles educativos más altos y en parte por eso obtienen puestos de trabajo mejor remunerados, de mayor responsabilidad o de más complejidad. Algunos datos ayudan a explicarlo. En el área metropolitana viven 18,442 personas que trabajan con responsabilidades de dirección, en el resto de la GAM viven 7,925 y en todo el resto del país 10,072, esto implica un factor de concentración (FC) de 1.54 para el Área Metropolitana de San José.

Sin embargo, el más alto valor del factor de concentración en el Área Metropolitana, de un 1.39 se da en los empleados de apoyo administrativo. En el Área Metropolitana viven 45,949 personas, según el censo del 2000, dedicadas a estas labores de un total de 100 mil en todo el país. Esto parece confirmar la sospecha de que el aparato administrativo del Estado y de las empresas privadas está concentrado en San José y tal vez habría que profundizar los esfuerzos por descentralizar servicios públicos y privados.

Las categorías de trabajadores más comunes entre los habitantes del Área Metropolitana son los que no tienen calificación especial (73,377), o un 17.1% del total, los casi 70 mil de nivel técnico que son el 16.3% del total y los 66,772 o el 15.6% que trabajan vendiendo en locales. Para los que viven en el resto de la GAM predominan los que no tienen calificación especial que son casi 63 mil trabajadores (22.9%). Es importante indicar que el resto de la GAM tiene dos grupos con FC bastante mayores a la unidad. Los 40,761 operadores de instalaciones y de máquinas equivalentes al 14.8% tienen un FC de 1.39 y los 33,474 (12.5%) que trabajan en las ocupaciones artesanales y de la construcción.

Como contraste, 204 mil, el 34.1% de los que viven fuera de la GAM, trabajan en ocupaciones sin entrenamiento formal significativo, especialmente en la agricultura. En el resto del país los habitantes que trabajan a nivel directivo son solo el 1.7% del total que viven en esas zonas. Los profesionales son el 7.2% y los de nivel técnico representan el 9.7%. Esos diferenciales por supuesto explican parcialmente los diferenciales de ingreso y las tremendas ventajas que representan las ciudades más grandes por su mayor eficiencia económica aunque por supuesto existen deseconomías de escala que deben tomarse en cuenta a la hora de definir inversiones públicas.

### **3.3.1 Particularidades de la población**

El Área Metropolitana de San José tiene altos factores de concentración para profesionales (1.74) y para empleados públicos (1.20). El área metropolitana tiene además una concentración mucho mayor de pensionados FC= 1.26 y de mayores de 65 años con un FC = 1.12. Los 47,601 pensionados del Área Metropolitana de San José y los 26,090 que viven en el resto de la GAM, muchos de ellos en la ciudad de Heredia, son el síntoma de un fenómeno mucho más profundo de abandono de las áreas urba-

nas centrales por parte de familias recién establecidas compuestas por personas jóvenes y con niños (ver Cuadro 3.1).

### **3.4. Proceso de expansión y transformación territorial**

La población de Costa Rica creció muy rápidamente en la década de 1950 gracias a una considerable reducción de la mortalidad pero muy rápidamente sufrió la transición demográfica que moderó su tasa de natalidad.

La región metropolitana de la GAM definida oficialmente en 1982, es una colección de cuatro ciudades y muchos poblados que formaron una estructura de asentamientos humanos en forma de archipiélago en medio de un mar de cultivos cafetaleros. Esta estructura multinuclear jerarquizada se mantiene aunque muy debilitada por consecuencia de la importancia creciente del automóvil, del abandono paulatino de los núcleos de población original desde 1963 (San José, Guadalupe) y el desarrollo de muchos progresos habitacionales que aunque relativamente pequeños cada vez más se alejan de los núcleos urbanos y de un sistema radial de transporte público hacia las cuatro capitales provinciales (San José, Alajuela, Cartago y Heredia).

#### **3.4.1 *Crecimiento rápido de la población***

La tasa de crecimiento anual de la población de Costa Rica del 2.8% en el período 1984 al 2000 es una de las más altas del mundo y puede atribuirse a cuatro factores: (a) la alta natalidad, (b) una de las mortalidades más bajas del mundo, (c) a que muy pocos costarricenses emigran a otros países a diferencia de México y el resto de Centroamérica y, finalmente, (d) a la inmigración de extranjeros especialmente nicaragüenses.

El rápido crecimiento de la población sumado a las aspiraciones de los costarricenses de mejorar su calidad de vida y aumentar su consumo implican la necesidad de grandes inversiones en infraestructura de todo tipo, aunque una mayor eficiencia en el uso de los recursos naturales y/o transformados (agua, combustibles, electricidad) podría reducir las necesidades de nuevas inversiones. Por supuesto, la creciente motorización del país a tasas que en algunos años superan el 8% anual aumenta todavía más las presiones sobre la infraestructura de transportes.

La creciente inmigración de nicaragüenses explica parcialmente este crecimiento y muestra indirectamente que hay demasiadas actividades productivas con un uso relativamente ineficaz de la mano de obra y que muchos costarricenses no quieren desempeñar labores mal remuneradas o de poco prestigio social. Obviamente los nicaragüenses migran por las es-

casas oportunidades de trabajo y de superación que tienen en su país y por que no existen todavía suficientes redes informales y formales para que personas de menor nivel de educación puedan migrar a los Estados Unidos, como ocurre en El Salvador, México o Guatemala.

### **3.4.2 Distribución espacial de la población**

Los cambios por zonas del país muestran que el Área Metropolitana de San José, en el 2000 solo albergó el 24.2% de la población, bajando del 26.7% que representaba en 1984. Sin embargo, el resto de la Gran Área Metropolitana (GAM) que va desde Atenas a Paraíso pasó a tener el 28.8% de la población comparado con el 25.2% en 1984. El conjunto de la GAM llegó al 53% de la población total del país con lo que aumentó su proporción en 1.1%, una cifra que no debe alarmar. Por otro lado, la proporción de población del resto de la Región Central en las zonas altas del país, utilizando la definición del Ministerio de Planificación, pasó al 11.2% bajando en 16 años un .8%.

La Gran Área Metropolitana que va desde Atenas en el oeste hasta Paraíso en el este, aumenta su importancia dentro del conjunto de la población de Costa Rica. Dentro de ella, los distritos de las zonas suburbanas de las ciudades principales: San José, Heredia, Alajuela, Cartago, San Ramón son los que tienen los crecimientos absolutos más importantes.

La distribución espacial de población y su crecimiento en el período 1984 al 2000 refleja la importancia de las ciudades intermedias como concentradores de actividad y población dentro de las zonas rurales costarricenses, tales como Ciudad Quesada, San Isidro de El General, Puntarenas, Limón, Guápiles, Liberia y Turrialba. En ellas también el desarrollo es de tipo suburbano muy ligado a las carreteras que las cruzan y en parte por un desarrollo urbano de poca calidad y la escasez de buen transporte público que pudiera fortalecer al centro con compradores y trabajadores.

### **3.5. Costa Rica, una sociedad en crecimiento y transformación**

- San José como capital de un país con un rápido ritmo de avance con tasas de crecimiento económico positivo de aproximadamente 4% anual por varias décadas, refleja una acumulación de riqueza e inversiones que sin ser espectacular sí es significativa. Sin embargo la riqueza está cada vez más concentrada en las capas de mayores ingresos. El estudio *Estado de la Nación del 2002* indica que la relación entre el ingreso promedio del decil superior pasó de 26.0 veces en 1993 a 36.6 veces en el 2001.

- Costa Rica amplió su cobertura de electricidad, agua potable, telefonía, a ritmos muy rápidos especialmente para países en desarrollo. Por un tiempo hasta principios de los 1980 creció mucho el número de estudiantes de secundaria y universitarios; sin embargo, por casi más de una década se estancó la educación secundaria. La educación universitaria pública es de calidad pero los acuerdos financieros con el gobierno central apenas le permiten sobrevivir.
- Mucho del desarrollo costarricense ha tenido consecuencias muy negativas para los sistemas naturales, algunos de los ejemplos más dramáticos son la expansión de la frontera agrícola de 1950 a 1970, la expansión bananera de hace una década, la ocupación de humedales en las ciudades de Puntarenas y Limón, consecuencia de tomas de tierra producto indirecto de la pobreza. La necesidad de proteger el recurso hídrico ayudó a crear reservas boscosas al este de la GAM en zonas donde llueve 8 metros al año. Esta realidad ha cambiado paulatinamente en los últimos 30 años. En los setenta se crearon parques nacionales de protección a la biodiversidad, los cuales se ampliaron posteriormente.
- La sociedad está en medio de profundos cambios políticos y sociales. La insatisfacción con la clase política aumentó considerablemente en la última década y es solo ahora, cuando nuevos partidos se asoman a la palestra, cuando parece restaurarse un poco. Las políticas de protección de los sectores más pobres a veces por clientelismo electoral es cuestionada por grupos más poderosos interesados en la disminución del papel del Estado en la economía y la sociedad.
- La agricultura ha sufrido una importante crisis por lo que no es de esperar que represente un elemento central en un nuevo posible renacimiento económico, aunque su alto nivel tecnológico le permitirá diversificarse y crecer en algunos sectores no tan importantes para la economía costarricense, como el café o el banano. El desarrollo de los servicios públicos en todos los rincones del país, que ayudó a retener población en muchas comunidades rurales, ya no es suficiente ante la crisis tan profunda de los mercados internacionales para muchos productos agrícolas (café, banano, azúcar, palmito) y las realidades de importación de papa, frijol, arroz, cebolla y ajo, de tierras lejanas.
- En las últimas décadas la economía costarricense se ha diversificado notablemente. Especialmente importante es la llegada de Intel que empezó a producir en abril de 1998 y el desarrollo de una industria de producción de software local que compite exitosamente en los mercados internacionales.

- Los impactos del contexto internacional centroamericano han sido muy importantes para Costa Rica, aunque su carácter de inevitables motiva a que no se discutan. Las guerras centroamericanas limitaron dramáticamente las exportaciones a Centroamérica y ahora se recuperará a gran velocidad pero de una base muy pequeña. La paz en Centroamérica ha traído importantes beneficios para Costa Rica y sus exportadores y por lo tanto la GAM se benefició de estas nuevas realidades. Sin embargo las diferencias sociales, económicas y políticas entre Costa Rica y el resto de los países de Centroamérica siguen siendo enormes. Esto explica el escepticismo de muchos costarricenses sobre planes más ambiciosos de integración política o de la libre circulación dentro de la región.

### ***3.5.1 Elementos de la situación actual en la Gran Área Metropolitana de San José***

- El uso de suelo urbano en San José y su región metropolitana es muy heterogéneo. Prácticamente todas las zonas más accesibles tienen combinaciones muy dramáticas de barrios ricos y pobres, de actividades industriales y comerciales, de hospitales y oficinas del gobierno.
- Las densidades de población sumamente bajas en todos los distritos de la región, a consecuencia de un patrón de construcciones de baja altura. Esto se debe parcialmente al uso de viviendas prefabricadas de un piso en los proyectos estatales que difícilmente puede pasar a tener dos niveles.
- La urbanización creciente y continua de tierras fértiles que producen un café de altísima calidad. Expansión de la mancha urbana en todos los bordes de las zonas ya urbanizadas. Agotamiento casi total de tierras urbanizables en muchos distritos de borde de la región. No hay una estrategia de crecimiento y las consecuencias se notan en una gran dispersión, bajas densidades de población y enormes espacios sin usar en medio de la ciudad.
- Los barrios para familias de mayores ingresos tradicionalmente se concentran al este y oeste de la ciudad de San José, pero ahora aparecen barrios para clase media alta alrededor de la ciudad de Heredia.
- Las áreas comerciales fuera del centro de San José, se localizan a lo largo de las principales vías de la región y en el eje comercial tradicional este oeste, prolongación del centro comercial de San José.

- Hay zonas sin urbanizar dentro de la mancha urbana, que abren oportunidades para cambiar algunos de los patrones de desarrollo dispersos que han predominado por décadas: a lo largo de la carretera al aeropuerto, en la zona que pertenece a la provincia de Heredia, en Tibás, Montes de Oca, Tres Ríos y Curridabat.
- El proceso de urbanización cada vez llega más a zonas de topografía muy difícil, en particular Pavas, La Uruca (cañones), Desamparados y Alajuelita (zonas de alta pendiente).

### 3.6. Conclusiones

La región metropolitana o GAM muestra un crecimiento de población rápido pero su importancia relativa con respecto al total de la población costarricense aumenta solo ligeramente de 1984 al 2000.

Costa Rica muestra una vitalidad económica envidiable en América Latina pero no suficiente para aumentar el crecimiento del ingreso de sus habitantes. El ritmo de los cambios del contexto internacional se acelera con más turismo, comercio exterior e inversiones extranjeras. Esto crea tensiones y oportunidades sobre muchos sectores productivos que tratan de adaptarse.

No existen realmente estadísticas económicas regionales pero los análisis de diferenciales de crecimientos por sectores (crisis de la agricultura, muy rápido crecimiento de las manufacturas de los microprocesadores, así como de las telecomunicaciones) indica que la economía de esta región está creciendo mucho más rápidamente que la del resto del país, a pesar de que el desarrollo turístico en Costa Rica está concentrado en las zonas periféricas.

Los viejos centros urbanos de la región metropolitana muestran una crisis muy seria que no ha sido adecuadamente reconocida por sus autoridades. Parcialmente por esto no existen políticas coherentes y efectivas para enfrentar el problema.

Los sistemas ambientales soportantes de la GAM sufren daños irreversibles pero esto, tal vez, solo aumentará los costos, no necesariamente destruirá la vitalidad de la región. Los daños se concentran, en este momento, en la destrucción de suelos fértiles, los mejores del país para la producción de café, y en una peligrosa amenaza a los acuíferos de la región por urbanización y contaminación en las zonas de recarga.

Los problemas regionales de transporte, abastecimiento de agua potable y contaminación del aire son todavía manejables, pero el descuido político e institucional podría agravarlos a muy corto plazo.

Hay en la región conflictos muy serios entre aspiraciones y posibilidades, entre reclamos por deficiencias en la infraestructura y disponibilidad a



pagar por ella. Las inversiones en infraestructura no siempre han sido hechas con la eficacia y eficiencia debidas. Tampoco se está invirtiendo suficiente en la ciudad y por lo tanto no se le saca provecho a todas las inversiones realizadas anteriormente.

Finalmente, mucho de lo que se invirtió en vivienda mal planificada e informal generó problemas para la provisión de infraestructura vial o sanitaria, que no han sido resueltos.

### **3.7. Retos impostergables**

Las ciudades y en particular la región metropolitana de San José (GAM) son esenciales para el desarrollo de Costa Rica, sus economías de escala y aglomeración permiten brindar más y mejores oportunidades de trabajo a muchos más ciudadanos. El corolario obvio es que invertir en infraestructura urbana no es lujo, es una necesidad bajo criterios de eficacia, eficiencia y protección ambiental.

Las ciudades secundarias dentro la región (Alajuela, Heredia y Cartago) necesitan estrategias claras de renovación que les permita consolidar y retener la importancia funcional que todavía mantienen.

El país necesita políticas regionales para la GAM y por lo tanto instituciones regionales, tanto en los sectores responsabilidad del gobierno central, como los que constitucionalmente son responsabilidad de los gobiernos locales. Para esto hay que resolver conflictos institucionales entre diferentes niveles de gobierno.



## CAPÍTULO IV

### LAS TENDENCIAS METROPOLITANAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA

---

SALVADOR PÉREZ MENDOZA, FABIOLA AGUILAR CRUZ

#### 4. 1. Introducción

La ciudad de Puebla es la cuarta ciudad más importante de México, por su tamaño poblacional y por su presencia económica; se encuentra posicionada después de las ciudades de Guadalajara y de Monterrey. Es un hecho también que está bastante cercana de la capital mexicana, a diferencia de Guadalajara y Monterrey. Es también importante indicar que su posición geográfica la pone en condiciones de crecimiento favorable pues se localiza al oriente de la capital en el camino hacia el puerto de Veracruz.

La ciudad de Puebla ha tenido importante presencia en México desde principios de la colonia. En la Nueva España se fundó como ciudad de reposo y punto de ruptura del transporte entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz. Es una ciudad fundada por españoles, para el comercio y el reposo en el camino hacia la capital. Surgió con una estructura y una elite social urbana. La ciudad más cercana a esta lo fue Cholula, centro ceremonial indígena, que aun permanece a siete kilómetros y que actualmente forma parte de la zona metropolitana de Puebla.

El surgimiento y consolidación de Puebla se observa en tres grandes momentos: como ciudad de punto de ruptura del transporte de mercancías y de personas. La actividad textil, de comercio y artesanal se consolidó en el siglo XVIII y XIX. La ciudad que en los años sesenta del siglo XX, con la instalación de la planta armadora de automóviles, tuvo un factor detonador que dio inicio a la expansión física y de modernización industrial a la par que se despliegan las actividades comerciales y de servicios en posición complementaria con el área metropolitana de la ciudad de México.

Durante tres siglos aproximadamente la ciudad de Puebla mantuvo su característica de ciudad colonial, concentrada en el crecimiento en el centro que dio origen a la ciudad, en un centro de trazo simétrico realizado a partir del Zócalo o Plaza Central, de la cual parten las calles que dan una forma cuadriculada de la ciudad, con una numeración en pares y nones al sur (sur oriente y surponiente) y al norte (nororiente y norponiente), dividida por cuatro avenidas eje.

Sin embargo, a fines de los años 60 del siglo XX, la ciudad sufre un proceso de expansión física absorbiendo con rapidez municipios vecinos, trece pertenecientes al estado de Puebla y siete municipios más pertenecientes al estado de Tlaxcala. En poco menos que treinta años la ciudad de Puebla pasa a ser núcleo de crecimiento metropolitano.

La metropolización de Puebla ocurre con la consolidación económica de México y se acrecentó aun más en plena crisis económica de los años ochenta; a pesar de las condiciones económicas la ciudad de Puebla se constituye en la cuarta zona metropolitana de México. La especialización de la zona metropolitana se ejerce principalmente como centro de distribución regional con una población cercana a los dos millones de personas. Aunque de alcance limitado, a causa de las condiciones económicas que se están imponiendo con el Tratado de Libre Comercio del Norte de América, pues la posición geográfica de Puebla no le es favorable, sin embargo en los años próximos un posible Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) podría darle un reposicionamiento importante<sup>1</sup>.

Al interior de la ciudad, como zona metropolitana, Puebla está viviendo intensos cambios. Estos cambios siguen tendencias similares a otras experiencias que han vivido grandes ciudades, en particular se vive un proceso de expansión urbana en la que se pone en conflicto al centro, conocido como Centro Histórico, frente a nuevos centros que están apareciendo con cierta fortaleza en la periferia de la ciudad.

Existe una situación aún incierta en cuanto a la fortaleza del centro de la ciudad de Puebla como núcleo de las actividades económicas y de vivienda, o de si estas se están consolidando en la periferia. Hasta el momento, las condiciones económicas y la movilidad social sugieren que el centro de la ciudad y los nuevos centros compiten por atraer población en una situación quizás desventajosa para el centro, debido a los conflictos del transporte y congestión vial existente.

---

1 La ciudad de Puebla es la sede en el 2003 de las negociaciones de los principios de acuerdos para hacer operar un Acuerdo de Libre Comercio de las Américas. Las negociaciones previas se realizaron en Miami (Estados Unidos) y Panamá (Panamá); en Puebla participan aproximadamente trescientas personas de todos los países del continente. Aunque al momento existen cuatro ciudades americanas que reclaman ser sedes permanentes, Puebla pudiera ser una opción en los años próximos.

En este sentido el sistema de transporte, particular y público y la vivienda están favoreciendo el desplazamiento hacia el exterior del centro de la ciudad de Puebla. La ventaja del centro, no obstante, es su capital inmobiliario, es decir, las edificaciones de carácter histórico y el de haber sido clasificada Patrimonio Cultural e Histórico de la Humanidad por la UNESCO. Ventaja, por la necesaria preservación, pero simultáneamente con la desventaja de que las políticas urbanas favorecen el desplazamiento hacia la periferia. La política de oferta de vivienda popular es más alta en la periferia, el mercado del suelo es más accesible en la periferia, aunado a un sistema de transporte urbano que da mayores opciones al exterior que al centro.

Por otra parte, el amplio mercado de trabajo que genera la ciudad de Puebla, se distribuye en los diferentes espacios de la ciudad, incluso en municipios cercanos a esta, como lo es el caso de la empresa ensambladora de automóviles que se encuentra en un municipio cercano a Puebla. El empleo es uno de los componentes esenciales de la definición del proceso de metropolización de Puebla.

En este capítulo se muestran las tendencias de metropolización que Puebla está viviendo. Por lo que se revisa rápidamente algunas referencias teóricas de las aglomeraciones como ventajas y desventajas, posteriormente se describe el proceso de metropolización a través de indicadores básicos como el tamaño de población, el empleo y las actividades económicas; finalmente, se proporcionan algunas conclusiones acerca del escenario urbano de Puebla.

## **4. 2. Las aglomeraciones y la metropolización**

Los términos comunes de gran ciudad o de gran aglomeración urbana son conceptos que intentan describir un determinado perímetro espacial a partir del tamaño de la población que se concentra dentro de un territorio. En general los especialistas refieren a una aglomeración como aquella entidad urbana que concentra más de un millón de habitantes, parámetro que es ya un límite pues el criterio del tamaño de población es arbitrario.

Las grandes aglomeraciones son por lo general multifuncionales, de las cuales la gestión urbana es la más importante: en estas grandes ciudades, administran directa o a través de conexiones un espacio extendido, densamente poblado donde la influencia es más o menos amplia e intensa, de acuerdo con la complejidad de la sociedad.

El efecto sobre el crecimiento es determinado por el tamaño de población. Se considera que si el costo de crecimiento urbano es muy elevado este se manifiesta más en las grandes concentraciones. Sin que sea posible

establecer el límite del tamaño de una aglomeración, se sabe que la aparición de efectos perversos reducen los beneficios de las economías de aglomeración estrechamente relacionados con la expansión urbana.

Es en las grandes ciudades de países en desarrollo, donde aparecen grandes problemas relacionados con el tamaño de población y sus efectos. Las aglomeraciones se constituyen en grandes metrópolis que reflejan los problemas nacionales. Las grandes ciudades manifiestan también más que la urbanización en su totalidad, las mutaciones económicas y sociales, nacionales y regionales. En algunas de estas metrópolis se sigue el modelo de fuerte polarización, de fragmentación del espacio físico y del tejido social, lo cual se traduce en la formación de agregados socioespaciales, abandono de los espacios públicos, lo que provoca un continuo debilitamiento de la vocación social de la ciudad<sup>2</sup>.

Los movimientos de concentración demográfica en las grandes aglomeraciones urbanas, no es más anunciado como previsión alarmista o catastrófica, como se planteaba incluso durante la década de los setenta, pues el ritmo de crecimiento demográfico tiende en la mayoría de los casos a ser más moderado en las grandes urbes. En el contexto de una urbanización ineluctable de la humanidad, más de la mitad de la población vive en las ciudades. La población urbana crece 2.5 veces más rápido que la población rural. Esta urbanización no es considerada ahora como un mal, sino que es incluso deseable para organismos como Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial por razones de economía de escala, ya que la fuerte densidad reduce los costos de aprovisionamiento en agua o de drenaje y alcantarillado y, por razones puramente económicas: los pobres urbanos son, según el caso, de tres a diez veces menos pobres que en áreas rurales. Sin embargo, es un hecho innegable también que el fuerte crecimiento de las grandes ciudades de los países en desarrollo como el caso de América Latina, a causa de las crisis económicas recurrentes, ha vivido una evolución regresiva en las condiciones de vida en el medio urbano.

La metropolización se ha reforzado después de los años cincuenta del siglo XX y está relacionada con la intensidad de los intercambios. Este es un proceso en el que se refuerza la reconcentración de las actividades económicas y, por supuesto, sociales, en los alrededores de las grandes metrópolis. La metropolización se percibe como un proceso en movimiento que sigue la evolución de la estructura económica.

---

2 Es quizá Los Ángeles el ejemplo más recurrente y, por ello, se hace referencia al modelo americano pensando en esta metrópoli, en la cual el cruce de caminos de intercambios y de reencuentros sociales se ve afectado por la fragmentación y dispersión del centro de la ciudad, además de la aparición de condiciones de peligrosidad y violencia en algunos centros abandonados. Ello no implica, evidentemente, que en Estados Unidos se estén realizando esfuerzos exitosos de recuperación y revitalización de los centros de ciudades (Davis, 1998).

Los espacios más desarrollados son establecidos bajo la forma de un sistema de economías regionales polarizadas, construidas alrededor de áreas metropolitanas centrales o bajo la forma de regiones metropolitanas, permitiendo una mayor diversificación, pero al mismo tiempo concentrando las actividades más importantes del desarrollo, como lo es ahora el conocimiento y la innovación, permisibles dentro de un medio llamado innovador. Esto es el proceso de metropolización.

Por ello la aglomeración urbana deja de ser solo un referente de tamaño de población, reflejando más bien la asociación de actividades productivas muy próximas unas de otras, dando a las metrópolis una especialización.

La aglomeración produce típicamente el aumento de las economías externas asociadas con el uso colectivo de infraestructura de transporte, de los servicios de comunicación, de servicios a las empresas, entre otras. Históricamente la actividad económica en general ha tendido a concentrarse en las grandes aglomeraciones, dando un amplio mercado asociado a las áreas metropolitanas, con lo cual añade ventaja a los costos externos.

La aglomeración también facilita la rápida circulación de capital, de mercancías y del empleo. En algunas circunstancias la descentralización dentro o fuera de las metrópolis puede contrarrestar las tendencias concentradoras; por ejemplo, si los costos del suelo y aquellos asociados con la congestión en el área central son muy altos.

#### **4.2.1 La ciudad de Puebla, formación y característica de la zona metropolitana**

La Ciudad de Puebla es la cuarta aglomeración urbana de México, en tamaño de población e importancia económica. A nivel estatal, como capital ocupa la primera posición dentro de las ciudades, prácticamente concentra una quinta parte de la población total (cuadro 4.1)

Cuadro 4.1

#### **Indicadores sociodemográficos del estado y ciudad de Puebla**

CONCEPTO	Estado de Puebla	Ciudad de Puebla
Extensión territorial (Km <sup>2</sup> )	33,919	524.3
Población total (1990)	4,624,365	1,222,569
Densidad de población (hab/km <sup>2</sup> )	136.3	2,331.8
Población total (2000)	5,070,346	1,346,176
Densidad de población (hab/km <sup>2</sup> )	152.2	2,569.0
Masculina (%)	48.7	48.0
Femenina (%)	51.3	52.0

Continúa en la página siguiente ►

CONCEPTO	Estado de Puebla	Ciudad de Puebla
Urbana (%)	66.6	98.6
Rural (%)	33.4	1.4
Lugar que ocupa respecto a la población total	5° (Nacional)	1° (Regional)
Tasa de crecimiento anual		
1990-1995	2.0	2.6
1990-2000	2.1	2.5

Fuente: Censos de Población y Vivienda de 1990 y 2000 INEGI

Es de subrayar que el estado está compuesto por 217 municipios, Puebla es uno de ellos y al mismo tiempo capital del estado. Así que, para el año 2000, el 27 por ciento del total de la población se concentra en la ciudad, misma que pasa a ser el 37 por ciento si se considera la zona metropolitana de Puebla.

**Cuadro 4.2**  
**Evolución del tamaño de población en el estado y ciudad de Puebla**

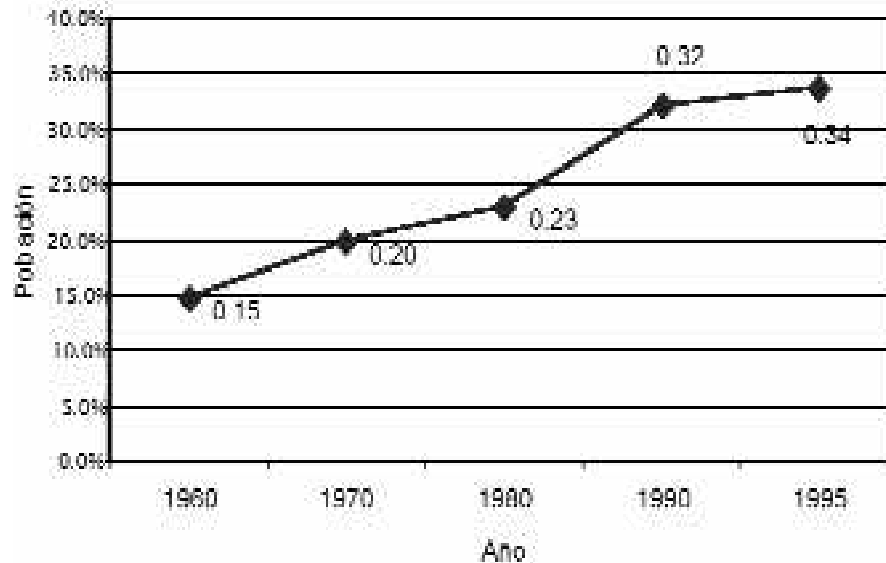
Año	Estado	Ciudad de Puebla	Cd./Estado
1960	1,973,834	289,049	14.6
1970	2,508,226	499,636	19.9
1980	3,347,685	772,908	23.1
1990	4,624,365	1,222,569	26.4
2000	5,070,346	1,346,176	26.7

Fuente: Censos de Población y Vivienda de 1970, 1980, 1990 y 2000 INEGI

Como se observa en el cuadro 4.2 la ciudad de Puebla destaca por su crecimiento poblacional en los años setenta a ochenta, aparentando un relativo sostenimiento entre los ochenta y los noventa (Gráfica 4.1), pues si bien creció, lo hizo en menor proporción a la década anterior. Como resulta evidente el número de empleos y de actividades económicas se concentran en la ciudad, así como la infraestructura de servicios públicos, aspecto que se verá más adelante.



Gráfica 4.1  
Tasa de crecimiento de la población en la ciudad de Puebla

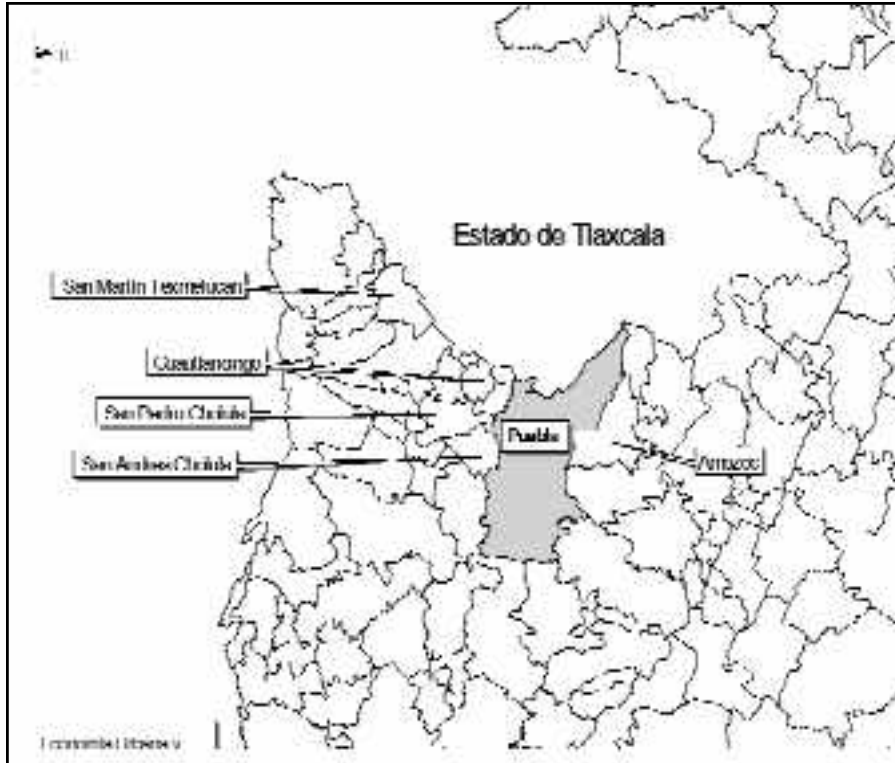


Fuente: Censos de Población y Vivienda de 1970, 1980, 1990 y 2000 INEGI

La ciudad de Puebla mantuvo un relativo tamaño de población, con crecimiento poblacional no explosivo desde el siglo XVIII hasta entrado el siglo XX. Es a partir de los años setenta que incrementa rápidamente el tamaño poblacional y en los ochenta se expande aún más. Algunos factores que explican esta condición tienen relación con las actividades industriales que se instalan en Puebla en los años sesenta, el crecimiento comercial y los servicios, los cuales favorecieron además los niveles de ingreso de la población trabajadora impulsando la demanda de vivienda en la ciudad y la compra de suelo en la periferia de la ciudad.

La ciudad de Puebla, a mediados de los años setenta inicia su expansión urbana, rebasando los límites del municipio capital. A medida que las condiciones de crecimiento económico mejoran y los niveles de ingreso real aumentan. En el mapa 4.1 se observa el conjunto de municipios que forman la Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla.

Mapa 4.1  
Los Municipios que forman la Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla



En el cuadro 4.3 se agrupan los municipios, su tamaño de población, así como la superficie y densidad demográfica. Como se ha señalado, es la ciudad de Puebla el núcleo del cual se desprende el proceso de aglomeración y metropolización. El porcentaje de participación en población de Puebla es del 72 por ciento del total de la Zona, así como el número de habitantes por kilómetro cuadrado. La conclusión es clara, la ciudad de Puebla se expande hacia el exterior, absorbiendo el espacio de los municipios vecinos.

**Cuadro 4.3**  
**Municipios que componen la zona metropolitana de Puebla**

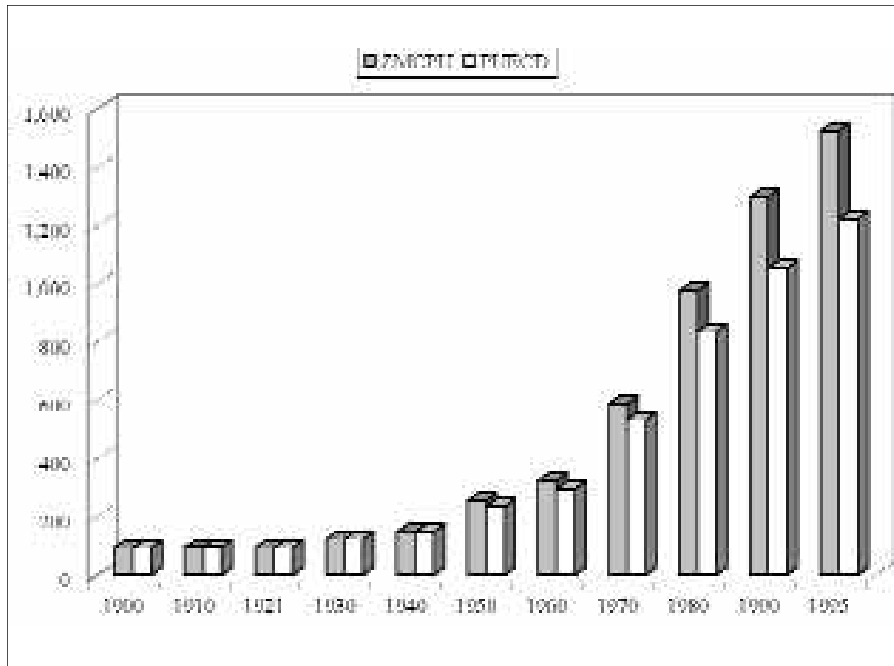
Municipios de la ZMCP	Población		Distribución	
	Absolutos	Relativos (%)	Superficie Km2	Densidad Hab/Km2
Amozoc	64,303	3.4	183.7	350.0
Coronango	27,512	1.5	37.1	743.6
Cuaautinchan	7,083	0.4	136.5	51.9
Cuaautlancingo	46,693	2.5	33.2	1,406.4
Domingo Arenas	5,573	0.3	10.2	546.4
Huejotzingo	50,893	2.7	188.8	269.6
Juan C. Bonilla	14,451	0.8	53.6	269.6
Ocoyucan	23,611	1.3	68.9	342.7
Puebla	1,346,176	71.7	524.3	2,567.6
San Andrés Cholula	55,157	2.9	68.9	800.5
San Martín Texmelucan	121,093	6.4	71.5	1,693.6
San Miguel Xoxtla	9,365	0.5	29.4	318.5
San Pedro Cholula	99,734	5.3	51.1	1,955.6
Tlaltenango	5,387	0.3	37.1	145.6
<b>Total</b>	<b>1,877,031</b>	<b>37.0</b>	<b>1,494.3</b>	<b>1,256.4</b>

Fuente: Elaborado con base en INEGI, Resultados preliminares del XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

En la gráfica 4.2 se relaciona la evolución del tamaño de población de la ciudad de Puebla y la zona metropolitana de la ciudad de Puebla. En la columna de ZMCP se incluye la población total de todos los municipios incluido Puebla para compararlo con el de la ciudad. Es hasta los años cincuenta del siglo pasado que la ciudad de Puebla ocupaba el 100 por ciento del total de la Zona metropolitana. No obstante, a partir de los años sesenta van apareciendo nuevas características en el crecimiento físico de la ciudad y su relación con los municipios vecinos. El proceso de expansión se acelera entre los años ochenta y noventa.

Sin insistir demasiado en la información disponible se concluye que el lapso de mayor crecimiento y formación de la metrópoli poblana es la mitad final del siglo XX. Un aspecto más por considerar es el hecho de que la expansión se realiza de adentro hacia fuera, es decir, del centro de Puebla, de la ciudad central, hacia el exterior, sin que ello implique que hayan sido los municipios vecinos los que se hayan extendido y formado una mancha urbana considerando sus propios centros urbanos.

**Gráfica 4.2**  
**Evolución demográfica de la zona metropolitana y la ciudad de Puebla como núcleo central, 1900-1995**



Fuente: Censos de Población y Vivienda, 1980, 1990 y Censo Nacional de 1995. Estadísticas Históricas, 1985, INEGI.

El proceso de metropolización de Puebla sigue un derrotero particular, en el que la ciudad como tal se va expandiendo toda vez que las condiciones económicas y de crecimiento de los ingresos se ven favorecidos.

La expansión urbana se siguió a partir del núcleo central; a medida que avanza el frente urbano, se absorben pueblos y pequeñas ciudades a través de una conurbación, unión de dos o más ciudades al origen distintas, pero próximas y relacionadas por los ejes de comunicación.

Subrayamos que la forma en que Puebla se expande, no es un caso excepcional, pero permite sugerir la idea de que la expansión urbana que le concierne indica que las actividades económicas y residenciales se han ido dispersando al mismo tiempo que han ido apareciendo nuevos subcentros. Es el caso de Europa donde las ciudades han visto su centro histórico desdoblado con la aparición de nuevos barrios, construidos alrededor de estaciones de tren, los cuales se están extendiendo y transformando a medida que se integran novedosos modos de transporte. En América Latina los

viejos centros coloniales estructurados alrededor de la bien ordenada Plaza mayor o Zócalo, generalmente erigida en el sitio del antiguo centro del poder de las civilizaciones prehispánicas y que fueron los modernos centros hasta antes de la suburbanización se enfrentan al dilema de su conservación o abandono.

El progreso de los medios de transporte, la continua reducción de sus costos, constituye un factor esencial del impulso al crecimiento de los suburbios. En este sentido las redes de transporte tienen una influencia en el tamaño, la naturaleza y la localización de las actividades económicas, así como en la densidad de la población y la característica de la estructura urbana, los precios del suelo y el reparto social de los habitantes, formas que pueden estar en función de la forma de una verdadera segregación.

El transporte urbano es, junto con las políticas de vivienda, los que inciden en la variación de los reportes de fuerzas políticas urbanas y el crecimiento metropolitano.

La movilidad residencial intraurbana tiende sin embargo a ser el motor principal de la expansión urbana, en relación con el desarrollo de los transportes de una parte y por la multiplicación de los centros de empleos de otra parte. Estos factores han sido los detonadores, como en todas las grandes aglomeraciones, de la expansión física de la ciudad y su metropolización.

#### **4.2.2. *La ciudad de Puebla y las actividades económicas***

La ciudad de Puebla se consolida a causa de las economías de aglomeración y de escala, las cuales influyen en la redistribución espacial, tanto económica como social. Con el proceso de expansión es la periferia de la ciudad de Puebla la que se fortalece, particularmente en la aparición de vivienda, nuevos centros de actividad comercial y de servicios especializados, favoreciendo la expansión de la ciudad espacialmente diferenciada.

Este proceso de crecimiento conduce a la pérdida de vitalidad económica y social del centro de la ciudad; la movilidad del empleo hacia la periferia es una de las causas de su debilitamiento, por lo que este, el centro, corre el riesgo de perder en los próximos años su capacidad de atracción de personas, pudiendo transformarse en lugar de destino de grupos sociales menos favorecidos.

Esta es la relación de importancia para las ciudades, de una parte se expanden, crecen territorialmente, rebasando sus límites administrativos, creando un proceso metropolitano, en el que se concentra la población atraída por los empleos, pero esto supone nuevas localizaciones, debidas a las formas en que funciona el sistema de transporte, tanto público como el privado, la oferta de vivienda y, por supuesto, las políticas urbanas impulsadas. Pero de otra, el centro original se ve en peligro de perder su vitalidad y convertirse en un centro más de los muchos existentes.

Plantear un análisis de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla (ZMCP), definida como tal, sugiere un límite específico de corte económico-espacial, ya que plantear la presencia de una zona metropolitana sin definir su parte central y áreas de influencia conduce a distorsiones por el manejo de la información<sup>3</sup>.

Para auxiliarnos en la definición de zona metropolitana recurrimos al concepto *aglomeración urbana* ya que esta categoría está determinada por la movilidad de la fuerza laboral (empleo) entre la localidad urbana principal — lugar donde se encuentran los principales centros de empleo— y las localidades de donde se desplazan los habitantes diariamente<sup>4</sup>. El mercado de trabajo de la aglomeración representa, por tanto, el indicador apropiado para el análisis del comportamiento de localización de las actividades económicas.

En el caso mexicano la aglomeración se determina por la ubicación de la localidad urbana principal, las localidades alrededor de ésta, incluidas aquellas que están fuera de los límites del municipio y del estado, pero que dependen de la localidad urbana principal en términos de empleo. Tal como se indica, en el caso de Puebla en el cuadro 4.3 y mapa 4.1.

La localidad urbana principal dentro de un municipio es en general el centro de atracción del empleo debido a que en esta se concentran las principales actividades económicas. Las localidades que giran en torno a ésta dependen económicamente de esta localidad urbana, ya que sus habitantes se desplazan hacia esta para emplearse. Algunas localidades que no pertenecen al municipio son consideradas también parte integrante de la aglomeración debido a que una proporción importante de sus habitantes se desplazan diariamente para trabajar en la localidad urbana principal.

El caso de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla, se ha considerado la *aglomeración urbana*, compuesta por la localidad urbana principal (la ciudad de Puebla) e incluye, a su vez, las localidades urbanas de los municipios tributarios a la ciudad de Puebla (indicadas en el cuadro 4.3) y ciertas localidades que pertenecen al estado de Tlaxcala, de las cuales parte de su población trabaja en el núcleo principal de la zona metropolitana de Puebla<sup>5</sup>.

---

3 En México no se cuenta con criterios oficiales establecidos para definir una aglomeración urbana estándar, a partir de los diferentes niveles de captura estadística y de decisiones de políticas urbanas y regionales. En el caso de Puebla, incluso, como en la mayoría de las ciudades metropolitanas de México, no hay una aceptación oficial de territorio aceptado como metrópoli. En Estados Unidos, por ejemplo, se define en sus estadísticas la diversidad de estructuras urbanas, la localidad urbana (*urban place*), el área metropolitana estadística estándar (SMSA) y el sistema urbano cotidiano (*Daily Urban System*) (Levine, 1993).

4 Concepto que ya se ha planteado en los primeros párrafos del presente capítulo y que ayuda a distinguir la categoría de metropolización de la ciudad.

5 En este caso la herramienta cartográfica es muy útil pues permite distinguir la presencia de vías de comunicación (carreteras) y una distancia relativa de aproximadamente 40 kilómetros entre la localidad urbana principal (ciudad de Puebla) y las localidades tributarias, es decir, significa un viaje de poco menos de 50 minutos entre el lugar de origen del trabajador y el principal centro de empleo.

¿Es adecuado el criterio del corte metropolitano tomando como referencia únicamente el mercado de trabajo relacionado con el movimiento de la población? Es discutible, no obstante se plantea con fines de delimitación y creación de un sistema de referencia que facilite no sólo la aplicación de políticas urbanas, sino en la obtención de datos estadísticos, ya que hasta el momento no son disponibles o no existen<sup>6</sup>.

Es importante destacar que en el área metropolitana de la ciudad de Puebla (parte central de la metrópoli) conserva aún localidades rurales que conviven con las urbanas y que se ven implicadas en el crecimiento hacia el exterior.

Revisando los datos demográficos de 1900 al 2000 de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla (Gráfica 4.2) se concluye que considerarla como zona metropolitana es muy reciente, ya que la expansión e influencia hacia las localidades aledañas no es mayor de 30 años, pues una proporción importante de la población se concentra en su núcleo central, es decir, la ciudad de Puebla. La participación de las localidades y municipios que hoy conforman la ZMCP se ha mostrado discreta entre 1900 y 1960.

Es interesante destacar que mucho del comportamiento de las ciudades depende del desarrollo económico del país y, por supuesto, de las políticas locales que estimulan la expansión urbana del núcleo central urbano.

#### **4.2.3. *Las actividades económicas en la metrópoli poblana***

No se insiste en la evolución que ha tenido la ciudad de Puebla, a partir del desarrollo industrial textil, la construcción de la autopista que la relaciona con la ciudad de México y con el puerto de Veracruz (Mapa 4.2), así como el establecimiento de la industria ensambladora de autos que es, todavía, uno de los soportes esenciales de la base económica de la ciudad, puesto que diversos autores se han ocupado de hacerlo (Melé, 1994).

El interés se centra en describir la característica económica de la metrópoli poblana, la cual, dentro del conjunto del sistema de ciudades, a diferencia de Guadalajara y Monterrey, tiene la ventaja de la cercanía de la ciudad de México, la que a su vez, es una desventaja ya que esta condición limita sus posibilidades de crecimiento económico al tener enfrente a una ciudad que ofrece una mayor capacidad en economías de aglomeración y de escala.

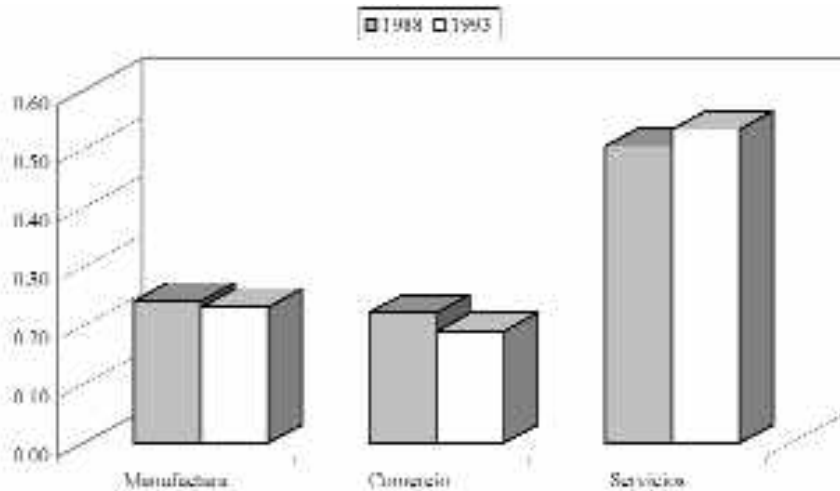
---

6 Autores como Melé (1994) definen a esta área como región urbana, algunos otros autores la denominan zona urbana. El Programa Nacional de Desarrollo Urbano define la ZMCP basándose en 13 municipios poblanos y seis del estado de Tlaxcala. Sin embargo, insistimos, el problema, en parte, es cierto, es la definición, pero en una proporción más importante es la posibilidad de obtener y crear una base de información que considere a la ZMCP como aglomeración urbana y dirija una adecuada intervención para resolver los problemas que enfrenta esta.

Tomando como referencia un estudio realizado por la unidad de análisis económico de Banamex<sup>7</sup> observamos que del total del Producto Interno Bruto generado en dos diferentes años, 1988 y 1993, se muestra una participación por gran división, estableciéndose una distribución de forma reveladora (Gráfica 4.3). La zona metropolitana de la ciudad de Puebla se manifiesta más inclinada hacia las actividades de tipo terciario, es decir, actividades relacionadas con el comercio y los servicios (confundidos servicios personales y al productor).

La explicación de esta condición puede entenderse, a condición de profundizar con mayor detalle la información disponible, a una cada vez mayor concentración del comercio al mayoreo en la ciudad de México, y una creciente disponibilidad de servicios personales y de empresas en las ciudades de menor tamaño, lo cual hace que el sector terciario se fortalezca en Puebla.

Gráfica 4.3  
Participación por gran división en el PIB de la ZMCP, 1988 y 1993



Fuente: Información de ESEM, BANAMEX, Marzo, 1998, pp. 75-76.

7 Pocos estudios sobre las economías urbanas del país se han realizado hasta el momento. La unidad de estudios económicos del Banamex propone una metodología interesante para conocer el aporte de las 38 zonas metropolitanas reconocidas en el país por el INEGI para sus encuestas oportunas de empleo urbano, Banamex (1998).



La presencia del comercio al menudeo como son las tiendas de gran superficie y aquellas que se localizan en los centros comerciales es un factor más de explicación de la tendencia observada para Puebla. Llama, por tanto, la atención el sector manufacturero, que no obstante participar relativamente menos dentro del total producido por la ZMCP, es notoria su presencia si se analiza su participación de un año a otro. No obstante, debe manejarse con prudencia la información ya que este sector tiende a desplazarse hacia la periferia de la aglomeración poblana, seleccionando en muchos casos localidades de la misma área metropolitana, pero que contablemente se ubican en municipios de un estado vecino<sup>8</sup>.

#### **4.2.4 *Las actividades económicas y la distribución espacial intraurbana***

Comentarios sobre la base del producto de un trabajo anterior (Pérez, Rojas, Vázquez, 1996) se realizaron análisis del cociente de concentración, comparando las cuatro metrópolis de México y el sistema urbano, con el objeto de observar, en función del empleo, la especialidad espacial de la ZMCP. En este se detectó que la actividad textil tiene una fuerte concentración en la aglomeración urbana de Puebla. Puebla tiene una larga tradición textilera; tradición que ha perdurado, ya que llegó a constituirse en parte importante de su base económica. La presencia de esta industria en Puebla continúa siendo importante por el empleo que concentra.

Más recientemente Puebla mantiene su base económica, además de la industria textil moderna, en la industria de producción de automotores. El caso de la ZMCP es interesante, ya que al concentrar una parte importante de estas actividades, le permite mantener una presencia por el soporte que da a su posición dentro del sistema urbano nacional.

Las condiciones económicas internacionales y de la empresa armadora ponen a la metrópoli poblana en una situación de franca competencia, desde el punto de vista espacial, por mantener su preeminencia en esta rama industrial. Es importante observar la evolución en los años próximos ya que mucho dependerá de la capacidad de la aglomeración urbana poblana el sostenerse sobre esta base económica.

El sector de mayor dinamismo, después de la empresa armadora y de la industria textil, es el sector terciario, pues de acuerdo con la información del Producto Interno Bruto, es posible sugerir que una parte impor-

---

8 De otra parte, si bien la información ilustra adecuadamente las condiciones de la ZMCP debe considerarse que la formación de las ciudades es larga, por lo que cinco años no son suficientes para afirmar acerca de cambios estructurales que afectan los cambios urbanos. Son, a pesar de todo, indicadores de una tendencia que es posible se mantenga en los años siguientes.

tante de su crecimiento se debió a la presencia de servicios personales, al consumidor y, probablemente, a una relativa y aún limitada presencia de servicios destinados a las empresas.

Una primera conclusión que se plantea es que la cercanía con la metrópoli nacional es ventajosa pero a la vez limita su capacidad de crecimiento económico. No obstante, la ZMCP tiene un crecimiento de población indiscutible. La expansión urbana es cada vez más notable, a pesar de que esta es heterogénea, acorde con las condiciones económicas que subyacen en la economía nacional y la economía local.

### 4.3. Los ejes de crecimiento económico de la metrópoli

En estudio realizado en 1996 (Polèse, Pérez y Barragan) se detectó que el centro de la ciudad de Puebla, el centro histórico, tendía a ser rebasado por la aparición de nuevos centros de actividad comercial y de servicios. En efecto, a nivel intraurbano la ciudad, tradicionalmente uninuclear, observaba un proceso de fragmentación notorio que ponía en riesgo la unidad urbana que hasta los años 80 parecía mantener.

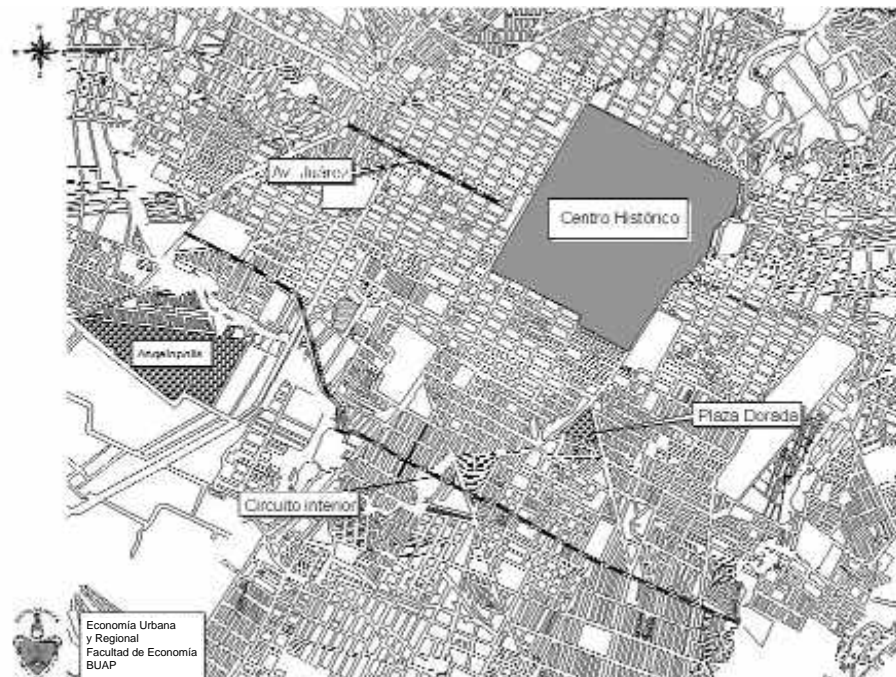
El redespliegue espacial de las actividades económicas, en particular su núcleo central, sigue, *grosso modo*, las tendencias observadas en otras ciudades, es decir, las restricciones de espacio y los cambios tecnológicos (Polèse, Pérez, Barragan, 1996) presionan a la industria manufacturera, a las empresas de almacenamiento (bodegas) y de distribución a localizarse en la periferia de la ciudad. En ese momento la impresión obtenida era que el centro de la ciudad de Puebla perdía actividades industriales en favor de una mayor presencia de actividades terciarias.

A fines de los años 1970 y mediados de los años 1980 aparecieron centros comerciales al exterior del centro de la ciudad, como un complemento natural y lógico de las nuevas zonas residenciales instaladas al exterior del núcleo central, inducidos por la migración de grupos sociales de ingresos medios y altos (Germain y Polèse, 1996). En los años 1990 la tendencia se confirma al observarse una acentuación de la expansión urbana, cada vez más fuerte hacia los cuatro puntos cardinales del núcleo central.

Sin embargo, pareciera que la forma urbana de Puebla, conforme se extiende y consolida como ZMCP se torna fragmentada, es decir, conviven tres centros de actividad, dándole la forma urbana de la ciudad un cierto aire al modelo de desarrollo de las ciudades americanas, guardadas todas las proporciones del caso. Si la tendencia se mantiene —la cual aún no se confirma fehacientemente—, entonces el centro corre el riesgo de declinar como núcleo económico, cultural e institucional de la ciudad.

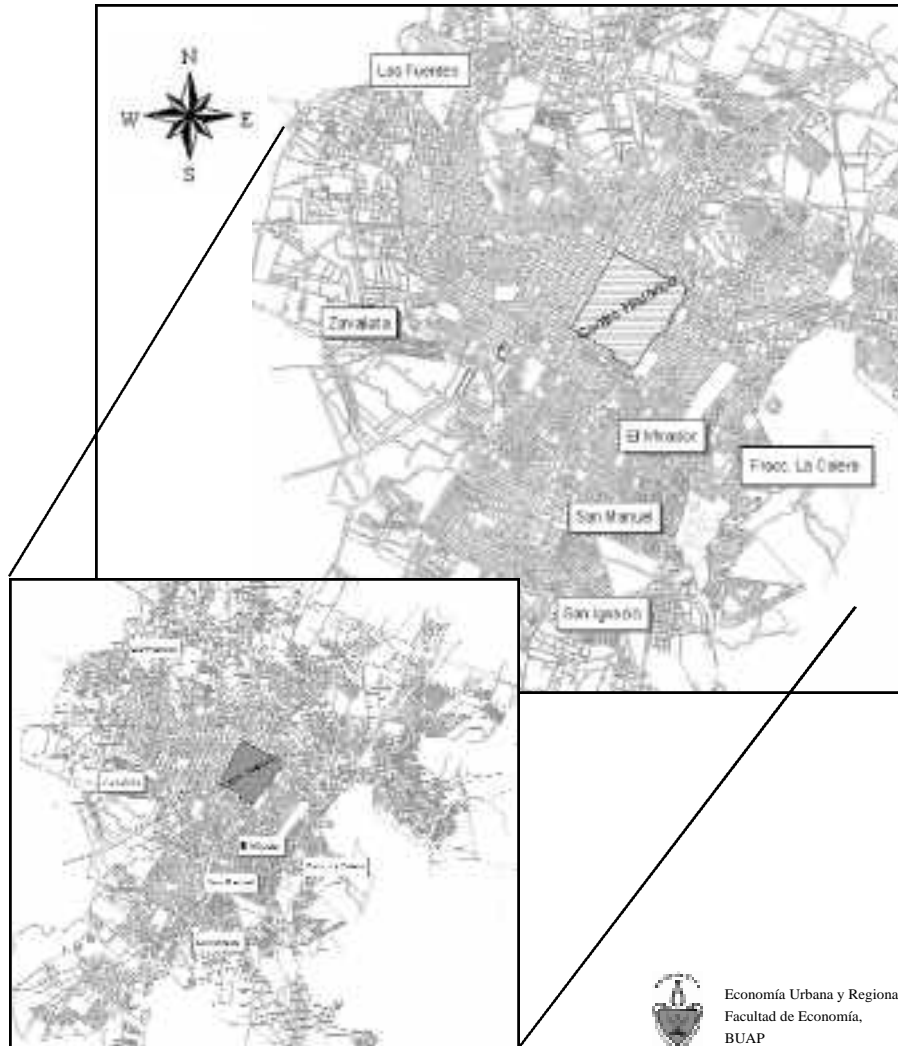
De acuerdo con los resultados de una encuesta realizada (Polèse, Pérez, Barragan, 1996) los lugares privilegiados donde se localizan las actividades terciarias dinámicas, que definen la atracción como centro de negocios, se encuentran en el suroeste de la ciudad. Sin embargo, es importante destacar que, una vez más, el centro de atracción se desplaza más al sur, donde está ocurriendo actualmente la modernización de la ciudad. La zona de Plaza Dorada, a fines de los años 1980, el área de las Ánimas a mediados de los años 1990 y el desarrollo del circuito económico Angelópolis que se ha consolidado en los años finales de los noventa y que en este decenio del siglo XXI se constituirá muy probablemente en el área del complejo comercial y de servicios, además de cultural y residencial, para grupos de altos ingresos; en esta área se localizan centros de educación privados y lugares recreativos que se conjuntan como una zona moderna e integrada, relacionada con un sistema de autopista (periférico) que no hace necesario pasar por el núcleo original que dio vida a la ciudad (Mapa 4.2).

Mapa 4.2  
**Localización del Centro Histórico y subcentros  
Angelópolis y Plaza Dorada.**



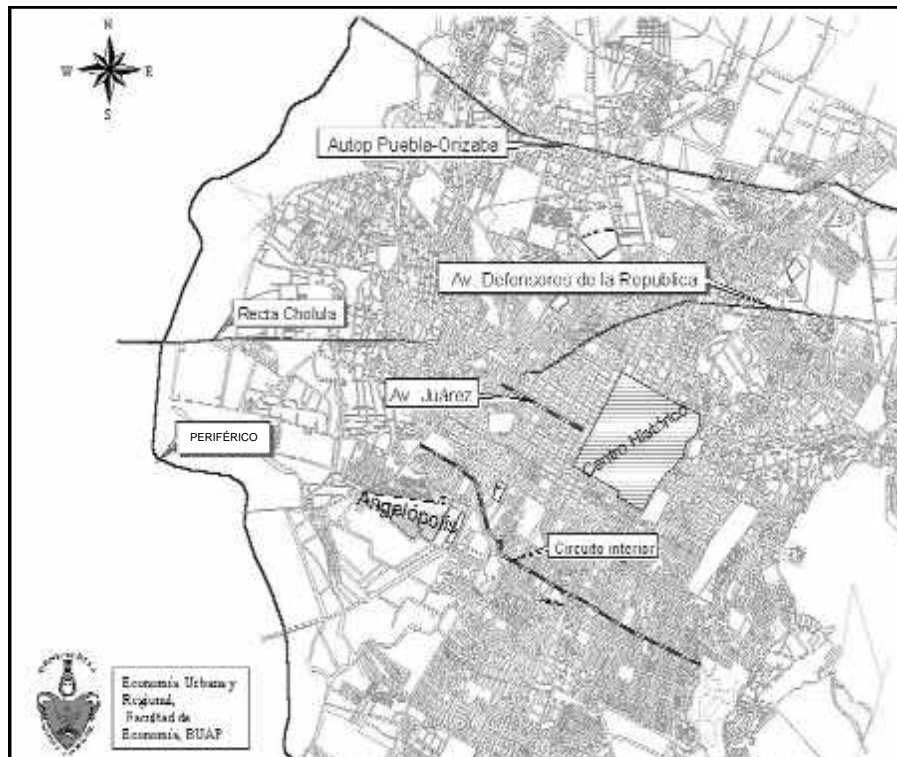
El proceso de fragmentación espacial de las actividades económicas pone en riesgo al centro de la ciudad. No sólo es un llamado de atención a las condiciones económicas que se están observando, sino también por los efectos sociales que tiene sobre la distribución espacial de la vivienda y los servicios que estas requieren. En efecto, la ciudad de Puebla, núcleo principal de la ZMCP, ha tenido una rápida expansión, la cual ha obligado a cambiar la vocación del suelo para uso habitacional y de comercio y servicios en los últimos quince años (Mapa 4.3).

Mapa 4.3  
Algunas zonas residenciales de altos ingresos de la ZMCP.



La parte norte de la ciudad ha crecido de forma tal que la principal autopista de enlace con la ciudad de México y el puerto de Veracruz han quedado prácticamente dentro del esquema urbano, ya que al promoverse en esta parte de la ciudad la zona industrial no se protegió el suelo, siendo este utilizado para asentamiento humano, muchos de ellos irregulares, y para el establecimiento de viviendas en zonas de alto riesgo. En tanto que en la parte oriente el crecimiento de la ciudad ha sido particularmente de vocación habitacional de tipo medio y medio bajo. Por el contrario, hacia el poniente, en dirección al municipio de Cholula, la relación es cada vez más estrecha, signado ello particularmente por la construcción de vivienda que refleja altos ingresos (Mapa 4.4).

Mapa 4.4  
Autopistas y avenidas de la ZMCP y el Centro Histórico.



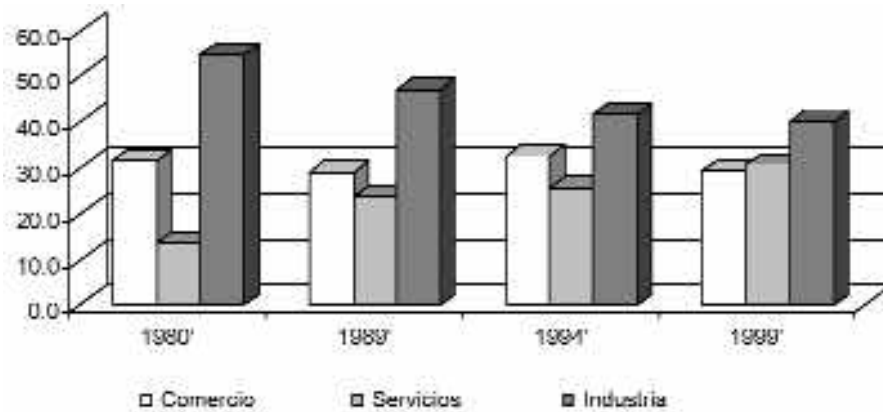
En esta perspectiva, se nota una marcada diferenciación entre los componentes de la ZMCP, ya que la expansión urbana se hace del núcleo principal hacia el exterior, en la cual los municipios que forman parte de esta metrópoli se ven impactados de forma diferente. La construcción del anillo vial denominado periférico, que en principio se propuso rodeara al núcleo urbano principal enlazando tres municipios, ha sido finalmente construido en sólo una parte de lo proyectado. A pesar de este límite del proyecto original, la vialidad animará hacia un mayor crecimiento de la ciudad hacia el exterior, poniendo en riesgo aún más la vitalidad del núcleo central, particularmente si se piensa en función de los desarrollos que se están incrementando en el sur de la ciudad.

#### 4.3.1 La zona metropolitana, los cambios en el empleo

El análisis de la ZMCP plantea una serie de retos interesantes, comenzando por la definición de la misma zona metropolitana. Caracterizando sus principales aspectos que la conforman y su relación con el comportamiento económico. Uno de los retos inmediatos es la recuperación de información del empleo y su distribución espacial.

Gráfica 4.4

Población ocupada para los tres sectores de actividad urbana en la ZMCP



Fuente: INEGI, 1980, 1989, 1994, 1999

Los datos de la gráfica 4.4 ayudan a mostrar el comportamiento de la población ocupada total en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla, para periodos quinquenales (aunque no se incluyen los datos de 1985). Se distingue, en principio, que la proporción del empleo que va ganando posición es el de los servicios, el cual en los años 1980 era apenas cercano al 10 por ciento. En tanto que la industria manufacturera disminuye en términos relativos. En conjunto, el comercio y los servicios capturan el mayor porcentaje del empleo. De otra parte, a pesar de observarse una menor presencia absoluta de empleo en servicios que en comercio, se puede deducir que el crecimiento de los servicios (a personas y a empresas) creció más rápidamente que el de comercio.

**Cuadro 4.4**  
**Población ocupada total por sectores ZMCP**

	Personal ocupado Comercio	Personal ocupado Servicios	Personal ocupado industria	Total P. O. en la ZMCP
1980	33,889	14,624	58,760	107,273
1989	48,990	39,885	79,406	168,281
1994	81,553	64,145	103,937	249,635
1999	93,882	98,086	127,757	319,725

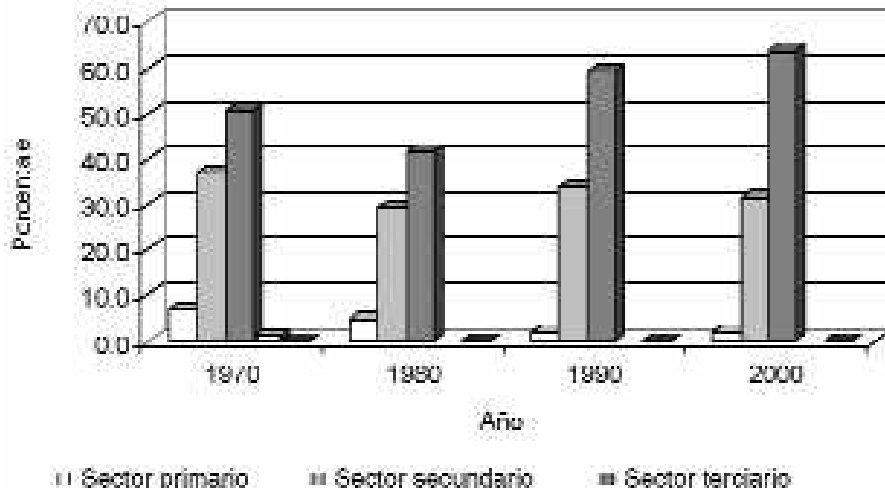
Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, México.

En el cuadro 4.4, las cifras absolutas del empleo en la zona metropolitana de la ciudad de Puebla evidencian crecimiento de los sectores de actividad urbanos. No deja de llamar la atención que la industria es aún central en el empleo, pero va disminuyendo conforme los servicios aumentan. Esta es una tendencia interesante en el caso analizado.

Si se revisa la evolución de la población económicamente activa de la zona metropolitana, obtenida de los censos de población y vivienda de los últimos treinta años, se puede observar que es el sector terciario el que va en incremento y el secundario disminuyendo. Se confirma la condición de empleo en la ZMCP, pero aquí lo importante por subrayar es que hay una coincidencia entre la población ocupada total de los censos económicos y la Población Económicamente Activa (PEA) obtenida de los censos de población y vivienda.

Gráfica 4.5

**Población económicamente activa en los sectores de actividad de la ZMCP**



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, México.

En suma, las condiciones de la economía de la zona metropolitana de Puebla se sustentan en las actividades del sector terciario. No obstante, será necesario que se considere que parte importante de los empleos en el sector terciario son principalmente de comercio al menudeo y servicios personales. Los servicios a las empresas están presentes, sí, pero ello implica que probablemente se ubiquen en el exterior del centro de la ciudad.

**4.3.2 La dinámica de expansión espacial**

Las ciudades son centros de producción, de cambio y de reestructuración espacial a causa de la influencia que ejercen tanto en su propia economía como en su área de influencia (Polèse, 1998). En este sentido, cuando las condiciones económicas de una ciudad varían, la propia ciudad se transforma, pudiendo constituirse en centro de atracción o, por el contrario, de rechazo si las condiciones económicas no son las esperadas (Stabler y Howe, 1988; Parr, 1985; Pérez, Rojas, Vázquez, 1996; Pérez, Polèse, Barragán, 1996).

Los procesos de cambio dinámico de las ciudades no son independientes del nivel de desarrollo del país donde estas se ubican (Pérez, Polèse,



Barragán, 1996). Algunas tendencias son predecibles y comunes, mientras que otros cambios de la forma urbana son altamente sensibles a las condiciones locales.

En el caso de Puebla, como ha ocurrido en otras ciudades, es la continua expansión geográfica que se extiende más allá del perímetro de la tierra urbanizable, la cual avanza como un proceso “predecible” no únicamente porque la población urbana crece, sino porque el consumo *per capita* del suelo urbano es una función directa del ingreso, manifestación misma del crecimiento económico del país.

La tendencia se vio acentuada con el aumento de los ingresos, pues se asocia a una mayor movilidad interna en el espacio urbano, debida a los cambios generados en los sistemas de transporte tanto público como particular, lo cual permitió que parte significativa de la población se aleje del perímetro tradicional de la ciudad.

Las nuevas zonas residenciales se hacen acompañar por las actividades comerciales de detalle y de servicios personales asociados a las necesidades de los nuevos residentes, lo cual refuerza aún más un sensible cambio en las estructuras urbanas.

El cambio en la estructura económica de la ciudad, en particular del crecimiento de la actividad de servicios, ejerce una presión creciente en la localización. Los llamados servicios, particularmente los destinados a la producción<sup>9</sup> determinan la posición jerárquica urbana y el nivel de desarrollo. Los servicios a la producción buscarán la localización más central, tanto dentro de la jerarquía urbana como dentro de la ciudad.

Debido a los cambios tecnológicos propios dentro de la industria manufacturera, las fábricas, los almacenes al mayoreo y las actividades de distribución, se desplazaron de su localización central hacia áreas industriales donde el espacio es relativamente disponible a bajos precios. Se siguió un proceso de desindustrialización del área central, conforme la industria se modernizó, se hizo uso más intensivo en capital y más extensivo en espacio, reforzando la tendencia hacia la descongestión en los modelos de localización (Pérez, Polèse, Barragán, 1996).

Se puede afirmar que la dinámica de transformación de las ciudades tiene una relación estrecha con las condiciones internas, pero básicamente con el nivel de desarrollo económico del país o región al que pertenece dentro del sistema de ciudades. Los cambios económicos, marcados por la reorientación en el comportamiento de las actividades económicas, tienen gran influencia en el comportamiento espacial.

---

9 Por servicios a la producción o servicios a las empresas se considera a aquellos que requieren de empleo calificado, generalmente con título universitario y que se localiza para su oferta en sitios de atracción central, es el caso también de las actividades bancarias y financieras, así como de seguros, entre otros, tal como se explica en el capítulo 1 de este libro.

En este sentido Puebla, como cuarta ciudad de importancia, tiende a especializarse en actividades de servicios y comercio para la región sur y sureste de México. Aunque tiene una fuerte competencia e influencia de la ciudad de México, a 120 kilómetros de esta, lo cual le impone un límite a la especialización en servicios productivos, a causa de la razón indicada, además de que el desarrollo económico de México hasta los años ochenta se basó en la concentración de actividades alrededor del poder político. Ello explicaría en parte la fuerte presencia de la ciudad de México y la relativa debilidad de Puebla para afrontar la posición de la Zona metropolitana de la ciudad de México.

#### **4.4. Conclusión**

En resumen, se puede esquematizar la evolución de la estructura urbana de Puebla de la forma siguiente:

En principio el sector manufacturero, principalmente textil y metalmeccánica mostraron un crecimiento dinámico, aportando parte significativa del empleo. Entre los años 1960 y 1970, se condujo a una ligera concentración de la industria en la ciudad. Los servicios (particularmente los relacionados con el sector financiero y los servicios a las empresas) tuvieron en, ese momento, un desarrollo modestamente reducido, a pesar de estar concentrados en el centro de la ciudad. En este lapso las políticas de desarrollo urbano favorecieron la instalación de servicios esenciales para generar condiciones del desarrollo.

Los cambios económicos de México en los años 1980, con la apertura al comercio internacional y la reestructuración industrial impulsada en ese periodo, reorganizaron las condiciones de la economía mexicana. En este sentido la industria entró en una fase de maduración, lo cual permite sugerir que alcanzó el máximo de su crecimiento, medido en términos del aporte al empleo nacional y la participación del mismo en las grandes ciudades.

Las empresas de la industria, no obstante, comienzan a desplazarse al exterior de la ciudad a causa del alza de los impuestos prediales, además de los problemas de contaminación y congestión que provocan y padecen. Este proceso permite a las pequeñas y medianas ciudades próximas aprovechar la salida de esta industria al recibirlas en sus espacios, como es el caso de los municipios del estado de Tlaxcala cercanos a la ciudad de Puebla.

En esta fase del desarrollo económico los sistemas de transporte de mercancías, así como el transporte público, además de las carreteras, permitieron aumentar la eficiencia haciendo que la localización industrial sea más descentralizada que en los albores de la industria. Durante esta fase los servicios a la producción y el comercio al mayoreo aumentaron su par-

ticipación en el empleo. Se concentraron espacialmente en la parte central de la ciudad.

A mediados de los años noventa la ciudad de Puebla pasa de tener un sector predominantemente comercial y de servicios, con el acompañamiento de la ramas industriales textil y de automotores, a pesar de que a mediados de los años ochenta se preveía una declinación del sector manufacturero al verse reducida su participación dentro del empleo total (Lemelin y Polèse, 1993).

El sector de actividad comercial y de servicios es más sensible a las economías de aglomeración, por lo que se imponen como fuente de crecimiento del empleo<sup>10</sup>. En la aglomeración urbana la consecuencia del crecimiento de los servicios acelera el aumento del precio del suelo, particularmente en la parte céntrica.

En suma, el esquema planteado muestra también que los patrones de comportamiento espacial de la ciudad y la actividad económica no son totalmente independientes del comportamiento de otros factores, por lo que es importante considerarlo con la prudencia necesaria. Es únicamente un esquema de referencia que permite ubicar el carácter de la ZMCP y los cambios que se manifiestan en ésta.

La ZMCP tiene, no obstante, en los años por venir la necesaria reconsideración de fortalecer su base económica, ampliarla hacia actividades más dinámicas, que permitan un desarrollo más acorde con las condiciones competitivas que se imponen en México. El cambio en la estructura económica de la ciudad, en particular el crecimiento de la actividad de servicios a la producción, debe determinar la posición jerárquica urbana y el nivel de desarrollo.

En este sentido la ZMCP deberá, como cuarta ciudad de importancia nacional, tender a especializarse en actividades de servicios y comercio para la región sur y sureste de México, a pesar de que tiene una fuerte competencia e influencia de la ciudad de México, a 120 kilómetros de esta, lo cual le impone un límite a la especialización en los servicios, además del desarrollo económico de México, el cual está en un periodo de definición y reestructuración económica.

---

10 En el caso de ciudades de países desarrollados los porcentajes se distribuían como sigue: el sector terciario, las finanzas y los servicios a la producción han incrementado de manera constante su participación en el total del empleo. En 1950 las finanzas absorbieron 7.1% del empleo total del sector; en 1986 su participación se elevó a 8.4 %. En el caso de los servicios a la producción, su participación aumentó de 20.1 a 30.7 % en el mismo periodo (McKenzie y Smith, 1987).



## TERCERA PARTE:

---

LA VITALIDAD ECONÓMICA DEL CENTRO DE LA CIUDAD  
DENTRO DE LAS REGIONES METROPOLITANAS



# CAPÍTULO V

## EL CENTRO DE LA CIUDAD DE PUEBLA. ENTRE EL RESURGIMIENTO Y LA DECLINACIÓN

---

SALVADOR PÉREZ MENDOZA, ERIKA ROMO ROMERO

### 5.1 Introducción

El caso del centro de la ciudad de Puebla es especial. Además de ser el centro económico y social de la ciudad es el símbolo cultural e histórico. La ciudad de Puebla, en su origen, durante la colonia, nace ya urbanizada, diseñada para un grupo social que la habita y una organización como lo es el ayuntamiento. La ciudad fue fundada con el objetivo de consolidar una ciudad de enlace para el comercio y la industria durante el siglo XVI. Después de cuatro siglos el centro de la ciudad de Puebla continúa siendo centro de reunión social y en el cual la movilidad de la población es persistente, aunque en cuanto a la presencia de actividades económicas, el empleo y habitantes denota cierta declinación ante el crecimiento de la ciudad.

Las condiciones de ubicación de la ciudad de Puebla tienen una relación estrecha con su fundación. Es una ciudad que históricamente surgió por una localización consciente<sup>1</sup>. La ubicación de la ciudad de Puebla fue elegida por estar en el centro mismo, cercana a la capital de la Nueva España, bajo condiciones propias de la cultura que se asentaría y fundiría con la cultura original del país, así surge la traza urbana de la ciudad de Puebla<sup>2</sup>.

---

1 Diversos factores influyeron en la fundación, entre los principales figuran una solicitud hecha por el Obispo de Tlaxcala al rey Carlos V de asentar población europea entre dos ciudades indígenas (Cholula y Tlaxcala), además de querer demostrar que la vida económica colonial podía desarrollarse sin recurrir al sistema de enmiendas, sino basada en el esfuerzo personal de sus miembros, además de que sería una ciudad rodeada de una población indígena de alta densidad (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2001).

2 Esta parte de la ciudad fue el núcleo de su fundación en 1537, fue nominada en 1986 por la UNESCO Patrimonio Cultural de la Humanidad, por lo que esta parte de la actual ciudad es conocida comúnmente como Centro Histórico.

La segunda mitad del siglo XX impulsó a la ciudad de Puebla al crecimiento, después de un proceso de industrialización lento pero estable; con la instalación de una empresa armadora de automóviles las condiciones cambiaron rápidamente, al dinamizar la economía de la región. La demanda de suelo urbano para la habitación creció, la fisonomía de la economía cambió entre los años sesenta y noventa, al verse favorecidos el crecimiento de las actividades comerciales y de servicios. El crecimiento del transporte, tanto privado como público, aumentó rápidamente, propiciando que el centro entrara en una situación de competencia frente a subcentros que aparecen en la periferia.

El centro de la ciudad se sostiene a pesar de la presencia de subcentros y el desplazamiento de sus habitantes hacia la periferia. Una de las razones de su sostenimiento es la permanencia de actividades públicas, educativas y culturales, las cuales concentran importante segmento del empleo, el cual se ve complementado con actividades de comercio al detalle y servicios personales. La localización en el centro histórico de las oficinas y la sede de la Presidencia municipal de la ciudad, así como las oficinas del gobierno del estado de Puebla y algunas delegaciones del gobierno federal y la Universidad Autónoma de Puebla, sostienen la movilidad social de esta parte de la ciudad. Estas actividades coadyuvan a sostener la actividad y como sitio de reunión social en este espacio público.

Un aspecto que pudiera ser contradictorio, pero significativo, a pesar de que no se tienen datos para probarlo plenamente, es que probablemente el centro histórico se constituya en el centro de actividades económicas destinadas a grupos sociales de ingresos medios, que utilizan el transporte público, ya que en el centro se hace el cambio de rutas, hacia las diversas direcciones de la ciudad.

El destino del centro histórico es aún incierto, al observarse un relativo desplazamiento de las actividades y de habitación hacia la periferia y, por otra parte, presencia significativa de actividades públicas y educativas, además de que a mediados de los noventa del siglo XX se construyó y entró en funcionamiento, a un costado (al este del Zócalo) el Centro de Convenciones, que ha dado pauta a un corredor turístico cultural que inicia en ese lugar y continúa en el Barrio del Artista, pasa por El Parian (centro de artesanías) y el edificio central universitario de la Universidad Autónoma de Puebla que da lugar al barrio universitario, el Barrio de Los Sapos y culmina con el barrio de Analco, corredor que ha reactivado esta parte del centro, mientras que en la parte noroeste del centro histórico los edificios de viviendas se deterioran lenta e inexorablemente, sin posibilidad de ser restaurados y darles uso, sea de tipo económico o vivienda.

La pregunta que se plantea este capítulo es de si el centro de la ciudad enfrenta un proceso de decadencia frente a nuevos espacios de actividad económica. Cuestión que es importante y cuya respuesta se resuelve a través de



la pregunta ¿Qué tipo de actividad económica y tamaño del empleo prevalece en el centro? Por lo que en este capítulo la línea que conduce el análisis sugiere que en el centro de la ciudad de Puebla el empleo de las actividades del sector público y el educativo universitario, además del empleo del comercio al detalle, son los que sostienen al centro de la ciudad.

Por otra parte, las actividades económicas que permanecen en el centro, llamado centro histórico, son, en su mayoría, destinadas al consumo de población de ingresos medios y bajos. Por lo que en este apartado se pasa revista al tipo de actividad económica y el empleo dentro de un cuadro específico del centro de Puebla, con el objeto de observar la vocación del núcleo original y que afronta, en el último cuarto del siglo XX, una fuerte competencia contra otros espacios económicos de la misma ciudad.

## 5.2 Puebla, ciudad de rápido crecimiento en el último cuarto del siglo XX

Las condiciones del crecimiento que ha observado la capital poblana deben comprenderse también en el contexto del sistema urbano nacional<sup>3</sup>. La ciudad de Puebla siempre ha sido una ciudad importante en la red urbana, en particular por su posición geográfica entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, así como con el resto de las ciudades del sur y sureste de México (mapa 5.1).

Mapa 5.1  
Puebla entre el Distrito Federal y Veracruz



Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

3 Puebla es la cuarta ciudad de mayor tamaño en población del país. No obstante, esta posición privilegiada es adversa en lo económico, ya que la ciudad depende del comportamiento de la ciudad de México. El tamaño económico y poblacional de la ciudad de México plantea una situación de escasa competencia. El problema de Puebla es que se localiza a 127 kilómetros de la ciudad de México, lo cual implica un pesado problema en orden de preferencia de inversiones y actividades.

En el capítulo cuatro se describió como la ciudad de Puebla adquiere el carácter de Zona Metropolitana, a causa del crecimiento demográfico, la absorción de municipios vecinos hacia donde se desarrollan zonas habitacionales y actividades industriales, las cuales relacionan a la población a través del transporte y vías de comunicación; esta rápida metropolización pone en riesgo la vitalidad del centro de Puebla.

Hacia los años 60 del siglo XX la ciudad se expandió, creció físicamente hacia la periferia, con la aparición de nuevos asentamientos humanos, muchos de ellos relacionados con los cambios económicos que la economía mexicana y poblana observaban, dando paso al surgimiento, en algunos casos, y en otros a la consolidación de grupos sociales de ingresos altos <sup>4</sup>.

A principios de los años setenta la actividad económica, tanto industrial como comercial y de servicios, inició un repunte importante que transformó no solo al centro, sino a la ciudad misma. A fines de esos años se establecieron las primeras tiendas comerciales basadas en el sistema departamental, con lo que se iniciaba también la competencia con el tradicional comercio al detalle como son las tiendas de productos especializados, por ejemplo las boneterías y ferreterías, entre otras. El panorama económico comenzó a evidenciar que la ciudad tendía a seguir el modelo americano, basado en la expansión de la ciudad y surgimiento de plazas y centros comerciales. Hacia fines de los años 70, se instala el primer centro comercial al sur del centro de la ciudad en un espacio que dio lugar a una competencia con el tradicional centro de la ciudad.

El dinamismo de la economía poblana mostró rápido crecimiento, que a su vez, generó un incremento poblacional de 1970 hacia el 2000 (ver cuadro 4.2). De una ciudad de 500 mil habitantes (en 1960) pasó a un millón 300 mil en el 2000. A principios del siglo XX, el límite de la ciudad se ubicaba entre las calles 20 oriente-poniente, el río de San Francisco (hoy Boulevard 5 de Mayo), la 11 norte-sur y lo que hoy es la 19 oriente-poniente. Un cuadrado reticular perfecto de la ciudad que iniciaba, en el centro, la Plaza Mayor o Zócalo y de la cual giraban los poderes locales de la ciudad, la Iglesia Mayor o La Catedral y el Palacio Municipal y, por supuesto, los establecimientos comerciales y de servicios más importantes de la localidad, así como las casas de los potentados de la época<sup>5</sup> (Mapa 5.2).

---

4 Surgen nuevas zonas residenciales en ese lapso, como el caso de la colonia La Paz al poniente de la ciudad, la Colonia Mirador al sur del centro, además que el río de San Francisco, límite físico entre la ciudad española y la población indígena al este, se entuba para construir el Boulevard 5 de Mayo, que relaciona a la ciudad del sur al norte, librando al centro de la ciudad.

5 El cuadro reticular de la ciudad se mantuvo casi idéntico hasta los años 1960, años en los que se comienzan a generar cambios sistemáticos en la economía. Estaba iniciándose una etapa de crecimiento económico sostenido, basado en el mercado interno; en esos años México comenzó la etapa de industrialización acelerada con impacto en el resto del país, y Puebla no era la excepción.

Mapa 5.2  
**Área del Centro Histórico de la ciudad de Puebla, origen de la ciudad**



Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

El centro de la ciudad, en los setenta, observó cambios más profundos en su fisonomía. De ser una ciudad con actividades comerciales y de servicios personales de pequeña escala, acorde con el tamaño de población de esos años, se reorganizó en función de la dinámica que seguía el nivel de ingresos de la población y de las nuevas actividades económicas. Simultáneamente, los grupos sociales de altos ingresos, que habitaban en el centro, se desplazaron hacia la periferia fortaleciendo no solo nuevas formas de consumo sino de usos de suelo habitacional al exterior del centro<sup>6</sup>.

6 Es de considerar también que la expansión de la ciudad implicó el surgimiento de un área metropolitana, es decir, municipios aledaños a la ciudad se integraron rápidamente a las actividades económicas centrales. Es de llamar la atención, no obstante, que estos municipios han sido alcanzados más por la expansión y movimiento de la población de la ciudad que de los propios municipios hacia la ciudad. Es importante indicar que algunas localidades de municipios del vecino estado de Tlaxcala están estrechamente vinculados a la ciudad de Puebla (Véase el capítulo 4).

El centro se mantuvo como el núcleo central de las actividades de consumo hasta principios de los años ochenta, ya que, a pesar de la aparición de nuevos centros de consumo y de actividad, aún pocos espacios le disputaban la primacía como lugar de referencia esencial para las compras y de reunión social<sup>7</sup>.

### 5.3 La desconcentración del centro en los ochenta

En la década de los ochenta se planteó para el centro de la ciudad un esquema de desconcentración de actividades económicas, del comercio tradicional y del transporte. La desconcentración que más impacto tuvo en el espacio económico del centro de la ciudad fue el cierre del principal centro de abasto al mayoreo y menudeo que operaba en la ciudad después de más de setenta y cinco años. La desconcentración del mercado La Victoria y su dispersión hacia diversos puntos de la ciudad implicó el cierre masivo de actividades colaterales relacionadas con este mercado y el cierre de áreas de distribución que daban una gran vida al centro. Al mismo tiempo se desplazaron las terminales de autobuses de servicios foráneos hacia una central única en la periferia. La movilidad de personas, por el ascenso y descenso de pasajeros, permitía la presencia de actividades relacionadas con la demanda derivada generada por el tránsito de personas y vehículos, la cual se perdió al desplazarse estas terminales<sup>8</sup>.

Si bien en este capítulo se plantea la cuestión relativa al tipo de actividades económicas y empleos que permanecen en el centro de la ciudad, al considerar el proceso de desconcentración de actividades hacia la periferia de la ciudad, la lógica que se planteó a la ciudad, con esa desconcentración, fue el inicio de una competencia con los subcentros creados, no solo a través de la política urbana impulsada por las administraciones estatales y municipales del momento, sino también por el propio crecimiento determinado por las actividades económicas que se instalaron en la periferia.

---

7 Si bien, es a partir de los años cincuenta en que se observan los primeros asentamientos espontáneos fuera de control y aislados en la expansión de la ciudad, el desbordamiento de los límites municipales que se observa actualmente, ha sido a costa de incorporar extensiones de tierra agrícola causando el uso extensivo del suelo en y hacia todas las direcciones posibles del crecimiento de la ciudad. Dicha situación provoca que las distancias entre puntos extremos sean considerables y simultáneamente acentúen las tendencias de conurbación de las localidades de los municipios colindantes.

8 Las terminales de autobuses de servicio Puebla-México y Puebla-Veracruz-Oaxaca y sureste del país, Autobuses de Oriente (a dos calles, al oriente del Zócalo), Estrella Roja (cuatro calles al poniente del Zócalo) y Autobuses Unidos (cinco calles al nororiente del Zócalo), además de otras empresas de transporte público federal, fueron todas enviadas a la periferia, creando así la central de Autobuses de Puebla. El desdoblamiento y los efectos en las actividades relacionadas fue inmediato y radical.

El problema que se afronta en este análisis es el de la comparación de los años mencionados con la etapa actual, ya que no existen estudios previos del comportamiento económico en el centro de la ciudad, pocos economistas y especialistas de la ciudad se han inquietado por verificar y calcular la pérdida de empleos con la política urbana aplicada, así como la importancia de las actividades económicas y su impacto en la dinámica del centro frente a otras opciones al interior de la misma.

Es necesario destacar que una parte importante de las actividades y del empleo se deben al patrón cultural y político que se sigue en el centro de la ciudad, como ocurre en la mayor parte de las ciudades de México, pues es considerado el lugar de asiento de los poderes políticos y religiosos. A pesar de que se desconcentró del centro actividades vinculadas a la intensa movilidad de personas, es de subrayar que el sistema de transporte urbano público ha mantenido una estrecha relación con el centro, al mantener al centro como nodo principal de trasbordo hacia diferentes puntos de la ciudad, lo cual le da al centro un carácter relativamente favorable, aunque con fuerte impacto en contaminación y congestión.

#### 5.4 El crecimiento de la Ciudad de Puebla

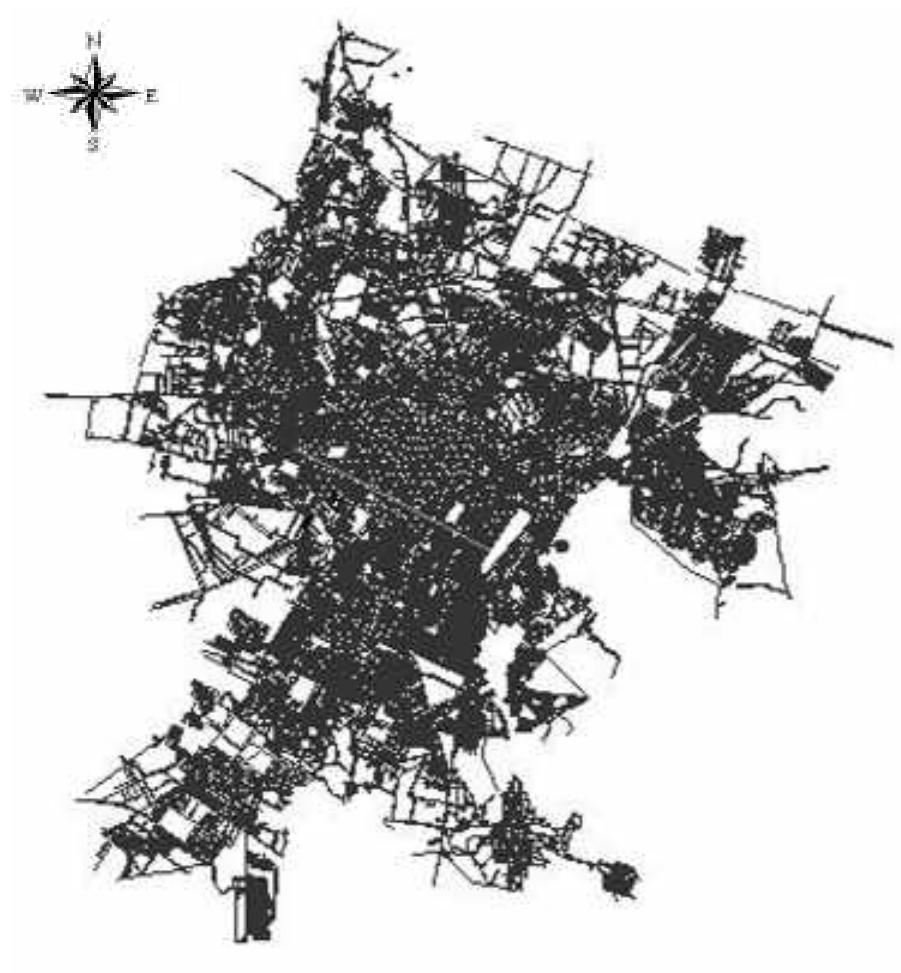
El crecimiento de la ciudad apuntaba hacia 1930 como fecha del primer dato de la superficie urbana, a la cual correspondía 10.6 km<sup>2</sup>. Sesenta años más tarde la superficie del continuo urbano es de 135 km<sup>2</sup>; en ese lapso la densidad decayó al pasar de 109.8 hab/Ha. a 74.6 hab/Ha. Esta tendencia, que debió haberse revertido durante la última década, según lo señala el Programa de Ordenamiento de la Ciudad de Puebla de 1992, se mantuvo durante los años noventa. Hacia 1999 el crecimiento físico de la ciudad alcanzó 220.14 km<sup>2</sup> con una densidad de 57.7 hab/Ha<sup>9</sup>.

Con el crecimiento de la ciudad se generan diversas alternativas para el desenvolvimiento de procesos industriales, comerciales y de servicios, así como el incremento de movilidad urbana, debido a la disponibilidad de transportes y de vías de comunicación eficientes, lo que conlleva a un importante proceso de urbanización. La ciudad creció muy rápidamente, desbordando los límites del cuadro original y absorbiendo los municipios vecinos, en un proceso irreversible (Mapa 5.3).

9 En este período se incorporan algunas de las cabeceras de las juntas auxiliares, localidades que en siglos pasados eran consideradas lejanas al centro de la ciudad, pero que hoy son parte de la misma, pero conservan legalmente el carácter de ser localidades independientes, son localidades que enlazan el continuo urbano.

Para tener una idea aproximada del movimiento de las personas en la Zona Metropolitana de Puebla, dado que la movilidad implica que las personas se trasladen diariamente, se observa en la matriz de Origen y Destino para el año 1994 (Cuadro 5.1), que se realizan en transporte motorizado el 72 % de la movilidad, repartido en transporte público (46.3 %) y en transporte privado (20.4 %).

Mapa 5.3  
Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla,  
no se consideran localidades de Tlaxcala 2000



Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

**Cuadro 5.1**  
**Viajes persona en modos de transporte**

Modos	Viajes/persona	Porcentaje
A pie	594,983	26.44
Bicicleta	34,076	1.51
Taxi	28,880	1.28
Transporte de Trabajo	23,192	1.03
Autobús	91,565	4.07
Microbús	389,142	17.29
Combi	561,257	24.94
Auto conductor	283,023	12.58
Auto pasajero	162,600	7.23
Auto a cargo	5,161	0.23
Moto	2,742	0.12
Camioneta	29,774	1.32
Camión	34,669	1.54
Otros	9,011	0.4
<b>Total</b>	<b>2,250,075</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

Los motivos de los viajes (cuadro 5.2) muestran que los de mayor frecuencia son por trabajo y estudios, considerando que la actividad de las personas induce a la movilidad cotidiana entre el hogar y el lugar de trabajo. En cuanto al motivo estudio es comprensible por la población joven que habita en la zona metropolitana de Puebla. Ello explica también que el 42.3 % de la movilidad se realice en microbús y combis, los cuales forman el 80 % del total del transporte público disponible de la ciudad.

Entre el transporte público, que en su mayoría pasa por el centro de la ciudad, muy pocos lo evaden, el transporte privado es de 20 %, significativo para el tamaño de la ciudad y que, si bien puede evitar el centro, este muestra congestión en sus principales avenidas.

**Cuadro 5.2**  
**Distribución de viajes según motivos**

Motivos de viajes	Viajes / persona	Porcentaje
Trabajo	406,990	34
Estudio	385,492	32
Recreación	41,162	3.5
Compras	124,680	10.5
Acompañamiento, Iglesia, Salud	140,143	12
Otros	90,234	8
<b>Total</b>	<b>1,188,701</b>	<b>100</b>

Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

### **5.5 La actividad económica y la población económicamente activa (PEA) en el centro**

La PEA para el año 1995 (Censos de Población y Vivienda, INEGI, 1995) es de aproximadamente 437,518 personas que representan el 38.5 % de la población total del municipio. Con base en la información censal, las características económicas más sobresalientes de la composición de la PEA, por sectores y ramas de actividad, son los servicios (36.6 %), la industria manufacturera (26.1 %), el comercio (20.3 %), la construcción (4.3 %), el transporte (6.9 %), la agricultura (1.9 %), la electricidad (0.71 %) y la minería (0.47%).

El sector de los servicios y el comercio, denominado sector terciario, representa la mayor proporción de la PEA, lo cual refleja el creciente aumento en actividades de comercio y de servicios. La política de fomento industrial de la década de los sesenta influyó en forma determinante en el crecimiento industrial y el comercial y de servicios al mejorar la infraestructura de comunicaciones y facilitar el establecimiento de grandes empresas, que si bien no lo hicieron propiamente en el territorio del municipio sí tuvo efecto sobre la población de la ciudad al ofrecer esta recursos humanos de mayor calificación. A su vez, la integración industrial propuesta aprovechó las ventajas que el municipio ofrecía. La menor proporción relativa de la PEA en el sector manufacturero no necesariamente implica que estas actividades hayan decrecido, por el contrario ello replantea la función de las necesidades de inversión de capital en dicho sector por su alta capacidad para generar empleo indirecto hacia otras actividades del sector terciario.



El sector comercial y de servicios comprende actividades de comercio al mayoreo y menudeo; en servicios entran restaurantes y hoteles, las comunicaciones y el transporte, los servicios financieros, personales, profesionales, educativos, religiosos y de gobierno. Las características de cada actividad determinan su localización y, por supuesto, el tamaño de empleo, dependiendo de las condiciones que las ciudades proporcionen, aspecto que se desglosa en el cuadro 5.3.

De los datos de la PEA en el municipio de Puebla se ubica que el comercio alcanza a ser parte importante del total, situación que puede considerarse tradicional dado el número importante de pequeños establecimientos que involucran a dos o más miembros de la familia para su atención. Sin embargo, también es la actividad donde se presenta mayor número de personas consideradas en el mercado informal, por tal motivo puede considerarse subvaluado su registro.

**Cuadro 5.3**  
**Clasificación de los sectores del comercio y los servicios**

C O M E	Mayoreo	Actividades comerciales que ocupan amplio espacio, es decir, almacenes, bodegas que expenden mercancías para su venta posterior al menudeo; generalmente se localizan en la periferia o cercana a los puntos de ruptura de transporte. En el caso de México una bodega de almacenamiento de alimentos se ubica en las cercanías de los mercados de abasto.
R C I O	Menudeo	Actividades de comercio al detalle, de bienes principalmente. Se instalan en lugares donde se concentra población o donde circula una parte importante de población móvil.
S E R V	Servicios  Superiores	Servicios Financieros: son establecimientos cuya actividad principal gira en torno al sistema monetario y sus variantes como pueden ser instituciones de crédito y auxiliares, bolsas de valores, aseguradoras y afianzadoras, entre otras.  Servicios a las empresas: son establecimientos que brindan apoyo a las personas morales y físicas, su actividad es especializada, se consideran las consultorías, bufetes jurídicos y/o contables, informática, publicidad, diseño gráfico, entre otras. Es un sector considerado de alta jerarquía, ya que a medida que las empresas se desarrollan son vitales para estas.

Continúa en la página siguiente ►

I C I O S	Servicios	Servicios de educación, salud y bienestar: tienen que ver con los servicios prestados a los consumidores directamente, y donde quedan incluidos escuelas, universidades, hospitales, etc.
		Servicios de recreación: aquí se incluyen los prestados por centros de recreación deportiva, clubes, así como hoteles, bares, restaurantes, cines, teatros, etc.
	Personales	Servicios personales: se componen por establecimientos de atención a personas y que se localizan en cualquier punto de la ciudad o centros, tales como estéticas, tintorerías, etc.
		Servicios de reparación y mantenimiento: constituyen un sector especializado dirigido a los consumidores personales y que por su tamaño no atienden empresas.
		Otros

Fuente: Pérez, Polèse, Barragán, (1996).

Por otra parte, un número importante de comerciantes no es residente del municipio sino que provienen de otros municipios para intercambiar sus productos de origen, sobre todo agropecuarios y artesanales. Las comunicaciones, el transporte y almacenaje presentan también una participación relativamente superior a la construcción, la cual es más presente en los últimos años debido al crecimiento de la mancha urbana y de la expansión metropolitana motivada por una mejor y creciente necesidad de comunicaciones locales y exteriores.

Los servicios han alcanzado en los años finales del siglo XX una situación preponderante ocupando el lugar importante, desplazando a la industria manufacturera en la ciudad, pero este es un proceso lógico, relacionado con la urbanización, la cual viene acompañada de un proceso en el que la economía de la ciudad pasa a ser terciaria.

## 5.6 Criterios de encuesta para análisis del centro

Dar una respuesta a la pregunta planteada, con información escasa que permita la comparación entre periodos o años, limita el análisis; a pesar de ello se utilizan datos obtenidos por una encuesta aplicada en 1999 en un espacio limitado del centro histórico, lo cual permite derivar algunas conclusiones explicativas en las que vive esta parte del centro. No existen registros públicos acerca del empleo en el centro en los últimos veinticinco años.

La hipótesis que se plantea es que en el proceso de expansión de la ciudad de Puebla, el centro puede ser el gran perdedor, al verse marginado de las actividades y empleos dinámicos que aparecen más en la periferia que en el mismo centro. Por ello el planteamiento de la encuesta fue de detectar qué actividades económicas y el tipo de empleo que prevalece en el centro de la ciudad. En esta perspectiva se intentó destacar los aspectos sobresalientes del crecimiento de los sectores comerciales y de servicios y su relación con el devenir del espacio central de la ciudad.

En el centro de la ciudad se localizan cientos de establecimientos de diferentes y diversos tamaños y giros, ya que ahí se desarrollan aún actividades comerciales, turísticas, culturales, educativas y de gobierno, muy a pesar de la desconcentración de los años ochenta y el deterioro físico de valiosos inmuebles, principalmente aquellos de vocación habitacional, la constante deficiencia en servicios públicos como la escasez de agua potable, deterioro en el valor del suelo, escasez de estacionamientos, problemas de vialidad y de tránsito vehicular por el congestionamiento en esta zona. Son algunos de los problemas cotidianos que afectan e incluso impactan en las decisiones de los establecimientos y los giros de actividad a permanecer o salir del centro.

La mayor parte de estos problemas son el efecto del rápido crecimiento iniciado en los años 70, debido a que la ciudad tuvo que atender problemas propios del crecimiento urbano, ya que también se inició un proceso de alejamiento de las personas que vivían en el centro hacia la periferia, los cuales buscaron mayor espacio y porque mejoraron sus condiciones de ingreso. Por otra parte, la aparición de centros comerciales, el desplazamiento de las terminales de autobuses, así como del mercado Victoria, tuvieron un efecto adverso en el centro de la ciudad, además de que el deterioro normal de los edificios no se atendió con políticas urbanas concretas y claras.

Para el análisis de la actividad económica del centro de la ciudad de Puebla, y dar respuesta a la interrogante del tipo de actividad económica que hay en el centro de Puebla, utilizamos la encuesta aplicada en 1999 en un cuadro específico del centro, que representa una parte de lo que comprende el centro histórico<sup>10</sup>. Se consideró el criterio de seleccionar el área más concentrada de establecimientos, la cual comprende el cuadro en torno al Zócalo, al este el Boulevard 5 de Mayo, al sur la 9 Oriente-Poniente, al norte la 12 Oriente-Poniente y al poniente la 11 Norte-Sur

---

10 El centro histórico es un espacio de aproximadamente setecientas hectáreas, integrado por 391 manzanas que comprenden 2,619 edificios con valor histórico construido entre los siglos XVI y XIX, destinados en alguna época a actividades religiosas, educativas y de servicios asistenciales, comerciales, servicios y de habitación.

(Mapa 5.4). Esta área de estudio comprende 92 bloques. Al considerarse únicamente la parte más densa en número de establecimientos del centro, esto permite identificar las características de las actividades y empleo ahí localizados, lo cual permitirá constatar las características fundamentales que esta asumiendo el núcleo central de la ciudad.

Mapa 5.4  
Área de aplicación de encuestas en el centro de la ciudad de Puebla



Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.

Como se describió, el área de estudio comprende solo una parte del centro, en el que se aplicó a cada establecimiento un cuestionario con varias preguntas que incluyen el número de empleos, el tamaño del establecimiento, la ubicación del establecimiento, la calidad de los servicios públicos e infraestructura de que disponen.

Para este capítulo únicamente se retomó el empleo total, y el empleo dividido en hombres y mujeres, el número de establecimientos y el giro de la actividad. El número de cuestionarios aplicados representa a 2,746 establecimientos<sup>11</sup>, debidamente validados, por lo que se considera una información fidedigna y confiable. Es de remarcar que los establecimientos son únicamente de comercio y de servicios privados, ya que bancos, escuelas, instalaciones gubernamentales y universitarias, así como religiosas no están consideradas, pues los datos que aportan se centralizan en su mayoría en la sedes de estos organismos, que a su vez están dispersos en le resto de la ciudad. No obstante, utilizamos también datos que proporcionó el Centro Bancario de Puebla, con el número de empleos y establecimientos, así como información de la Casa de la Cultura.

La clasificación de la información se realizó en base a la codificación de las diferentes actividades económicas de la Clasificación Mexicana de Actividades y Productos (CMAP, 1999), publicación del INEGI; esto sirvió como parámetro para realizar una clasificación propia, que se puede visualizar en el cuadro 5.4.

### Cuadro 5.4

#### Los giros comerciales y de servicios, clasificados de acuerdo con la CMAP

Sector	Tipo	Ejemplos
Manufacturas	Tradicional	Molinos de nixtamal, Sastrería, Cueros, Taller de elaboración de calzado, sellos, aplicación de poliéster, velas, etc.
	Moderna	Biselado
	Tradicional – Artesanal	Taller de Talavera, fabricación de muebles rústicos.

Continúa en la página siguiente ►

11 El establecimiento se consideró como una unidad económica que se dedica predominantemente a un tipo de actividad económica, en una sola ubicación física, asentada en un lugar de manera permanente y delimitada por construcciones e instalaciones fijas, combinando acciones y recursos bajo control de una sola entidad propietaria o controladora, para realizar actividades de producción de bienes o compra venta de mercancías o prestación de servicios, sea con fines mercantiles o no, y respecto de la cual pueden recopilarse con cierta precisión datos que permitan calcular el excedente de explotación. (CMAP, INEGI, 1999).

Sector	Tipo		Ejemplos
Comercio	a) Comercio al mayoreo	Comercio especializado al mayoreo	Dulcerías, librerías, tiendas de mascotas y accesorios, bicicletas, maquinaria agrícola.
	b) Comercio al menudeo	Comercio Tradicional especializado	Mercancías, compra y venta de monedas antiguas, sombreros.
		Comercio Tradicional al detalle	Ropa para dama, tienda naturista, miscelánea.
Servicios	Comercio Artesanías	Comercio de Artesanías al mayoreo	Compra venta de muebles rústicos de exportación.
		Comercio de Artesanías al detalle.	Dulces típicos, talavera (artesanía poblana), muebles rústicos
	Servicio a las empresas	Sociedad de telecomunicación y transporte	Telecomunicaciones, transporte, etc.
		Instrumentos financieros: bancos y seguros	Bancos, seguros, casas de bolsa, etc.
		Servicios especializados	Abogados, informática, publicidad, consultoría, etc.
	Servicios personales	Entretenimiento	Cines, teatros, videojuegos
		Hotelería y restaurante	Hoteles y restaurantes, bares, etc.
Otros servicios particulares o personales		Escritorios públicos, peluquerías, etc.	
Servicios públicos*	Educación	Escuelas, Universidades	
	Hospital y otros servicios médicos	Hospitales, servicios médicos, especialistas	
	Administración pública.	Oficinas del ayuntamiento.	

\* Solo se cuenta con tres oficinas: Oficina de turismo, Casa de la Cultura y la CORETT.

## Cuadro 5.5

**Concentrado de establecimientos, empleo total, por género y espacio, de los subsectores de actividad clasificados de acuerdo con la CMAP**

Sectores de Actividad (CMAP)	Otro nombre	Espacio (m2)	Establecimientos	Empleo Total	Empleo Mujeres	Empleo Hombres
Sector 3						
31. Alimentos bebidas y tabacos	Tortillas y panaderías	1,440	17	60	30	30
32. Producción de textiles, prendas de vestir y la industria del cuero	Sastrería y taller de confección	976	18	44	14	30
33. Manufacturas de la madera	Fabricación de marcos y muebles rústicos	457	10	23	8	15
34. Producción de papel, imprentas y editoriales	Imprenta y realización de impresos	3,484	48	152	39	113
35. Producción de sustancias químicas y artículos de plástico o hule	Fabricación de velas	430	3	11	2	9
36. Producción de bienes a base de minerales no metálicos	Biselados	337	4	16	7	9
38. Manufacturas de productos metálicos, maquinaria y equipo.	Herrería en aluminio	32	1	3	0	3
39. Otras industrias manufactureras	Troquelado de joyería	80	2	4	1	3
Sector 5						
50. Industria de la construcción	Construcción en general	77	1	6	3	3
Sector 6						
61. Comercio al por mayor	Objetos personales	11,131.2	76	251	78	173
62. Comercio al por menor	Calzado, ropa, utensilios en general	16,6834.53	1,695	5,873	3,315	2,558
Sector 7						
72. Comunicaciones	Correo, mensajería y paquetería	858	7	307	167	140
Sector 8						
81. Servicios financieros y de seguros	Casas de cambio y bancos	7,542	22	191	115	76
82. Transacciones de bienes y raíces	Servicios de estacionamientos	1,181	6	10	4	6

Continúa en la página siguiente ►

Sectores de Actividad (CMAP)	Otro nombre	Espacio (m2)	Establecimientos	Empleo Total	Empleo Mujeres	Empleo Hombres
83. Alquiler de bienes muebles	Renta de computadoras y películas	406	9	30	10	20
Sector 9						
91. Administración pública y defensa	Casa de la cultura y Secretaría de la Cultura	6,948	3	131	67	64
92. Servicios educativos, médicos, asistencia social y organizacional.	Médicos en general	25,447	169	839	441	398
93. Restaurantes y hoteles	Restaurantes y hoteles	52,400	286	1,590	855	735
94. Servicios culturales, recreativos y deportivos	Estudio de pintura, salas de videojuegos, etc.	3,207	49	94	29	65
95. Servicios profesionales, técnicos, personales y domésticos.	Servicio de asesorías, servicio de fotocopios.	8,703	201	779	342	437
96. Servicios de reparación y mantenimiento	Reparación de joyería, taller mecánica	3,819.5	105	232	66	166
97. Servicios relacionados con las actividades económicas	Estacionamiento	28,230	28	101	9	92
TOTAL		324,020.23	2,760	10,747	5,602	5,145

Fuente: elaboración propia con base en encuesta aplicada en 1999.

Con los resultados anteriores se identifica una porción del empleo, así como la concentración del mismo en actividades económicas, y el relativo a la ubicación de las actividades, las cuales tienden a concentrarse en calles especializadas aprovechando economías de aglomeración, aspecto que no analizamos aquí a profundidad.

Es el comercio al detalle (joyerías, ropa en general, calzados, ferreterías, zapaterías, telas y farmacias) donde se concentra el número de establecimientos del total de los datos, además del empleo.

En el cuadro 5.5 se muestran los resultados de la encuesta en el área delimitada dentro del centro de la ciudad. Un total de 2,746 establecimientos censados en 90 manzanas con un total de 10,747 empleos, 52.1 % del total los tienen las mujeres y el 47.9 % los hombres. Los resultados se presentan conforme a la clasificación de la actividad económica de cada establecimiento, de acuerdo con los criterios de la Clasificación Mexicana de Actividades y Productos.



El 64.1 % de los establecimientos encuestados se dedican al comercio, predominantemente aquellos que se dedican a las ventas al menudeo. Es importante subrayar que se toma en cuenta únicamente el comercio formal, es decir, todo aquel que se encuentre dentro de un establecimiento previamente registrado en Cámaras de Comercio, e instancias gubernamentales<sup>12</sup>.

Es de llamar la atención que el sector 9 que corresponde a servicios cuenta con el 30.5 % del total de establecimientos, lo que interesa subrayar es que los servicios son principalmente educativos, hospedaje, alimentación, recreación y culturales. Lo cual da un matiz al centro de la ciudad en su representatividad en los servicios turísticos y personales en general.

Analizando el número de empleos se observa que el 56.9 % del empleo de los 10,747 se concentran en el sector 6, dedicados al comercio al menudeo, por lo que 6,124 empleos de este sector están dedicados al comercio. Lo que se detectó en esta encuesta es que la mayoría de los establecimientos son administrados de forma tradicional, con un promedio de tres a cuatro empleados, y en algunos casos participan familiares; fue difícil saber si recibían remuneración, pues son establecimientos pequeños como cerrajerías, venta de accesorios personales, venta de helados, entre otros.

Otro de los sectores que es representativo en generar empleo en el centro, es el sector 9 con un 30 % del empleo total, lo que significa 3,766 empleos en el sector servicios dedicados a la educación, médicos, hospedaje, alimentación, recreativos, culturales. El resto del empleo se reparte entre otros sectores.

Revisando la información más detenidamente se encuentra con una situación bastante diversificada de los giros económicos que hace prácticamente difícil una reclasificación, pues en ello se considera también el tamaño de los establecimientos. Es el caso del sector 7, en el que no se considera al Servicio Postal Mexicano (Sepomex), el cual tiene una plantilla de trabajadores bastante grande, pero estos se encuentran distribuidos en la ciudad, y el edificio central de Sepomex los concentra en nóminas y reuniones. La misma condición se observó para las empresas de servicios de mensajería localizadas en el área de aplicación de la encuesta, las cuales reportan aproximadamente 300 empleos, aunque muchos de ellos están distribuidos en otras sucursales, no obstante que realizan estancias en el centro de la Ciudad.

---

12 Se insiste, en esta encuesta no se incluyen actividades que rechazaron participar pero que influyen en el área de estudio, es el caso del mercado típico de artesanías denominado El Parian, el cual cuenta con un amplio número de establecimientos; es el caso también de los locales de los artistas, pintores y escultores del Barrio del Artista en la misma zona. Por lo que los datos son aproximados de la tendencia que se observa en la porción de estudio del centro.

Un dato significativo, ya señalado líneas arriba, es que en el sector 6 comercio, en donde se esperaba que el empleo por establecimiento fuera significativo no fue así, esto se debe a que son establecimientos pequeños atendidos, en ocasiones por una o dos personas, además de ser bastante detallado este comercio en el centro.

**Cuadro 5.6**  
**Porcentaje de establecimientos y de empleo en relación con las actividades económicas, encuesta de 1999**

Actividad económica	Establecimientos encuestados	% del empleo total	Proporción del empleo	
			Mujeres	Hombres
Tortillas y panaderías	0,6	0,5	50,0	50,0
Sastrería y taller de confección	0,7	0,4	29,8	70,2
Fabricación de marcos y muebles rústicos	0,4	0,2	34,8	65,2
Imprenta y realización de impresos	1,7	1,4	26,2	73,8
Fabricación de velas	0,1	0,1	18,2	81,8
Biselado	0,1	0,1	43,8	56,3
Herrería en aluminio	0,0	0,0	0,0	100,0
Troquelado de joyería	0,1	0,0	25,0	75,0
Construcción en general	0,0	0,1	50,0	50,0
Objetos personales	2,8	2,3	31,1	68,9
Calzado, ropa, utensilios en general	61,7	53,6	56,3	43,4
Correo, mensajería y paquetería	0,3	2,8	54,4	45,6
Casas de cambio y bancos	0,3	0,7	45,8	54,2
Servicios de estacionamientos	0,2	0,1	40,0	60,0
Renta de computadoras y películas	0,4	0,3	33,3	66,7
Casa de la cultura y secretaría de la cultura	0,1	1,2	51,1	48,9
Médicos en general	6,2	8,2	49,0	44,1
Restaurantes y hoteles	10,4	17,0	45,7	39,3
Estudio de pintura, salas de videojuegos, etc.	1,8	0,9	30,9	69,1
Serv.de asesoría, Serv. de fotocopiado especial	7,3	7,1	43,8	56,2
Reparación de joyería, taller mecánica	3,8	2,1	28,4	71,6
Estacionamiento	1,0	0,9	8,9	91,1
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		

Fuente: elaboración propia con base en encuesta aplicada en 1999.

Para entender mejor la diversidad de las actividades y de qué sector se trata, se ha detallado estos giros en el cuadro 5.6, lo cual se ve reflejado en el número de empleos que se genera en el centro, siendo predominantemente comercio al por menor, y en su mayor parte de tipo tradicional.

Como ya se indicaba, el servicio de hoteles y restaurantes predomina en el centro de la ciudad, pues el carácter histórico y cultural lo hace ser un lugar atractivo para el turismo, lo cual ha sido un incentivo para inversionistas hoteleros y restauranteros para el rescate de edificios e invertir en este tipo de servicios, además de que en todo el año se presenta gran demanda turística, no solo nacional sino también internacional.

Es de subrayar que algunas actividades especializadas no se encuentran en otros centros, especialmente comerciales, por lo que resulta interesante para los poblados y visitantes acudir al centro, esto por referencia al comercio tradicional como sastrerías, taller de confección, imprentas, venta de jarcería, molinos de nixtamal, por mencionar algunos.

No obstante al interior del centro se notan diferencias entre la localización de las actividades económicas, el empleo y la vivienda. La aplicación de la encuesta obligó a dividir el área de estudio en cuatro cuadros, con el fin de facilitar las encuestas, método que nos permitió observar características especiales que mencionamos a continuación (Mapa 5.4).

- a) Área 1: ubicada entre la 11 norte-sur, 7 poniente, 3 norte-sur y 2 poniente. En esta zona hay dos avenidas en las que el transporte público atraviesa el centro de oriente a poniente y viceversa, se encuentra aquí la avenida Reforma, en la que se localizan la mayoría de las representaciones de los bancos y oficinas privadas y públicas.
- b) Área 2: Entre la 11 norte, 12 poniente, 3 norte y 2 poniente. La característica de esta zona es que tiene 4 calles, por las cuales circula el transporte urbano. Es un área en la que se concentran los establecimientos de giros comerciales tradicionales, tanto al menudeo como medio mayoreo, relacionados con el consumo de grupos sociales de ingreso medio y bajo.
- c) Área 3: entre las calles 3 sur-norte, 2 poniente-oriente, Boulevard 5 de mayo y 7 poniente-oriente; la calle Juan de Palafox, continuación de la avenida Reforma al oriente del zócalo. En esta área el transporte público se concentra en el Boulevard 5 de mayo. En esta área se localiza la Catedral, Oficinas del Ayuntamiento, el barrio Los Sapos, edificios de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, por mencionar algunas actividades que implica movilidad de empleados, turistas, funcionarios y personas que se trasladan a pie en el área, sea para dirigirse a sus empleos, sea para consumir y recreación.

- d) Área 4: ubicada entre 3 norte, 12 poniente-oriental, Boulevard 5 de mayo y 2 poniente-oriental. Son cuatro calles en las que circula el transporte público (12 oriental, 10 poniente, 8 oriental); además de la extensión de la calle 5 de mayo, calle peatonal que inicia en el zócalo y se recorre hasta la 14 oriental-poniente.

En el centro de Puebla existe una gran diversidad de actividades, incluso de tipo manufacturera tradicional, el comercio especializado, servicios personales y servicios públicos. Sin embargo, con los resultados obtenidos se nota que el comercio al detalle es el que prevalece, no sólo en el número de establecimientos, sino en el número de empleos generados. También otro sector que le sigue son los servicios, aunque no contamos con información completa sobre dicho sector.

Es de destacar que las empresas manufactureras son de tipo artesanal, pues en el área 3 se encuentran establecimientos dedicados a la compra y venta de muebles rústicos, estos tenían aceptación tanto para la exportación como para el consumo interno y de turistas, aunque parezca raro encontrar muebles rústicos en la clasificación del comercio de artesanías, pues estos están considerados en el proceso artesanal, situación similar para los establecimientos dedicados a la producción y la compra-venta de Talavera.

Las calles del centro siguen una tendencia clásica, de especialización, donde los diversos establecimientos se aglomeran en torno a giros comunes, propiciando con ello atracción de consumidores y reduciendo costos entre los mismos establecimientos.

## **5.7 Los servicios bancarios y profesionales, menor presencia de empleo**

Una de las características básicas del dinamismo de un centro es la presencia de actividades económicas como son las sedes de oficinas de empresas, de servicios financieros, además de servicios a las empresas. En el caso del centro de la ciudad estas actividades son poco presentes, el peso relativo y absoluto es pequeño con respecto a las actividades comerciales.

Por otra parte en el centro se concentran, en su mayoría, las oficinas de la administración pública, municipal y estatal —es la capital y el centro asiento del poder—; en este sentido el centro tiene vocación de actividad pública. Además de que los servicios públicos se complementan con las actividades educativas.

En lo que respecta a los servicios bancarios en el centro, se ubicaron 16 sucursales bancarias —de un total de 121 localizadas en la zona me-

tropolitana—, un establecimiento de autofinanciamiento, cuatro casas de cambio y de fianzas (Cuadros 5.7 y 5.8). Todos estos establecimientos generan 191 empleos, en el centro. La cifra de empleo generada representa el 1.7 % del total del empleo que se detectó en la encuesta, se insiste, ello sin contar las oficinas administrativas municipal, estatal y de la Universidad, cuyas sedes administrativas y escuelas concentran un empleo importante.

**Cuadro 5.7**  
**Establecimientos y empleo del sector bancario localizado en el centro y la Zona metropolitana de la ciudad de Puebla (2000)**

Establecimientos	Número	Empleo Total	Empleo Mujeres	Empleo Hombres
Bancos en el centro de la ciudad	16	172	105	67
Bancos en el resto ZMCP	105	976	553	423
<b>Total bancos en la ZMCP</b>	<b>121</b>	<b>1,148</b>	<b>658</b>	<b>490</b>

Fuente: elaboración propia con base en censo otorgado por el Centro Bancario de

Los servicios profesionales, o servicios a las empresas, tienen idéntico comportamiento, ya que del total de los establecimientos que concentra el sector servicios, solo hay 83 establecimientos proporcionan servicios profesionales, los cuales generan 391 empleos. Al respecto, la participación que tienen los servicios especializados en cuanto a la generación de empleo del total de la actividad económica generada en el centro, es de 3.5 %. De estos servicios se clasificaron las consultorías en computación, notarías públicas, bufetes jurídicos, investigación e información de solvencia financiera, despachos contables y de auditoría, consultoría en administración, consultoría en estudios económicos, agencias de publicidad, arquitectos e ingenieros civiles y diseño gráfico. También pudo observarse que los bufetes jurídicos concentran el mayor empleo seguidos por los despachos contables; los servicios más especializados y que tienen poca presencia en el centro son los de consultoría en computación, la investigación de solvencia financiera, la consultoría en economía y las agencias de publicidad.

**Cuadro 5.8**  
**Número de establecimientos y generación de empleo de los servicios financieros localizados en el Centro de la Ciudad de Puebla**

Establecimientos	Numero de establecimientos	Empleo total	Empleo Mujere	Empleo Hombres
Bancos	16	172	105	67
Autofinanciamiento	1	3	2	1
Casas de Cambio	4	6	1	5
Fianzas	1	10	7	3
Totales	22	191	115	76

Fuente: elaboración propia con base en censo otorgado por el Centro Bancario de Puebla.

La principal actividad del centro, área de estudio analizada, es la actividad comercial —el comercio al menudeo, como ya se ha planteado anteriormente. Con respecto a la localización de los servicios a las empresas y en función de la división hecha para aplicar la encuesta, se puede concluir que es el área 1 la que concentra el mayor empleo, pudiendo ello ser explicado por la mayor afluencia de personas y por la proximidad que ya existe hacia lo que es la Avenida Juárez, conocida como la continuación del centro hacia el poniente de la ciudad, realizado en los años sesenta.

## 5.8 Vivienda y uso del suelo

El proceso de metropolización de la ciudad ha implicado, entre otras cosas, la modificación en el uso del suelo y de las edificaciones del centro de la ciudad. Estas modificaciones funcionales tienen efectos directos y se intercalan con el mercado inmobiliario de manera intensa, propiciando una utilización mixta del suelo, de los inmuebles, algunos remozados y adaptados a actividades y dificultades en cuanto a los servicios proporcionados por la infraestructura existente en el área.

Los usos de los inmuebles ocupados parcial o totalmente, de acuerdo con las grandes categorías de vivienda, comercio, industria, equipamientos educativos y culturales, de salud, religiosos, administración o gobierno, se distribuyen de la siguiente manera: el uso de inmuebles para vivienda es de 5,123, de los cuales 2,954 son exclusivos para habitación, representando 26.8% de la superficie de terreno. En los 2,169 casos restantes es-

te uso se combina con locales destinados al comercio, a los servicios personales y profesionales, como talleres de reparación e, incluso, para comercio informal. El tamaño de los establecimientos es variable, aunque de manera regular ocupan los frentes de los inmuebles en planta baja, este uso mixto representa el 31.8% del total de la superficie de terreno.

Del total de los inmuebles usados como vivienda, 17,443 alojan unidades habitadas de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda realizado por INEGI en 1995, cifra que es menor a las 19,547 viviendas consideradas en el censo de 1990. Lo cual implicaría que en un lapso de cinco años se ha dado un desplazamiento de la habitación al exterior del centro.

Aspecto que explica la afirmación anterior es el acceso a la vivienda en el centro de la ciudad, donde la mayoría de las viviendas es alquilada. De acuerdo con los datos del INEGI, para 1990, el 80% de las viviendas se encontraba en esta categoría, situación que es diametralmente opuesta a lo que ocurre en el resto de la ciudad en donde la proporción es inversa, 80% de vivienda es propia y 20% alquilada.

De acuerdo con la tipología, de los 5,123 inmuebles utilizados como vivienda, 3,074 son viviendas unifamiliares, 1,605 son inmuebles de departamentos, 351 son vecindades, 12 mezclan departamentos y vecindades, 75 mezclan departamentos y vivienda unifamiliar y 16 combinan vivienda unifamiliar con vecindad. En estas viviendas se alojan, de acuerdo con el recuento de 1995, 69,592 habitantes<sup>13</sup>, cifra inferior en 28.5% a la población estimada para la misma área por el censo de población de 1990. La cifra de 1995 significa que reside en el centro el 6 % de la población total de la ciudad, estimada en 1,057,625 habitantes con los resultados del Censo de 1995.

Por lo que se refiere al equipamiento, destacan los relacionados con los servicios educativos y culturales, los cuales representan 291 establecimientos que ocupan una superficie de 321,880 m<sup>2</sup> y una superficie construida de 525,119 m<sup>2</sup>, que en términos relativos representan 8.7 % y 11.6 % de la superficie total del área, respectivamente. De los servicios de salud, destacan en particular 30 establecimientos de carácter público y privado, que ocupan una superficie de 50,727 m<sup>2</sup> y una superficie construida de 68,677 m<sup>2</sup> construidos. A lo anterior se suman en el centro establecimientos relacionados con servicios de salud, como farmacias, laboratorios, consultorios, renta y venta de equipo e insumos médicos.

La Universidad Autónoma de Puebla adquiere, remozca y da mantenimiento a una cantidad importante de edificios, que son utilizados como unidades académicas y administrativas. Estas acciones permiten una reno-

---

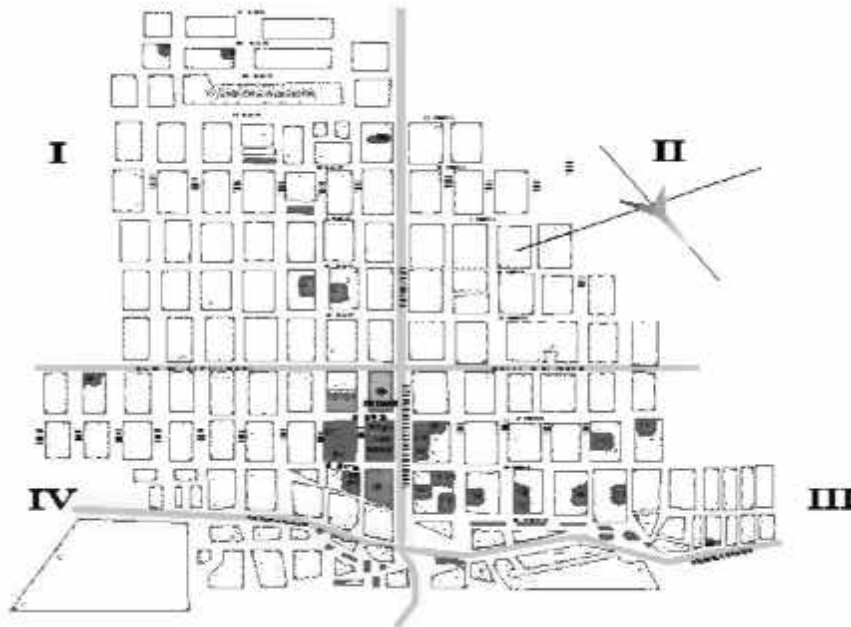
13 INEGI, Sistema para la Consulta de Información Censal por Colonias, 1999, con datos del Recuento de Población y Vivienda 1995. Esta cifra es información preliminar pues se están realizando estimaciones para dos áreas que forman parcialmente la zona, este es el caso del área de la avenida Juárez y del barrio de Xonaca.

vación adecuada en el centro de la ciudad y permiten la reunión de estudiantes, en diversos niveles (licenciaturas, maestrías y doctorados), así como de profesores, otorgando una gran vitalidad social a las áreas en que se localizan estos edificios (Mapa 5.5).

La centralización política y religiosa se mantiene aún en el centro. Herencia de la colonia, esta centralización materialmente está representada por la mayoría de los inmuebles más significativos de orden público: las sedes de los poderes estatal, municipal y, por supuesto, delegaciones federales y religiosas. Los innumerables edificios que albergan dependencias públicas; los templos, las parroquias y capellanías, forman parte de la dinámica y movilidad de personas que se desarrollan en esta área de la ciudad.

La dinámica del mercado de suelo en el centro está relacionada con distintos procesos y aspectos de la estructura urbana en su conjunto. Cuando el centro albergaba la mayoría de los habitantes de la ciudad, tam-

Mapa 5.5  
Ubicación de los edificios de la UAP en el centro de la ciudad



Fuente: Economía Urbana y Regional, Facultad de Economía, BUAP.



bién alojaba equipamiento comercial, tal como el mercado La Victoria, los mercados de menor tamaño en los barrios, las terminales de autobuses y usos comerciales y de servicios intensivos en añejos edificios y se iniciaba el proceso de expansión física de la ciudad, el área alcanzó los precios más altos. Desde finales de la década de los setenta se auspició la desconcentración de servicios y equipamientos con ello se ha minado la centralización del centro y favorecido el surgimiento de potencial polinuclearidad en la ciudad.

La creación de nuevos polos es una necesidad funcional de la expansión física de la ciudad, el valor inmobiliario está asociado a esta dinámica, a la construcción de centros y subcentros, vinculando actividades comerciales y desarrollos habitacionales, al aprovechamiento de las inversiones públicas en vialidades e infraestructura. Las ventajas de localización y uso del suelo se pierden para el centro, generándose un decremento relativo en los precios de los terrenos y de las edificaciones. Se asiste a un proceso de ajuste de los precios que decaen por una falta de acciones de renovación y rehabilitación tanto públicas como privadas.

En cuanto a educación y cultura se observa una concentración de elementos del equipamiento cultural en el centro, así como la presencia de escuelas primarias, secundarias y de educación superior, principalmente de la BUAP y de instituciones particulares. No tenemos un dato preciso del empleo generado, pero es importante, además del impacto en otros servicios que estos generan. Dos instituciones, además de las universidades, predominan en el centro, la Casa de la Cultura y el Centro Cultural Poblano, los cuales permiten también la atracción y movilidad social.

## **5.9 Consideraciones finales**

El rasgo relevante del centro de la ciudad de Puebla es la presencia, en su mayoría, de establecimientos comerciales al detalle, de servicios personales entre los que destacan actividades educativas y actividades del sector público. Si bien conserva el estatus de centro de la ciudad, por su carácter histórico y cultural, tiende a ser menos atractiva para los servicios profesionales. El papel de centro de vivienda para la población es cada vez menor, causado por factores propios de la expansión física de la ciudad, los cambios en los niveles de ingreso y la búsqueda más frecuente de la población a ser propietaria en vez de vivir en vivienda alquilada. Factores lógicos al desarrollo económico de la ciudad y del país.

Si bien los datos que presentamos dan una idea aproximada de las condiciones del centro, es necesario destacar que este se encuentra en una etapa en la que está por definir su posición, es decir, entre conservar su función central o bien compartir su centralidad con algún otro subcentro

que se esté consolidando. Hasta el momento no se observa aún una condición de pérdida absoluta de posición del centro, así como un subcentro capaz de reducirle en su posición. Lo importante, en este sentido, está relacionado con la infraestructura de que dispone aún el centro de la ciudad.

Pese a lo anterior, se puede afirmar que al ser considerado el centro como patrimonio histórico y cultural, hace que, hasta cierto punto, se presente una situación dual, de una parte se da al centro un carácter esencial por su historia y su cultura y, por el otro, el que la protección al patrimonio arquitectónico y urbanístico dificulta el uso de espacios destinados para oficinas, vivienda y otras actividades, pues los requisitos establecidos impiden que los edificios sean remodelados de acuerdo con las expectativas de los inversionistas.

Es importante considerar el centro, a pesar de que no se comporta como centro moderno, en el que existe amplio segmento de empleo de servicios profesionales, bancarios y financieros, en un centro que aún reúne socialmente a la población. Es un centro que convoca aún a los diversos grupos sociales de la ciudad, que mantiene aún su vitalidad social, a causa de su equipamiento e inventario inmobiliario de pasado histórico. Sin embargo, es también inquietante que el número de habitantes se vaya reduciendo paulatinamente, lo cual impide una plena revitalización.

Si bien por razones tradicionales y de cultura, una parte de la población continúa recurriendo al centro de la ciudad a realizar sus compras, probablemente continúe ocurriendo, con los sectores de población de ingresos medios, pues una parte de la sociedad continúa asociando el centro con la existencia de poder y de dominio político, debido a que ahí se localizan los edificios y espacios en que se asientan físicamente los poderes ejecutivo y legislativo de los gobiernos estatal y municipal. Además de que ahí mismo se localizan importantes edificios religiosos que, desde la época de la colonia, han convocado la afluencia de pobladores para ejercicio de sus creencias y ritos religiosos.

El destino del centro de la ciudad, parece estar aún escribiéndose, pues es difícil reconocer cuál será este, ya que el centro está experimentado tanto efectos de consolidación como de decadencia en sus áreas. Algunas se revitalizan más rápidamente que otras. Otras permanecen en declinación y con despoblamiento y dificultades en cuanto a infraestructura. No obstante la ciudad experimenta importantes transformaciones en su estructura urbana y en lo económico, por lo que el centro deberá ser considerado en esos cambios, ya que no solo el factor histórico y cultural es suficiente para sostenerlo, es necesario revitalizar las actividades económicas y fortalecer el uso de la vivienda, especialmente social; una de las ventajas que tiene el centro es su centralidad política, histórica y cultural.

# CAPÍTULO VI

## LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DE SAN JOSÉ Y CARACTERÍSTICAS DEL CENTRO

---

ROSENDO PUJOL\*

### 6.1 Introducción

El centro de la ciudad de San José se deteriora en un proceso relativamente lento, que empezó hace mucho y se aceleró en los últimos años a pesar de los esfuerzos del sector público para crear vías peatonales y espacios culturales e invertir para mejorar parques, calles y la seguridad ciudadana. Pareciera que son más poderosas las realidades y percepciones de inseguridad personal y congestión vial. Esta última dificulta los traslados, aumenta el ruido y la contaminación del aire, especialmente en calles angostas y encañonadas como lo son algunas con paradas de autobuses. Además, existen políticas públicas que favorecen la descentralización de las actividades de la ciudad con inversiones en vías periféricas, la tolerancia excesiva del automóvil, falta de inversión pública en infraestructura exclusiva para el transporte público y regulaciones que limitan las posibilidades de construcción de edificios, inclusive de mediana altura, en muchas zonas de la ciudad bien servidas por transporte público.

---

\* Agradezco al equipo de profesionales y asistentes del Programa de Investigación en Desarrollo Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica, especialmente al ingeniero Jonathan Agüero, quien coordinó gran parte del procesamiento de mapas y cuadros. La elaboración de este capítulo fue posible gracias a la cooperación de varias instituciones que financiaron parte de la investigación y las reuniones de coordinación: ACIDI a través del Grupo Interuniversitario de Montreal (GIM), el convenio ANUIES-CSUCA, la Universidad de Costa Rica y el Consejo Nacional de Vialidad de Costa Rica (CONAVI).

La situación es de crisis silenciosa y no discutida que se suma en algunos períodos a conflictos entre el poder local y el poder nacional. Los conflictos son casi irrelevantes ante la magnitud de las dificultades, y parecen producto de la existencia de un gobierno municipal políticamente importante y pro-activo que compite en algunas ocasiones con el gobierno central en temáticas de planificación o transporte. El sector privado, con pocas excepciones, espera señales del Estado sobre la importancia de San José. Muy pocos actores parecen comprender lo serio de la situación y las grandes oportunidades que la crisis abre para un reciclamiento total del centro.

Este capítulo presenta conceptos, datos, analiza la situación del centro de San José<sup>1</sup>, evalúa sus problemas y oportunidades y concluye con recomendaciones que son aplicables a muchas otras ciudades mesoamericanas de tamaño intermedio.

### **6.1.1 *La vitalidad de los centros es importante***

Muchas ciudades del mundo tratan de preservar sus centros históricos como patrimonio cultural y fuente de ingresos por el turismo que los visitan. El centro de San José tiene algunos edificios dignos de preservarse pero lo más importante es preservar una funcionalidad adecuada aunque no sea dominante. Los centros de ciudades preservan la memoria histórica y los eventos más importantes de su evolución. En San José se pueden resaltar el Teatro Nacional, el edificio de Correos, el teatro Melico Salazar diagonal a la Catedral Metropolitana, el Museo Nacional, el boulevard de la Avenida Central, sus parques y algunas de sus casas e iglesias.

Sin embargo, la importancia funcional del centro de San José proviene de las posibilidades de encontrarse, en un territorio reducido, personas que representan diferentes intereses en reuniones formales e informales. Además, el centro concentra trabajadores de oficinas y tiendas, estudiantes y turistas, todos los cuales son compradores potenciales.

El centro alberga enormes inversiones en infraestructura y edificios que tienen un valor insustituible a pesar de que a veces requieren renovaciones y reciclamiento. Sin embargo, como en muchas otras ciudades, la ventaja fundamental del centro de San José es su gran accesibilidad desde todas las direcciones, especialmente en transporte público.

---

1 Tradicionalmente el núcleo central de la ciudad se define por el área de 12 cuadras en la dirección norte – sur y 13 cuadras en la dirección este – oeste que se puede observar en los mapas 6-1 y 6-2. El centro también se define frecuentemente como los cuatro distritos centrales del municipio de San José. Estos distritos son Merced, Carmen, Catedral y Hospital y los separan la calle central y la avenida central. En el análisis de localización de servicios superiores a los negocios se estudiaron los siete distritos centrales de la ciudad, por lo que a los cuatro mencionados se les debe añadir Mata Redonda de San José, San Pedro de Montes de Oca y San Francisco del municipio de Goicoechea.

Por supuesto, los centros sufren de deseconomías de escala que provienen, no de su tamaño, puesto que hay mucha variabilidad en ese aspecto, sino de la tecnología disponible para la circulación de personas y bienes y de la eficacia y eficiencia con que interactúan múltiples actividades. Cambiar la forma como está estructurado un centro tiene obviamente restricciones, pero en muchas ciudades, incluida San José, las oportunidades para mejorar son mucho mayores que los obstáculos para cambiar.

Una renovación del centro y un reciclamiento de sus espacios requiere inversiones importantes dentro de una planificación urbana y de promoción estratégica que involucre simultáneamente al sector privado y público. El peor mal que puede sufrir el centro de una ciudad es la indiferencia y la negligencia. A lo largo de las últimas décadas muchos centros de ciudades de América Latina y Estados Unidos han sufrido crisis muy serias debido a las debilidades del transporte público, las dificultades para llegar en automóvil y estacionarlo, y el costo de renovarlo cuando es muy viejo. Además, en muchas ciudades, especialmente en las noches, partes del centro se vuelven inseguras y crean círculos viciosos de decadencia al obligar a muchos habitantes y visitantes a evitarlos.

### **6.1.2 Cambios políticos e institucionales**

En los últimos años ocurrieron en Costa Rica cambios muy significativos en el régimen político municipal. El nuevo Código Municipal, aprobado en 1998, les otorga a las municipalidades más facultades y poderes; dos muy importantes son: el poder crear empresas mixtas y asociarse con otras municipalidades para diversos propósitos. Muchos creyeron que el más importante de los cambios del nuevo Código Municipal era la primera elección directa de alcaldes el 1 de diciembre del 2002. El gran abstencionismo que superó el 75% en casi todas las municipalidades pone una sombra sobre la influencia y poder de los nuevos Alcaldes y Alcaldesas, aunque tal vez ellos podrían ayudar a recuperar el interés de una población muy desencantada con la clase política.

### **6.1.3 El impacto de la migración nicaragüense**

La inmigración nicaragüense a Costa Rica enfrenta al país a un fenómeno global de migraciones que afecta también a algunos países no desarrollados cuando los diferenciales de oportunidades con sus vecinos son muy dramáticos. Millones de personas no aceptan seguir viviendo en condiciones de pobreza extrema y de incapacidad de encontrar trabajos dignos y razonablemente bien remunerados y se lanzan a conquistar el mundo, cualquier cosa mejor que las difíciles condiciones de los países en que les tocó nacer. Para muchos nicaragüenses la aventura hacia

un futuro mejor los conduce a Costa Rica. En el país realizan los trabajos que pocos ticos aceptan, viven en zonas urbanas con hacinamiento dentro y fuera del centro de San José. Además, utilizan los parques públicos de manera mucho más intensa y agradecida que los costarricenses y en el centro compran productos para ellos y sus familiares en Nicaragua en parte debido a las comisiones exageradas que cobran los bancos por transferir fondos a Nicaragua. Los nicaragüenses son una parte importante y creciente de la economía urbana y también de las incertidumbres políticas y sociales que enfrentan San José, sus políticos y sus ciudadanos.

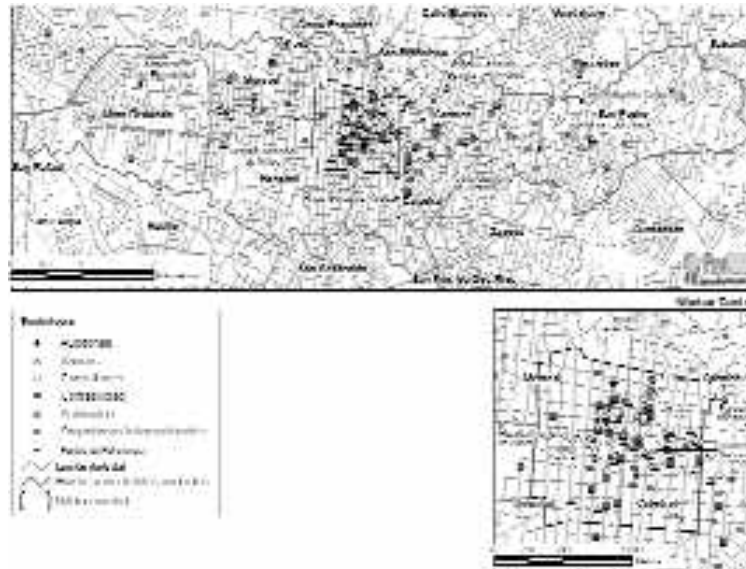
## **6.2 Algunas realidades del centro de San José**

El centro de San José ha perdido muchas actividades económicas a lo largo de tres décadas. Sin embargo todavía permanece una gran diversidad de negocios e instituciones. Entre las actividades comerciales o de entidades descentralizadas están bancos, agencias de la compañía eléctrica y telefónica, hoteles, tiendas de departamentos, joyerías, restaurantes, ferreterías y negocios especializados.

Una parte significativa de las oficinas del gobierno permanecen en el centro. Entre las más importantes están el Tribunal Supremo de Elecciones, la Asamblea Legislativa, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Educación, Correos de la República y el Ministerio de Economía. En sus bordes se encuentran la Corte Suprema de Justicia, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. También se encuentran muchos entes públicos descentralizados como el Banco Central, las sedes de tres bancos comerciales del Estado, el Instituto Nacional de Seguros, la Caja Costarricense del Seguro Social, Acueductos y Alcantarillados e instalaciones diversas del Instituto Nacional de Aprendizaje (ver Mapas 6.1 y 6.2).

Durante la última década en el centro de San José se amplió y transformó la oferta hotelera, con instalaciones de variados tamaños y estilos, algunos nuevos y otros renovados. También se crearon complejos culturales como el Centro Nacional de la Cultura (CENAC); que tiene una sala de espectáculos, un espacio para exposiciones temporales de arte y el Ministerio de la Cultura en lo que fue la antigua Fábrica Nacional de Licores y se creó en 1994 el Museo del Niño, anteriormente el edificio de la antigua Penitenciaría Central. Este complejo incluye el Auditorio Nacional y salas de exposiciones. Además en el centro de San José se localizaron en la última década universidades privadas y varias pequeñas terminales de autobuses.

**Mapa 6.1**  
**Ubicación de empresas de servicios en los siete distritos**  
**centrales de San José (1984)**



**Mapa 6.2**  
**Ubicación de empresas de servicios en los siete distritos**  
**centrales de San José (2000)**



En los locales anteriormente abandonados o muy poco rentables aparecen algunos negocios nuevos, en parte por la reforma de una ley de inquilinato, vigente desde los años de la Segunda Guerra Mundial, que restringía el aumento de los alquileres a sumas muy reducidas hasta hace muy pocos años. En otros espacios renovados se construyen estacionamientos, muchos de los cuales se usan poco mostrando que no es la demanda su motivador más importante. Recientemente, también se construyeron edificios para la Contraloría General de la República y para la Autoridad Reguladora al costado sur del Parque de la Sabana en el distrito de Mata Redonda. En el distrito de Hospital sobre Avenida 10 y cerca de La Sabana se terminó el nuevo edificio de la Municipalidad de San José.

En los bordes del centro de San José se crean núcleos de crecimiento alrededor de actividades dominantes como hospitales públicos: Calderón Guardia y San Juan de Dios, hospitales privados como el Hospital Clínica Bíblica, la Corte Suprema de Justicia, y nuevas estaciones de autobuses. En general hay pocas construcciones nuevas y con pocas excepciones son de dos y tres pisos.

Todos los cines del centro han cerrado con excepción del Variedades. La mayoría fueron convertidos en restaurantes de comida rápida. Sin embargo, San José con los teatros y salas para música clásica más importantes del país localizados en el núcleo central de la ciudad, tiene una vida cultural activa y significativa. Además el centro de San José tiene cuatro museos importantes: el Museo Nacional, el Museo del Oro, El Museo de Numismática y el Museo del Jade. Un poco hacia el oeste, en el inicio del Parque de La Sabana, se encuentra el Museo de Arte Contemporáneo, frente al cual se planea construir pronto un jardín de la Escultura.

La vitalidad del centro de la ciudad durante los sábados aumentó con la creación y paulatina ampliación del Boulevard de la Avenida Central. Este se expandió para cubrir tres cuadras de la calle 2, al costado este del Banco Central y Correos de Costa Rica. Hay planes para una expansión importante de los bulevares que se concretó con el que va del Parque Nacional y la Asamblea Legislativa a las oficinas centrales del Poder Judicial. Los parques del centro de San José han sido renovados exitosamente, primero el Morazán y la Merced, luego el Central, ahora el Nacional y muchos otros más pequeños.

Sin embargo, las mejores tiendas del país desde hace muchos años crearon sucursales fuera de San José. Muchos negocios, especialmente de comidas rápidas de origen local y de productos orientados a la clase media alta, como CEMACO, nacieron en las zonas periféricas del centro, usualmente en los nuevos centros comerciales y tratan usualmente de crear un local en el este (San Pedro del municipio de Montes de Oca, Curridabat y últimamente en el distrito Zapote del municipio de San José) y otro en el oeste (el distrito de Pavas del municipio de San José y Escazú).



Algunos de los negocios terminan creando locales en el centro cuando ya han consolidado su posición en las zonas de la elipse suburbana que rodea San José con eje largo este - oeste.

Una de las paradojas de esta situación común a muchas ciudades, aunque no sucede en Puebla, es que los domingos, cuando el centro es más accesible, es cuando está más abandonado. Es difícil sin un acuerdo explícito, que unos pocos negocios abran y logren atraer a la cantidad de visitantes adecuada para que muchos negocios lo consideren rentable y no parece muy costarricense que la Municipalidad les ordene hacerlo. Por otro lado, los concesionarios de centros comerciales suburbanos están obligados por contrato a abrir todas las horas estipuladas que son usualmente de 10 de la mañana a las 8 de la noche casi todos los días del año. Esta situación hace que las personas con horarios intensos de trabajo y que deciden comprar en fin de semana solo pueden hacerlo en el centro los sábados. Pero los domingos los estacionamientos de Multiplaza el gran centro comercial al oeste de la ciudad están abarrotados de automóviles.

Los turistas extranjeros poco a poco son más importantes para el centro de la ciudad, y tal vez más numerosos en las noches. El centro de la ciudad es considerado inseguro por muchos costarricenses y eso es obviamente cierto en algunas zonas. Pero los datos indican que, en su conjunto, no es mucho más inseguro que muchas otras zonas de la ciudad o del país según datos de la Oficina de Investigaciones Judiciales procesadas por ProDUS-UCR (Programa de Investigaciones en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica).

Existen en este momento muchas edificaciones sin uso, lo que refleja una seria crisis del mercado de bienes raíces y un proceso de deterioro comercial. El sur de la ciudad tiene muchas edificaciones bajas y muchos estacionamientos, algunos de casi de una cuadra, que son oportunidades para un reciclamiento importante de estas zonas.

Los cuatro distritos centrales todavía tienen muchas áreas residenciales de diferentes niveles sociales. En 1989 todavía no había ningún distrito en la ciudad donde el área comercial predominara, aunque esto ha cambiado.

### **6.3 La evolución de servicios superiores a los negocios en el centro de San José**

Como parte de una investigación comparada, realizada en San Salvador y otros países, se estudió la localización de seis tipos de actividades importantes en el centro de San José en el período que va de 1984 al 2000 en intervalos de cuatro años utilizando las páginas amarillas de los directorios telefónicos. Las seis actividades estudiadas son: empresas de auditoría, bancos, consultoras, empresas de contabilidad, organismos internacionales y agencias de publicidad. Estas categorías se escogieron porque producen

servicios de alto valor agregado, sus clientes son otras empresas y requieren contacto personal, por lo que son candidatos a concentrarse en un centro. Aquí se presentan mapas solamente de los años 1984 y 2000 (ver mapas 6.1 y 6.2).

Para este análisis se tomaron los siete distritos más centrales de la ciudad de San José, que pertenecen a tres municipios diferentes (San José, Montes de Oca y Goicoechea). El centro tradicional se concentra especialmente en los cuatro distritos del centro del municipio de San José (Carmen, Catedral, Hospital y Merced). Los otros tres son zonas de expansión hacia el este (oeste (Mata Redonda de San José). Los ríos Torres y María Aguilar son los bordes norte y sur, respectivamente, de los cuatro distritos centrales.

El distrito de San Francisco del cantón de Goicoechea localizado al norte del centro tradicional, se urbanizó tardíamente y, a pesar de ser pequeño en área, tiene muchos centros de actividad importantes como el Ministerio de Trabajo, el Banco Internacional de Costa Rica (BICSA), la Universidad privada ULACIT, la sede central de la refinadora y comercializadora de productos de petróleo.

### **6.3.1 *La situación en 1984***

En 1984 la inmensa mayoría de los negocios listados en las páginas amarillas se localizaron en el área del núcleo central, agrandada en el mapa que tiene 13 cuadras de este a oeste y 12 cuadras de norte a sur. El resto se localizaban predominantemente en el paseo Colón y en las cercanías a la zona donde se concentran varios poderes del Estado (Legislativo, Judicial y ahora también Electoral) adyacente al borde este del núcleo central mostrado.

Los bancos eran los que se encontraban más cerca del centro oficial y las consultoras y agencias de publicidad los que mostraban una mayor dispersión, aunque en San Pedro había tres bancos.

### **6.3.2 *La situación en el 2000***

Para el año 2000, el número de locales aumenta considerablemente y se dispersa en todas las direcciones, especialmente hacia San Pedro y Mata Redonda, y algunos en el Distrito de San Francisco, aunque también se da una fuerte dispersión centrífuga del núcleo hacia el resto del área de los cuatro distritos centrales de San José. Algunos negocios se trasladaron a los distritos adyacentes a la zona seleccionada. En Zapote, en el sureste de la zona de siete distritos, aparecen varias consultoras. Allí se trasladó la Casa Presidencial hace un cuarto de siglo, se construyó el Registro Nacional y ahora se construyen grandes desarrollos comerciales. En Guadalupe,

al noroeste de la zona de estudio, aparecen consultoras y agencias de publicidad. El último caso es Pavas, localizado al oeste de los siete distritos seleccionados en la zona de Plaza Mayor a lo largo del Boulevard que parte de la esquina noreste del Parque de La Sabana, donde aparecen agencias de publicidad y una consultora. Los bancos siguen concentrados en la zona central, aunque dos importantes tienen oficinas centrales fuera de los cuatro distritos centrales: el Interfin, banco privado de capital nacional ubicado en Mata Redonda, BICSApropiedad del Banco Nacional, y las oficinas corporativas del banco BANEX de propiedad panameña, se localizan en el distrito de San Francisco al norte del núcleo central de la ciudad.

### **6.3.3 *El caso del distrito de Mata Redonda al oeste del centro***

En 1984 de las seis categorías estudiadas solo había una agencia bancaria localizada dentro de las Oficinas Centrales del Instituto Costarricense de Electricidad que también es el monopolio de telecomunicaciones. En el año 2000 el distrito de Sabana Redonda, que tiene el parque de La Sabana como centro de una zona en forma de herradura de áreas disponibles para uso no recreativo (ver mapas 6.1 y 6.2), contaba con ocho agencias bancarias, incluida la sede central del Banco Interfín. Además se localizaban allí cuatro organismos internacionales, cinco agencias de publicidad, siete consultoras, una empresa auditora y otra de contabilidad. Al costado sur del Parque de La Sabana se localizaron además la Contraloría General de la República, la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos y el Ministerio de Agricultura. Además en el costado norte del parque se localizó desde su creación la Defensoría de los Habitantes.

### **6.3.4 *El caso de San Pedro al este del centro***

San Pedro de Montes de Oca tiene el Campus Rodrigo Facio, sede central de la Universidad de Costa Rica desde los años cincuenta, el cual tuvo un crecimiento muy rápido en los años setenta. Además, es cruzado por la vía de circunvalación construida hace unos pocos lustros que, aunque incompleta, en su lado norte forma un anillo alrededor del centro de la ciudad. En 1984 tenía, aunque pocos, cinco de los seis tipos de actividades estudiadas. Para el año 2000 tenía más locales de empresas de servicios superiores que el distrito de La Merced y tenía más empresas consultoras y de publicidad que cualquiera de los otros seis distritos analizados. San Pedro tiene la concentración de librerías y fotocopiadoras más importante del país, pequeñas salas para la música clásica y popular, el teatro y el cine. Allí se localiza la oficina del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) de Costa Rica. Además, allí se localizan muchas de las empresas que producen programas de cómputo para el mercado internacional, actividad inexistente en 1984.

### **6.3.5 Características de la dispersión de actividades desde el centro hacia las zonas del este y oeste**

A lo largo de 20 años se ha dado una rápida desconcentración de oficinas que a principios de los 80 se localizaban en el centro de San José. La excepción son los bancos que en el 2000 todavía están concentrados en el centro. En general la dispersión se da hacia los distritos de Mata Redonda al oeste, San Francisco de Guadalupe al norte, y San Pedro de Montes de Oca al este de los cuatro distritos centrales de la ciudad de San José. Algunas empresas han escogido localizarse sobre los ejes viales más importantes, pero la mayoría parece haber optado por “escondarse” dentro de antiguos barrios residenciales (Escalante, Los Yoses, Sabana Sur) o en los nuevos desarrollos como Barrio Dent. Aunque siempre en lugares con gran accesibilidad a las vías más importantes de la región, pero menos vulnerables al ruido y a las emisiones de gases del sistema de transporte y con más posibilidades de utilizar las calles cercanas como estacionamiento gratuito para clientes. Sus decisiones parecen ser fundamentadas en la funcionalidad y no en la búsqueda de visibilidad. Es importante mencionar que los núcleos de las diferentes actividades en 1984 y en el 2000 están muy cerca del centro de la ciudad con un ligero movimiento hacia el este u oeste. Esto significa que la dispersión es balanceada y refuerza su forma de espiral orientada este - oeste.

## **6.4 Otros núcleos comerciales fuera del centro**

Diversos parques de oficinas han aparecido al este y oeste del núcleo urbano de San José en los últimos quince años. Muchos de ellos alrededor de la Universidad de Costa Rica en el este y alrededor de La Sabana en el oeste. Por supuesto muchas actividades comerciales no solo salieron del centro de la ciudad sino que se han alejado muchos kilómetros en todas direcciones y además hay importantes desarrollos suburbanos para oficinas.

La creación del centro de oficinas de FORUM hace pocos años en el municipio de Santa Ana, en la intersección de dos carreteras nacionales importantes, cuenta a principios del 2003 con 84,000 metros cuadrados y sigue en expansión (El Financiero 17 de febrero de 2003) y el traslado al mismo de muchas multinacionales (las oficinas administrativas para América Latina de Procter & Gamble, empresas bananeras, y de consultoría internacional) y de la Bolsa Nacional de Valores al mismo, representa una clara amenaza a la vitalidad del centro comercial de San José. Las consecuencias no pueden evaluarse en su totalidad pero serán significativas.

En la misma dirección pero en el municipio de Escazú, algo más cercano al centro de San José, se encuentra el complejo comercial de Multiplaza que incluía el Hotel Camino Real y se expandió con la construcción de un complejo de oficinas. En el complejo comercial se agrupan sucursales de empresas de mucho prestigio, cines, una plaza de comidas y un supermercado, todas ellas orientadas a las familias de altos ingresos que viven al oeste de la ciudad y que no desean visitar San José.

Este movimiento hacia el oeste de muchas actividades de alto nivel está relacionado con varios factores importantes: (a) cercanía al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; (b) muchos de los desarrollos se dan adyacentes a una autopista importante que eventualmente conectará la ciudad de San José con el Océano Pacífico y con todo el resto de Centroamérica y (c) en esta zona de Escazú y Santa Ana se desarrollan muchos barrios residenciales para familias de altos ingresos.

Es muy probable que la zona oeste de la región metropolitana, donde se dan estos desarrollos, tenga graves problemas de congestión vial en el futuro, consecuencia de las siguientes realidades:

- La zona no constituye realmente un centro alternativo, tiene muy poca accesibilidad hacia el norte, y hacia el sur la limitan los cerros de Escazú, borde suroeste del valle Central de Costa Rica. Su estructura espacial es de corredor de salida hacia el oeste de la ciudad de San José
- Su servicio de transporte público es limitado al corredor vial y por lo tanto es sumamente deficiente, aunque algunas de las rutas interurbanas del centro de San José a Ciudad Colón y Puriscal suplen esa demanda.
- La construcción de vías en la dirección norte - sur será extremadamente cara debido a los profundos cañones de los ríos que cruzan el valle hacia el oeste.
- Los flujos viales en la carretera aumentarán considerablemente, una vez que se complete la conexión con la Costa del Pacífico de Costa Rica.
- Aunque existen comunidades desarrolladas previo a este nuevo boom, el valor de la tierra está subiendo muy rápidamente, por lo que no será fácil construir en la zona vivienda para trabajadores y empleados con salarios intermedios.

#### **6.4.1 *¿Qué buscan las empresas que salen del centro?***

El conocimiento personal de la realidad de San José y la interpretación de la evolución de la localización de diferentes actividades parece indicar que las razones para salir del centro están relacionadas con los siguientes factores: (a) facilidad de acceso para personas con automóviles y para la llegada de suministros a los comercios, especialmente los de productos pesados y voluminosos; (b) estacionamiento seguro y gratuito para clientes y suplidores; (c) disminución de la incertidumbre con respecto a la seguridad; (d) estar cerca de donde viven muchos de sus clientes; y (e) edificios más modernos con instalaciones apropiadas de telecomunicaciones y de seguridad.

### **6.5 Cambios recientes en el centro de la ciudad de San José**

La zona central de San José, de acuerdo con los últimos dos censos nacionales (1984 y 2000), continuó la tendencia a pérdida de población pre-vaeciente desde 1963. El grupo que se reduce más son los jóvenes. Sin embargo, todavía el centro todavía tiene muchos habitantes que viven sobre todo en las zonas de borde de los cuatro distritos centrales (Merced, Hospital, Catedral y Carmen) y que pertenecen a todos los niveles sociales (INEC, 2002).

Hay algunos eventos recientes que son preocupantes:

- Muchos edificios del centro no pueden alquilarse especialmente en los pisos superiores.
- La ciudad es ruidosa, algunas partes están demasiado sucias y muchos creen que es peligrosa, aunque probablemente la mayoría de sus zonas no son más peligrosas que otras áreas urbanas de Costa Rica (estadísticas de la Oficina de Investigaciones Judiciales procesadas por ProDUS - UCR).
- Muchos visitantes potenciales tienen miedo de la congestión en las calles y de la peligrosidad del centro sobre todo en las noches cuando mucha menos gente circula por el centro.
- Desaparecen muchos negocios y no se crean nuevas actividades que mantengan la diversidad de la ciudad.

- Muchas personas se imaginan que el centro es como una zona roja en las noches y en efecto aumentan las denuncias de prostitución en ciertas zonas de la ciudad.

### ***6.5.1 Esfuerzos exitosos recientes***

El Estado a través del gobierno central, las instituciones autónomas y el gobierno local, han hecho inversiones importantes en el centro de San José. Las más significativas son las siguientes:

- Electrificación subterránea de la zona central de la ciudad.
- Ampliación de zonas peatonales (en la calle 2 y en zona entre el Parque Nacional y la Corte Suprema de Justicia).
- Renovación del Museo del Oro en los sótanos de la Plaza de la Cultura.
- Mejoramiento de parques Nacional, del Bombero, de la Dolorosa.
- Disminución de la contaminación del aire gracias a nuevos programas de control de emisiones.
- Salida de industrias contaminantes de los bordes del centro de San José (Procesadora de Productos Lácteos Dos Pinos).
- Algunos lotes desocupados y abandonados se convierten en estacionamientos.

La ciudad tiene muchos potenciales no aprovechados que podrían ser las oportunidades para una renovación funcional:

- Es visitada por centenares de miles de turistas todos los años, muchos de los cuales, lastimosamente, la dejan tan pronto como pueden.
- Tiene una localización central dentro del país y es servida por el aeropuerto internacional Juan Santamaría a unos 25 minutos del centro con 270 vuelos semanales a 25 destinos internacionales directos.
- Su clima es primaveral casi todo el año y con muchas zonas cercanas con temperaturas más bajas (hacia las montañas) o más altas (hacia las costas).

- Al ser una ciudad pequeña, llegar al centro toma menos de 30 minutos en transporte público para la mayoría de la población del Área Metropolitana. Llegar al borde del centro en automóvil puede tomar 10 ó 15 minutos, aunque cruzarlo es en ocasiones difícil.

## 6.6 Algunas causas de esta situación

Las realidades urbanas son fenómenos complejos producto de la historia de la sociedad y de las realidades físicas de la ciudad misma. También son producto de los sueños, las actividades y las indiferencias de individuos y grupos sociales a lo largo de los años. Inevitablemente las políticas de carácter nacional tienen un enorme impacto sobre las ciudades. Cuando la ciudad es la capital de un Estado y alberga los grupos más poderosos es de suponer que sus intereses estarán bien representados en las decisiones del Estado nacional.

Sin embargo, no siempre los actores sociales y sus agrupamientos están conscientes de las realidades y vulnerabilidades de la ciudad que los alberga, especialmente en una sociedad que mentalmente todavía no se reconoce como urbana y que resiste las características usuales de la vida urbana. Las ciudades son construcciones colectivas y por lo tanto transformarlas requiere de los esfuerzos de muchas personas y grupos; y de cierta tolerancia benevolente del resto.

Por otro lado, la ciudad de San José padece problemas y desafíos comunes a todas las ciudades del mundo, puesto que a pesar de sus orígenes tan diversos todas ellas se enfrentan a un juego de tecnologías comunes que promueven la convergencia y la uniformidad. Especialmente significativo es el automóvil y los sistemas de transporte asociados, que definen parcialmente la forma como los ciudadanos actúan y viven, aunque, obviamente, también influyen la televisión, las telecomunicaciones y las computadoras.

En Costa Rica estas realidades internacionales son especialmente importantes puesto que es una sociedad económica y socialmente muy abierta. Costa Rica además es un país exitoso en sus niveles de vida y de servicios públicos (salud, educación, electricidad, agua potable). Además sus habitantes empiezan a tener un ingreso suficiente como para adquirir muchos automóviles aunque sean usados; lo que representa una seria competencia al transporte público.

Sin embargo, algo especialmente importante de la realidad de San José y su Área Metropolitana es que existe una casi total falta de acción. La realidad política parece un conjunto de monólogos que no se integran. Se toman muchas decisiones que parecen “ocurrencias” de las autoridades, y sobre las cuales queda la sospecha de si se sopesaron los efectos



secundarios de las mismas sobre la ciudad y su funcionalidad de largo plazo. Hay una indiferencia hacia el conjunto de la ciudad y su operación que contribuye y es producto simultáneamente del entrabamiento general del Estado costarricense. Esta parálisis es causada parcialmente por la creación de la Sala Constitucional que obligó a la corrección de muchas leyes. Especialmente significativo para este análisis fue obligar al Estado a pagar cualquier terreno expropiado en los doce meses siguientes a la expropiación. Esto frenó dramáticamente la compra estratégica de tierras urbanas dadas las tremendas restricciones presupuestarias del Estado.

El Estado también ha invertido mal sus escasos recursos o promovido, por razones de urgencia política y social, programas de vivienda que resolvieron necesidades inmediatas pero que no construyeron ciudad y ciudadanos, y que crearon serios problemas urbanos a veces al legitimizar invasiones de tierra en lugares inapropiados por topografía o cercanía a cauces de ríos peligrosos. Esto parece haber cambiado con Helio Fallas, ministro de vivienda de la Administración Pacheco (2002-2006). Lamentablemente y usando el despilfarro documentado como excusa, muchos costarricenses y algunas fuerzas políticas demagógicas no quieren pagar por bienes colectivos y por la intervención del Estado en tareas estratégicas como proveer de infraestructura a las ciudades. Esto se suma a la descarada evasión fiscal ya tradicional en muchos sectores económicos del país, en particular entre los profesionales no asalariados.

## **6.7 Políticas contraproducentes**

Muchas de las políticas propuestas para mejorar la ciudad de San José son parciales, sin visión estratégica y de largo plazo y no muestran una comprensión de los verdaderos retos que afronta la ciudad que es un patrimonio físico, cultural y financiero de todos los costarricenses. Entre las propuestas inapropiadas en el sector transporte, algunas ya desechadas, están la construcción de carreteras elevadas para facilitar la circulación de automóviles muy cerca del centro de la ciudad y el intento de darles concesiones a los numerosos empresarios de autobuses por períodos de 30 años. Esto bloquearía por completo la transformación tecnológica y funcional del transporte público en el Área Metropolitana de San José.

Tampoco parece que la Municipalidad de San José comprenda la gravedad de la falta de atractivo del centro de la ciudad. El alcalde, durante el año 2002, mostró una tolerancia inapropiada para los vendedores ambulantes en muchas áreas. No hay claridad sobre la importancia de una política de estacionamientos balanceada que no de privilegios, pero sí accesibilidad,

y de que todo el centro debe ser accesible a personas y automovilistas provenientes de cualquier punto cardinal. Finalmente, no existe la suficiente comprensión de que no es posible hacer política urbana sin acuerdos intermunicipales que no han estado todavía a la altura de las grandes necesidades.

## 6.8 Algunas conclusiones

La vitalidad del centro de San José disminuye y no hay políticas públicas coherentes para recuperarla. El centro de la ciudad de San José se usa menos horas a la semana que el resto de las zonas comerciales de la ciudad y eso lo debilita. Es muy difícil darle vitalidad a un centro urbano que no tiene ni población cercana, ni suficientes atractivos como cines, o variedad de restaurantes de buena calidad. Toda estrategia de mejoramiento debe tratar de recuperar algo de lo perdido en esas tres categorías.

La salida de empresas que prestan servicios altamente especializados a otros negocios es una pérdida importante para la ciudad de San José y un síntoma de problemas graves que afectan al centro de la ciudad. No pareciera realista tratar de recuperarlos sin una estrategia general de mejoramiento del centro. Es muy posible que muy pocos regresen. Existe en este momento cierta incertidumbre y competencia entre alternativas de localización para las empresas que salen del centro. Para las empresas comerciales que pueden tener varias sucursales, la estrategia es tener varios locales para cubrir diferentes zonas de la ciudad o región metropolitana. Mucho más complicado es escoger localización para empresas que necesitan concentrarse en un solo lugar. En estos momentos las empresas de un determinado tipo se agrupan en ciertas zonas, por ejemplo las actividades que necesitan muchos profesionales jóvenes empiezan a aparecer con más frecuencia en San Pedro. Los que se relacionan más con contactos internacionales como multinacionales cada vez más prefieren zonas fuera de los siete distritos investigados en el oeste de la ciudad. O sea, San José parece estar evolucionando de manera empírica a una ciudad más grande con zonas especializadas. Es importante lograr que estas zonas puedan conectarse eficazmente. Algunas interacciones indudablemente podrán ser realizadas telemáticamente por lo que la conectividad física no importará mucho, pero hay muchas situaciones en las que la comunicación debe ser personal para poder expresar, transmitir información, negociar o conciliar apropiadamente intereses y preocupaciones.

Es necesario especializar el centro en unas pocas cosas para las que tiene ventajas comparativas. Varias estrategias aplicadas simultáneamente son esenciales. La primera es retener las actividades que se han quedado:

gobierno, aparato de Estado, bancos, comercios, hoteles y restaurantes ojalá con la mayor diversidad posible. La segunda es una diversificación de la oferta de entretenimiento y actividades culturales que atraigan a los habitantes de toda Costa Rica a visitar al centro de San José. La tercera estrategia es atraer a los numerosos turistas que visitan Costa Rica, a visitar el centro o a quedarse algunos días en él, como base de operaciones para descubrir la ciudad o los alrededores de la región metropolitana. La cuarta es el fortalecimiento de núcleos de servicios médicos especializados alrededor de hospitales públicos o privados. La quinta es crear núcleos de ciertas actividades comerciales especializadas, por ejemplo joyerías, zapaterías u otros productos cuyos compradores prefieren comparar muchos productos y marcas. La sexta y última es ampliar las horas en que se ofrecen actividades de manera tal que algunos de los espacios urbanos tengan diferentes funcionalidades a lo largo de cada semana o del año.

No parece posible tener un centro con todo, por lo tanto la pregunta crítica es ¿Cuál es el mínimo de diversidad que un subcentro moderno debe tener dadas las funciones esenciales en las que se concentra? Y la especialmente importante en este caso es ¿Cuáles deberían ser las funciones a las que el centro de San José debería tener o podría hacer mejor que ningún otro lugar de la ciudad con las capacidades limitadas actuales de manejar aglomeraciones de personas y actividades?

Hay que recordar que estas capacidades se pueden mejorar de varias maneras, que deben aplicarse simultáneamente y requieren inversiones, acuerdos sociales y políticos y deben balancearse con las necesidades y ofertas de otras áreas de la región metropolitana o del país: (a) Crear sistemas de transporte masivo más eficaces para transportar mayor número de personas con más calidad; (b) promover la inversión pública y privada en el centro; (c) retener actividades importantes públicas y privadas en el centro; (d) diversificar actividades para aprovechar el tamaño del centro mucho mayor que cualquier centro comercial; (e) ampliar las horas de funcionamiento efectivo y seguro del centro y (f) crear suficientes actividades culturales que amplíen los atractivos del centro a muchos ciudadanos, que hablan mal del centro sin haberlo visitado recientemente.

Mejorar la ciudad implica la necesidad de un conjunto de medidas complementarias que integren una estrategia con suficiente apoyo de los diferentes sectores sociales. Esta estrategia tiene que reconocer al menos la importancia de los siguientes aspectos: (a) medidas simbólicas que abran nuevas oportunidades de uso de la ciudad, creen un nuevo espíritu urbano y hagan renacer la esperanza de que la ciudad puede y debe ser mejor para todos, ejemplo es el uso de una calle para actividades recreativas durante parte del año o de la semana; (b) inversión pública lo más pronta y efectiva posible en obras cuidadosamente seleccionadas de bajo costo y gran impacto, además disponibilidad a realizar inversiones mayores inclusive

financiadas con bonos si existen las coaliciones críticas suficientemente desarrolladas para que los sueños parezca que tengan posibilidades de cristalizarse en realidades; (c) intervención del Estado como consolidador de propiedades e intermediario privilegiado y (d) dé una secuencia apropiada de las medidas que logre crear una dinámica propia y que permita que las plusvalías generadas queden en manos de la colectividad en una proporción significativa.

La construcción de la infraestructura necesaria para mejorar la ciudad requiere enormes fondos que solo se pueden pagar a muy largo plazo. Para conseguir esos fondos se requieren una combinación de varias alternativas financieras: (a) Inversión privada nacional o extranjera; (b) emisión de bonos públicos nacionales o internacionales; (c) inversiones del Estado a diferentes plazos para reforzar el financiamiento privado; (d) cobrarles a los beneficiarios directos o indirectos sus beneficios o al menos los costos del sistema. Al igual que con la protección de los sistemas naturales la baja generalizada de tasas de interés en los países desarrollados y el lograr bajar el riesgo del país pueden significar una gran oportunidad para hacer inversiones cuyos beneficios superan de lejos sus costos pero que a veces son muy difíciles de recuperar.

## 6.9 Retos para el futuro

La ciudad de San José y en particular sus centros enfrentan retos muy serios. Bien manejados se pueden convertir en oportunidades, hacerlo requiere construir coaliciones críticas lo suficientemente amplias para que puedan transformar el clima mental que prevalece y empiecen a construir un sueño compartido de una ciudad mejor para habitantes y visitantes. Como pasos importantes en esa dirección se pueden resaltar los siguientes:

- Mejorar la calidad de la experiencia urbana para lo cual hay que brindarle al habitante y a los visitantes: (a) oportunidades de caminar, (b) oportunidades de hacer ejercicio al aire libre sin contaminarse y sin el temor de ser asaltado, (c) posibilidades de circular sin temor las 24 horas del día, cada uno de los días del año en la mayor parte de la ciudad y (d) la posibilidad de encontrar trabajo, educación formal e informal y entretenimiento caminando.
- Mejorar la seguridad ciudadana en el centro de San José mediante mejoras a la iluminación, aumentar la vigilancia en los lugares conflictivos y atraer más gente a algunas zonas de la ciudad para hacerlas más seguras con su presencia.

- Continuar la mejora de la infraestructura física ampliando aceras y mobiliario urbano y completando los planes de bulevares que conecten puntos de llegada de autobuses al centro.
- La vieja terminal de trenes del Ferrocarril al Pacífico debería recuperar su vocación de servir al transporte público, ahora y por el momento con buses. La ciudad debe invertir en infraestructura de terminales y paradas de autobús que logre ayudar a mejorar la competitividad del transporte público.
- Un centro urbano puede albergar diversidad de actividades en diferentes épocas del año. Esta variedad es todavía más importante dentro de las horas de la semana. Ampliar las horas de vida del centro y abrir las tiendas durante los domingos aunque sea en un horario reducido sería un paso positivo. Una posibilidad sería empezar con los domingos de diciembre cuando la población tiene más disponibilidad de ingresos o en el período previo a las clases cuando las personas requieren de tiempo más allá de los ciclos semanales de trabajo, obligaciones familiares y entretenimiento.
- Es necesario evitar al máximo la salida del centro, de actividades del sector estatal. Es de gran importancia que los nuevos edificios que se necesitan para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Asamblea Legislativa y el Ministerio de Educación sean construidos en o cerca del centro de la ciudad y que tengan suficientes capacidades tecnológicas para que garanticen la desconcentración de sus servicios a las ciudades secundarias dentro y fuera de la GAM para evitar viajes innecesarios al centro sin debilitarlo.
- Generar más actividades artísticas y culturales en el centro como parte de una estrategia de recuperación. Varios componentes son igualmente importantes: promover obras de teatro y de música en lugares cerrados, promover conciertos públicos en plazas y calles anchas y finalmente “reciclar temporalmente” espacio vial para actividades de mercado o de expresión artística o cultural en forma periódica en diversos espacios de la ciudad.
- Promover los negocios pequeños mediante zonas especializadas repartidas por toda la ciudad, algunas de las cuales pueden ocupar espacios públicos de la ciudad en aceras anchas y bulevares con una infraestructura física adecuada. Esto se debe complementar con la eliminación de muchas ventas ambulantes que obstaculizan muy seriamente la circulación de peatones y que no proveen diversidad significativa a la ciudad.

Para este esfuerzo de renovación del centro de la ciudad el Estado es un actor indispensable, pero no suficiente. Es imprescindible la coordinación con el sector privado y la sociedad civil para compatibilizar aspiraciones y sueños sobre la ciudad y construir conjuntamente las oportunidades de un mejor futuro para los usuarios y habitantes de la ciudad.

# CAPÍTULO VII

## EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN SALVADOR. TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA, ESPACIOS PÚBLICOS Y VIVIENDA\*

---

MARIO LUNGO\*\*

### 7.1 Introducción

La situación actual del Centro Histórico de San Salvador es en muchos aspectos paradójica. Mientras por un lado su dinamismo comercial refuta cualquier apreciación de declinación económica, por el otro estamos en presencia de un patente ejemplo de segregación espacial y exclusión social, con una clara diferenciación entre el antiguo centro y las áreas de la población de altos ingresos del oeste y el suroeste de la ciudad.

Importantes cambios han ocurrido en la economía del Centro Histórico. En un movimiento que se inició en los años 50 del siglo pasado y se aceleró en las décadas siguientes, las sedes de los bancos, los establecimientos de servicios especializados para las empresas, los almacenes más prestigiosos y los pocos hoteles importantes se desplazaron del área central y se relocalizaron en la zona oeste. En ésta, nuevos y lujosos centros comerciales y hoteles de lujo acompañaron a las familias de altos ingresos que habían comenzado el éxodo del Centro histórico desde los años 30.

No obstante, un significativo número de pequeños y medianos establecimientos comerciales y de servicios, orientados al consumidor final, permanecen en el área central, ampliándose incesantemente. Por la razón anterior, la idea de que es necesaria una revitalización de su economía no es

---

\* Versión actualizada del artículo publicado en el libro *The Social Sustainability of Cities*, editado por Mario Polèse y Richard Stren, University of Toronto Press, 2000.

\*\* Jefe del Departamento de Organización del Espacio. Universidad Centroamericana "José Simeón Cañas", San Salvador.

totalmente correcta. Esta valoración se basa en un diagnóstico que confunde el deterioro físico, inmediatamente perceptible, y la pobreza urbana imperante, con la declinación económica.

Pero es necesario, también, rechazar el voluntarismo paseísta de quienes postulan la idea de que es posible hacer que el Centro Histórico vuelva a ser lo que era a mediados del siglo XX, o incluso antes, a inicios del mismo, cuando alcanzó su mayor esplendor (Lungo y Baires, 1988; Herodier, 1997). El antiguo Centro Histórico ha cambiado de rostro definitivamente, y más que una revitalización económica lo que se impone para lograr su rescate es impulsar una serie de iniciativas que combinen la restauración de las edificaciones de valor arquitectónico, el mantenimiento de la traza urbanística colonial (Salazar, 1996), la rehabilitación de los espacios públicos perdidos, la recuperación de su función residencial y la reorganización del transporte público aprovechando su gran dinamismo económico. Sólo así se podrá revertir la segregación espacial, la exclusión social y la inseguridad ciudadana que ambas conllevan.

En este sentido, en lugar de concentrar los esfuerzos en la restauración edilicia, aunque ésta es fundamental y deba realizarse como se ha hecho en muchas ciudades latinoamericanas, se debe impulsar un plan de rescate integral como el esbozado en las líneas anteriores. Este plan debe antes ser guiado por la respuesta a dos interrogantes cruciales:

1. ¿Las diferencias existentes entre las áreas centrales, este y noreste de la ciudad, con las áreas oeste y suroeste, han producido ya, irreversiblemente, una “ciudad dividida”, basada en la segregación espacial y la exclusión social entre otros factores?
2. ¿Dada la profundidad de estos procesos es posible aún impulsar un desarrollo urbano socialmente sostenible en San Salvador?

Las respuestas a estas interrogantes son ineludibles para el futuro de la ciudad, constituyen un desafío para el gobierno de la ciudad y del Área Metropolitana, y para los habitantes de éstas y particularmente del Centro Histórico. Conducen, inmediatamente, a la urgencia de conformar nuevas relaciones de gobernabilidad urbana, democráticas, participativas, flexibles. En términos metafóricos, se trata de construir “puentes urbanos permanentes” a través de los cuales los responsables de las políticas urbanas y los ciudadanos conviertan el Centro Histórico en un espacio de integración e inclusión que reduzcan la desigualdad, la inequidad y el temor prevalecientes, avanzando hacia un desarrollo urbano socialmente sustentable:



*Para que la gestión del desarrollo de una ciudad sea exitosa, sus políticas deben promover la sustentabilidad social. Entendemos por ésta un desarrollo compatible con la evolución armoniosa de la sociedad civil que estimule un medio ambiente donde sea compatible la cohabitación de grupos sociales cultural y socialmente diversos que estimule la integración social, mientras mejora las condiciones de vida de todos los segmentos de la población.”*

(Polèse y Stren, 2000).

La lucha contra la segregación espacial y la exclusión social es esencial para el rescate de las áreas centrales. Dado el estado actual del Centro Histórico de San Salvador es una tarea prioritaria que exige el repoblamiento del mismo, la recuperación de los espacios públicos y la garantía de la seguridad ciudadana. Esta no es fácil, especialmente por ser un espacio abandonado y estigmatizado por la mayor parte de los habitantes de la ciudad.

## **7.2 La evolución del Centro Histórico**

Las tendencias descritas anteriormente han sido reforzadas por la rápida expansión de la urbanización en todo el país durante las últimas cuatro décadas, por los programas de ajuste estructural y liberalización de la economía de los años 90 y en términos generales por el proceso de globalización y de integración de las economías centroamericanas. Todo esto ha conducido a que el Área Metropolitana de San Salvador tienda a cumplir nuevas funciones al nivel de Centroamérica y el Caribe (Lungo, 1993).

Fundada hace más de 450 años, la ciudad de San Salvador se consolidó como el principal centro urbano del país a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. De capital político-administrativa del estado nacional creado en el marco del modelo de exportación agropecuario (Browning, 1975; Lindo, 1990), se fue convirtiendo en la sede de los establecimientos manufactureros creados a inicios del siglo pasado, de bancos y de compañías aseguradoras, así como de los principales almacenes de importación (Martin, 1981).

La mayor parte de estos establecimientos se localizaron en el Centro Histórico de la ciudad, modificando drásticamente el patrón anterior de usos del suelo. En ese mismo período de consolidación fueron edificados los principales símbolos de la capital: el Palacio Nacional, la Catedral, los almacenes más importantes, las sedes bancarias y los hoteles, compactamente alrededor

de las tres plazas históricas. Y en las inmediaciones, las residencias de las familias de mayores ingresos.

Esta evolución corresponde, aunque en una escala más modesta, a tendencias similares en las grandes ciudades latinoamericanas, y se extendió hasta inicios de los años 30 cuando comienza el desplazamiento residencial de estas familias hacia la zona oeste mientras la urbanización genera un crecimiento poblacional que ve surgir el problema de la falta de vivienda para los grupos sociales de menores ingresos, convirtiéndose esta cuestión, como en otras ciudades del continente, en un “problema social” (Arango, 1989).

Hacia 1950 este desplazamiento residencial ha llegado, casi completamente, a su final y desde 1930 las residencias abandonadas se transformaron en almacenes, la minoría, o se dividieron la mayoría en viviendas de una sola habitación para cada familia, que compartían los servicios sanitarios. Este tipo de vivienda popular, común en América Latina, será conocido como “mesones” en El Salvador<sup>1</sup>, y se convertirá en la principal forma de hábitat de las familias pobres en las principales ciudades del país hasta el tercer cuarto del siglo XX, constituyendo una de las manifestaciones de segregación espacial y exclusión social.

A pesar de este desplazamiento residencial, el Centro Histórico conservó sus funciones de integración social y cultural para los habitantes de la ciudad hasta finales de los años 50. Continuó siendo la sede de las instituciones del gobierno central, los bancos y empresas de servicios especializados, los principales almacenes, el lugar de los clubes y casinos de los ricos, de los hoteles de lujo e importantes restaurantes. Todo esto compartiendo el espacio con los locales de los sindicatos y asociaciones de artesanos.

Por esos días se acostumbraba “ir al centro” en los fines de semana, días festivos y las vacaciones, especialmente en las noches. Las fiestas patronales de la ciudad, en el mes de agosto, eran organizadas y contaban con la participación de señoras y señoritas de las familias pudientes aunque ya no habitaran en este lugar, manteniéndose importantes tradiciones culturales (Rodríguez, 2002). El Centro Histórico, en síntesis, era un espacio donde compartían diferentes grupos sociales.

A partir de los años 60, comienza el éxodo de los principales establecimientos económicos y comienza la transformación de la economía del Centro Histórico y su deterioro físico y ambiental. Grandes centros comerciales y nuevos edificios para los bancos y empresas de servicios especializadas, hoteles y restaurantes de lujo se construyen en el oeste de la ciudad mientras el creciente sector informal se va apoderando de las aceras, calles, parques y plazas en el área central. Se acrecienta drásticamente la inseguridad y la violencia urbana, lo que hace que el Centro Histórico se

---

1 Este tipo de vivienda tiene distintas denominaciones en los diferentes países, entre ellas “conventillos”.

convierta en un simple “lugar de paso”, en lugar de un espacio de convivencia. Fenómeno también común a la mayoría de áreas centrales de las principales ciudades del mundo, y que ha sido descrito así:

*“ Sin lugar a dudas, en oposición a la seguridad del espacio privado —la casa— la violencia del espacio público —la calle— es una de las principales características cotidianas de las metrópolis del mundo industrial subdesarrollado: el espacio público en las metrópolis constituye la negación de la ciudadanía.”*

(Kowarick, 1991).

La evolución del Centro Histórico fue drásticamente afectada por la nueva política de crecimiento basada en la sustitución de importaciones y la creación del Mercado Común Centroamericano en 1960. La dinámica general de la economía del país y de la ciudad se modifica. Nuevas zonas industriales son creadas en la periferia, se amplía el sistema financiero, crecen los servicios y el comercio, hay una rápida expansión de la construcción de conjuntos residenciales para grupos de ingresos medios y medio-bajos. Consecuentemente se construyen nuevas redes de infraestructura urbana transformando el paisaje urbano. En este contexto, las inversiones en el Centro Histórico pasan a ocupar un lugar secundario.

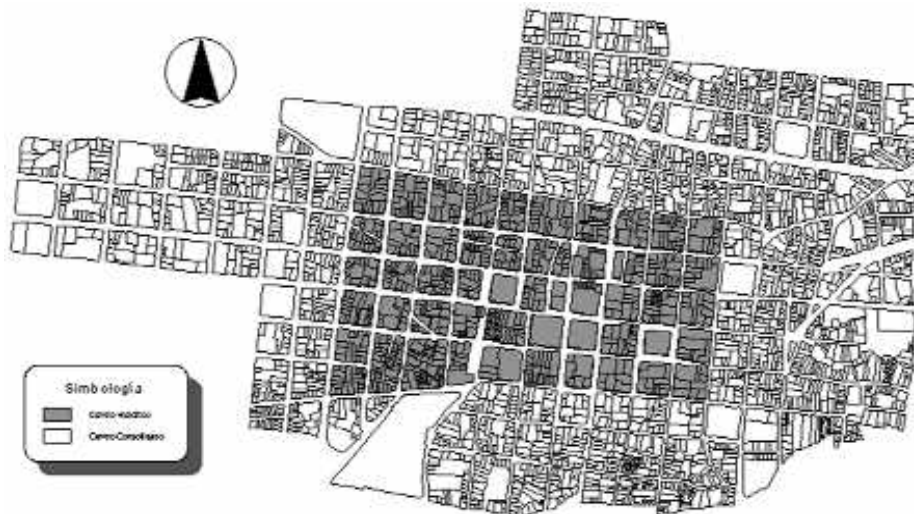
Esos años fueron también testigos de la formación del Área Metropolitana de San Salvador y de los primeros intentos por planificarla, que culmina en la formulación de un ambicioso Plan de Desarrollo presentado al final de esa década, Conocido como Metroplan 80 (CONAPLAN, 1969). El Plan planteaba el rol de San Salvador como una ciudad con funciones para toda la región centroamericana, pero el desarrollo del Centro Histórico ocupaba una posición secundaria dentro del mismo. A pesar de que no fue implementado, Metroplan 80 contribuyó a que en los años siguientes se prestara escasa atención a la evolución del Centro Histórico.

Este recibió un golpe decisivo a raíz del terremoto del 10 de octubre de 1986, que destruyó ante todo el área central de la ciudad. Las sedes de los bancos y establecimientos de servicios especializados que aún permanecían en la zona se trasladaron definitivamente al sector oeste, mientras cada espacio vacío pasaba a ser ocupado por las actividades económicas informales.

El profundo deterioro que en la actualidad vive el Centro Histórico ha suscitado numerosas discusiones e ideas para su recuperación. PLAMA-DUR brindó los lineamientos generales en el Plan de Recuperación del Centro que formulara en 1997. La oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS), avanzó sustancialmente en su desarrollo al elaborar el Plan de Rescate del Centro Histórico de San Salvador entre 1999 y el año 2000.

Es necesario precisar, para efectos de comprensión de los datos y propuestas que se exponen más adelante, los límites territoriales de lo que comprende el Centro Histórico. El Plan para la Recuperación del Centro de PLAMADUR, define dos zonas en el área central de la ciudad: el Centro Histórico y el Centro Consolidado, constituido el segundo por el entorno inmediato del primero (ambos forman parte también, aunque sus límites difieren ligeramente, del Distrito Comercial Central, delimitado por la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador, OPAMSS, a finales de los años 80). Los dos se encuentran dentro de los límites del Municipio de San Salvador, que es la capital del país y que integra, junto a otros trece Municipios, el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS). El siguiente mapa muestra los límites del Centro Histórico y del Centro Consolidado, y su ubicación dentro del Municipio de San Salvador. Cuando se habla de área central en este artículo, se está refiriendo al Centro Histórico y al Centro Consolidado.

Mapa 7.1  
San Salvador. El Centro Histórico y el Centro Consolidado



### 7.3 La transformación de la economía del Centro Histórico

La importancia de la economía del Centro Histórico de San Salvador está directamente relacionada con la presencia de actividades comerciales y de servicios al consumidor, principalmente de ingresos medios y bajos, dado que no existe una significativa concentración de actividades industriales manufactureras en el área. El éxodo hacia la zona oeste de la ciudad desde inicios de los años 60 de las sedes bancarias, las compañías financieras y de seguros, y los almacenes destinados a la población de ingresos altos, provocó un cambio radical en el perfil de la economía del Centro Histórico (véase mapa 7.2), a lo que se sumó la acelerada aparición de actividades económicas informales.

Esta transformación no implica, sin embargo, como se sostuvo ante-

Mapa 7.2  
San Salvador. 1980-1993, relocalización de los principales  
establecimientos económicos



riormente, una declinación de esta economía, sino al contrario, solo que emerge un nuevo perfil de la misma caracterizado por:

- La heterogeneidad y mezcla de diversos servicios orientados a los consumidores finales
- Un claro predominio de las pequeñas empresas y microempresas
- La creciente informalización del mercado laboral (Briones, 1996).

Este proceso ha tenido un profundo impacto negativo en la demanda de viviendas, en la ocupación de los escasos espacios públicos y las calles, y ha modificado sustancialmente el mapa de actores sociales en el área central de la ciudad.

Los estudios de PLAMADUR estimaron que el 54% de los empleos en

**Cuadro 7.1**  
**Empleo de los residentes en el Municipio de San Salvador (1992)**

Sector	%
Servicios	52.39
Comercio	22.39
Industria manufacturera	17.95
Construcción	5.97
Agricultura	1.30

Fuente: Censo de 1992, DIGESTYC

el área central correspondían al sector informal, porcentaje que debe ser mayor en el Centro Histórico, donde la Municipalidad señala que sólo las actividades del Mercado central ocupan más de 20,000 trabajadores, la gran mayoría en el sector informal. Estas transformaciones en la economía del Centro Histórico han ocurrido en un contexto de informatización de toda la economía metropolitana (cuadro 7.2).

El área central presenta, también, altos niveles de pobreza y violencia, aunque no se cuenta con datos precisos para la primera. Al nivel del Área Metropolitana el porcentaje de pobreza es de alrededor del 40% de todas

**Cuadro 7.2**  
**Área Metropolitana de San Salvador. Empleo en la**  
**economía informal 1988-9 y 1994 (%)**

Sector	1988-9	1994
Según sectores:		
• industria manufacturera	21,3	24,9
• construcción	5,8	6,0
• comercio	42,1	39,0
• transporte y comunicaciones	6,6	6,2
• finanzas	0,4	0,2
• servicios	12,9	13,5
Según categoría ocupacional:		
• administradores	6,1	8,0
• propietarios	55,3	56,2
• familiares sin remuneración	9,2	12,0
• asalariados permanentes	11,1	11,0
• asalariados temporales	18,4	11,6

Fuente: Briones, 1996

las familias, en las cuales el 30% de los jefes de familia son mujeres.

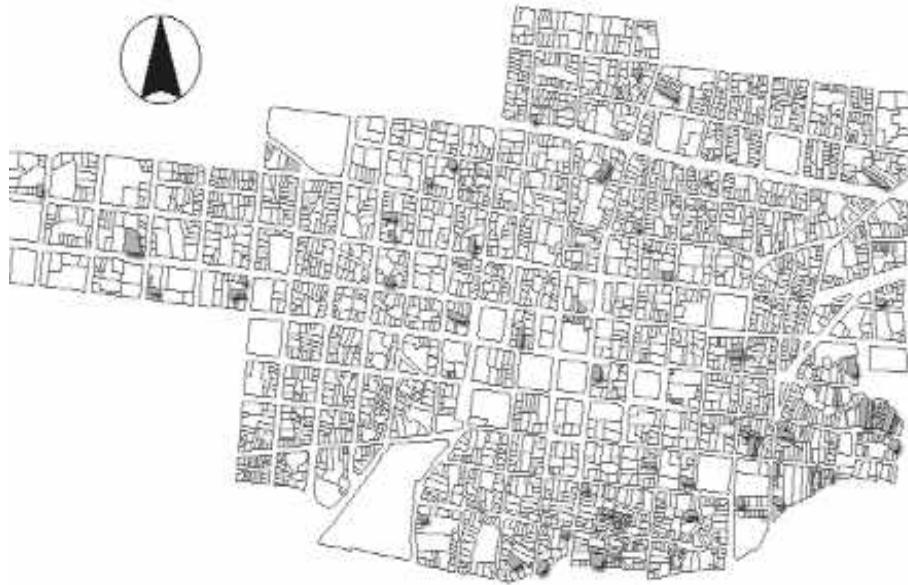
Una encuesta realizada por la Cámara de Comercio y una universidad localizada en el área central mostró que los principales problemas en esta última eran la delincuencia, la congestión del tráfico, las bandas juveniles, la falta de estacionamientos, los vendedores ambulantes y la recolección de los desechos sólidos (CCIES / Universidad Tecnológica, 1995).

#### **7.4 Uso del suelo y desaparición de los espacios públicos**

Los análisis preliminares de PLAMADUR identifican diferentes características para las dos primeras zonas. La primera presenta un alto nivel de transformación física, una gran cantidad de predios vacantes y numerosos destruidos y dañados por el terremoto de 1986 como se puede apreciar en el mapa 7.3; la segunda es más compacta aunque de menor densidad (la mayoría de edificaciones tiene uno o dos pisos).

El uso comercial es claramente predominante en el Centro Histórico,

Mapa 7.3  
San Salvador. Tierra vacante en el área central



reforzando esta monofuncionalidad la segregación espacial y la exclusión social; en el Centro Consolidado existen numerosos establecimientos educativos de los niveles secundario y universitario (cuadro 7.3); en ambos se encuentra una significativa cantidad de instituciones gubernamentales, en la parte norte del segundo se ubica el complejo conocido como el Centro de Gobierno que alberga varios ministerios y sedes de instituciones autónomas. Esta última característica es favorable para impulsar programas de recuperación de la función residencial perdida (Escobar, 2003), y proyectos de rehabilitación y ampliación de espacios públicos.

Un estudio anterior (ISAM /Adenauer Stiftung, 1994), indicaba que



**Cuadro 7.3**  
**Uso del suelo en el área central de San Salvador**

	Centro Histórico	Centro Consolidado
Bloques o manzanas	59	130
Edificios de valor histórico	350	134
Uso del suelo (% del área total):		
a. comercio	83,0	66,0
b. educación / recreación	3,0	10,0
c. vivienda	0,2	11,0
d. otros	13,8	13,0

Fuente: PLAMADUR, 1997

los espacios recreativos del área central representaban sólo el 1.9% del total del Municipio de San Salvador, lo que demuestra su poco peso. Adicionalmente, muchos de estos espacios están ocupados por puestos de ventas fijas y vendedores ambulantes como resultado de la intensa informalización de la economía del sector; por otra parte, el hecho de que el mercado central se encuentre localizado en esta área contribuye a saturar los pocos espacios públicos existentes; finalmente, como se señaló antes, la concentración de las rutas de autobuses termina por crear un congestionamiento de la zona que llega en ciertas horas a situaciones críticas.

Datos de 1995 revelan que para todo el Municipio de San Salvador las

- Hay calles en el Centro Histórico de San Salvador por donde circulan 636 autobuses por hora.
- El 54% de las aceras y vías está ocupado por ventas ambulantes.
- Solamente un tercio de los vendedores de la calle provienen del Municipio de San Salvador.
- 89% de las edificaciones están ocupadas por almacenes o bodegas.

áreas verdes ocupaban sólo el 2.12% del total del territorio (VMVDU, 1996), y si la proporción de espacios públicos ha sido siempre poca en el Centro Histórico, su acelerada ocupación y desaparición en las últimas dos décadas es una tendencia que hay que revertir urgentemente si se quiere impulsar un desarrollo urbano socialmente sustentable.

En este sentido es importante destacar los esfuerzos realizados por el actual gobierno municipal que ha recuperado las tres plazas principales del Centro Histórico (Alcaldía Municipal de San Salvador, 2000), está reconstruyendo el parque Cuscatlán, el principal parque urbano de la ciudad, y ha comenzado a construir un nuevo centro deportivo en el borde norte del Centro Consolidado. Por otra parte, el gobierno central, a raíz de la realización de los XIX Juegos Deportivos Centroamericanos y del Caribe ha reconstruido varios espacios e instalaciones deportivas en la ciudad y ha elaborado recientemente el Plan Maestro del Centro Recreativo Cultural San Jacinto, que configurará la nueva centralidad de este tipo en la ciudad (UCA, 2002).

## 7.5 La función residencial

Una clara comprensión de la necesidad e importancia de la recuperación de la función residencial en el Centro Histórico ha venido poco a poco ganando la adhesión de distintos grupos sociales e instituciones públicas y privadas. La revisión de los datos demográficos refuerza esta tendencia. Como se muestra en el cuadro 7.4, la población total del Muni-

**Cuadro 7.4**  
**San Salvador. Población 1950 / 1992**

	1950	1961	1971	1992
Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), total	213,363	352,299	564,967	1,494,000
Municipio de San Salvador:				
a. total				
b. tasa de crecimiento	171,270	255,744	338,154	442,664
c. densidad	-	49	32	31
d. % del AMSS	2,371	3,540	4,680	6,127
	80	73	60	40

Fuente: Censos Nacionales, DIGESTYC, varios años.

pio de San Salvador y su densidad ha crecido dos veces y medio entre 1950 y 1992, pero su proporción en relación con la población total del Área Metropolitana de San Salvador se ha reducido a la mitad.

Lo que los datos anteriores nos muestran es que la mayor parte de la nueva población del Municipio de San Salvador se ha localizado en las zonas sur y oeste de la ciudad, mientras se ha acentuado el despoblamiento del área central. PLAMADUR calculó que a mediados de los años 90 solamente 13,000 personas la habitaban, aunque se estima que su capacidad, en las condiciones actuales, excede los 60,000.

A pesar de la inexistencia de estudios sobre la estructura social de la población que vive en el área central, es visible la significativa proporción de ancianos que viven solos y de niños que habitan en la calle. A partir del censo de 1992, se estima que 48% de esta población es mayor de 35 años; 53% tiene un nivel educativo primario (nueve años), mientras sólo el 14% ha completado el nivel secundario (12 años). La información disponible es claramente insuficiente y limita las conclusiones. No obstante, la pérdida de la función residencial en el Centro Histórico es evidente; sus habitantes representan únicamente el 3% del total de la población del Municipio de San Salvador.

La disminución de la población está asociada con la casi inexistente inversión pública o privada en nuevas viviendas en el área central de la ciudad. Gradualmente, mientras la mayoría de las grandes residencias se convirtieron en “mesones”, locales comerciales o bodegas, otras fueron simplemente abandonadas por sus propietarios, en un proceso de continua degradación. Hacia 1947 se estimaba que los “mesones” constituían aproximadamente 40% del total de viviendas existentes en los municipios que constituyen hoy el Área Metropolitana de San Salvador, cifra que sube al 58% en 1975 (FUNDASAL, 1976). Datos exactos sobre el número actual de “mesones” en el área central no existen, pero un estudio reciente (FUNDASAL, 1995), mostró que este tipo de vivienda popular había disminuido sensiblemente desde los años 70, siendo una de las razones la destrucción de “mesones” provocada por el terremoto de 1986 (ver cuadros 7.5 y 7.6).

Cuadro 7.5

**Área Metropolitana de San Salvador. Tipos de vivienda urbana (%)**

Tipo	1971	1977	1986	1993
Tugurios	8,9	9,0	11,8	11,4
“mesones”	31,7	27,8	9,9	7,8
colonias ilegales	19,3	15,8	16,5	16,1
otros	40,1	47,4	61,8	64,7

Fuente: FUNDASAL, 1995

**Cuadro 7.6**  
**Área central de San Salvador. Número de cuartos en mesones antes y después del terremoto de 1986 (a)**

	Número de cuartos	Habitantes
Antes de 1986	9,903	54,474
Después de 1986	2,643	11,890

(a) Incluye varios barrios que no forman parte ni del Centro Histórico ni del Centro Consolidado.

Fuente: Lungo, 1988 (a partir de estadísticas oficiales).

Las estimaciones de PLAMADUR, basadas en el censo de 1992, calcularon la existencia de 4,300 viviendas en el área central, que estaban ocupadas por un promedio de 3.5 personas, 4% de estas viviendas se encontraban vacías.

De los habitantes incluidos en el censo, 60% vivían en casas independientes; 20% en apartamentos; y 20% en mesones. Estas cifras, aunque aproximadas, permiten calcular que cerca de 2,600 personas viven en mesones, en el área central de la ciudad. Una comparación con los datos del cuadro 4 confirma que un segmento importante de esta población habita aún en mesones. Apreciaciones realizadas en el trabajo de campo sugieren que se trata de los estratos más pobres y de mayor edad, y que estos “mesones” se localizan en el sector sureste del Centro Consolidado.

Este hallazgo es significativo por ser este sector donde se encuentran la mayoría de tugurios. Muchas de las personas que trabajan en actividades económicas informales en el Centro Histórico probablemente viven en este tipo de vivienda.

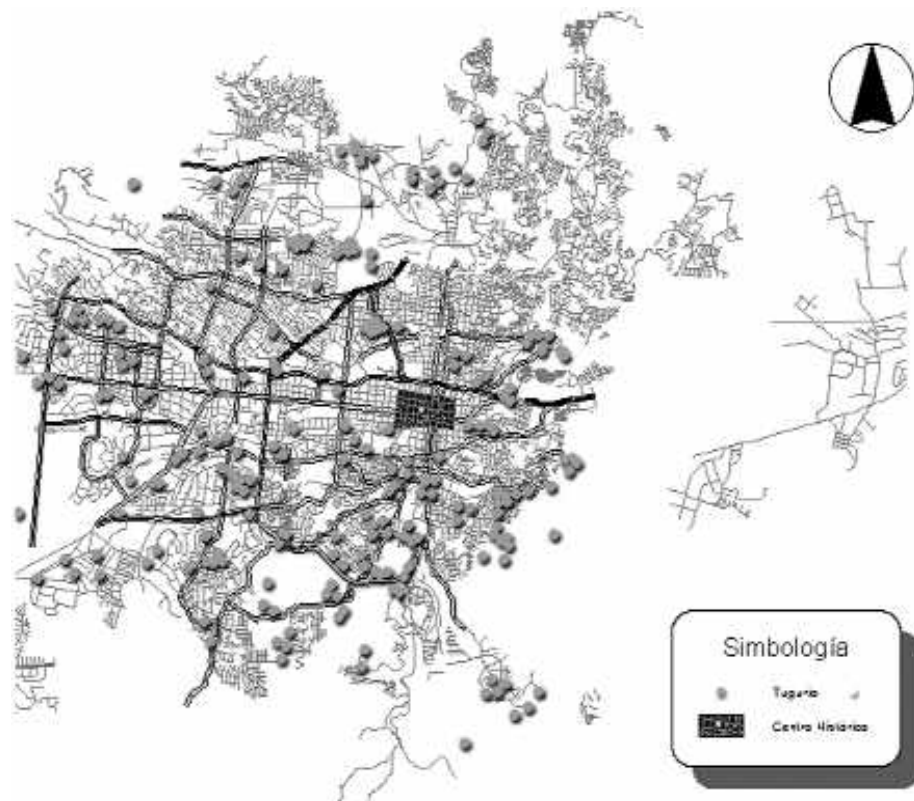
Con relación a las formas de tenencia de la vivienda, el diagnóstico de PLAMADUR indica que 44% de la población censada en 1992 alquilaba sus viviendas; de éstos 41% rentaba cuartos de “mesones” y 35% viviendas independientes. La tenencia es un factor clave para un desarrollo urbano socialmente sustentable al ser la base para el sentido de pertenencia al área de la ciudad donde se habita. El acceso a la propiedad o la modernización de la Ley de Inquilinato, actualmente obsoleta, es fundamental para la recuperación de la función habitacional en el Centro Histórico.

## 7.6 Segregación espacial y exclusión social

Un rápido análisis del desarrollo espacial de la ciudad revela con claridad los altos niveles de segregación espacial prevaletentes. Esto es particularmente evidente cuando se comparan las zonas oeste y suroeste, por un lado, y el resto del Área Metropolitana, incluido el Centro Histórico de San Salvador. Se trata, a primera vista, de una ciudad dual.

No obstante, un examen más detallado de la evolución espacial muestra la existencia de numerosos “bolsones de pobreza” inmersos en medio de las áreas residenciales de los grupos sociales de ingresos medios y altos. Muchos de estos “bolsones” se ubican a lo largo de las quebradas que descienden del volcán de San Salvador, situado en el costado poniente. La geografía ha promovido, así, una involuntaria coexistencia espacial pero que no elimina la segregación.

**Mapa 7.4-San Salvador. Localización de tugurios**



El Centro Histórico, como hemos dicho al inicio de este artículo, se caracteriza por un generalizado estado de degradación física, donde como se puede observar en el mapa 7.4 resaltan tugurios de extrema pobreza en los sectores sur y sureste, principalmente. A lo anterior se suman la desigualdad en la provisión de servicios y la obsolescencia de las redes de infraestructura. Mientras toda la ciudad puede ser descrita como un espacio segregado donde se encuentran repartidos “bolsones de pobreza”, el Centro Histórico puede ser calificado como un gran “bolsón de pobreza” situado en medio de la primera.

La segregación espacial observada en las grandes ciudades de los países en desarrollo ha sido la base para la frecuente interpretación dualista de la ciudad. Sin embargo esta interpretación unidimensional ha sido ampliamente criticada (Balbo, 1991), partiendo de que la segregación residencial es solo uno de los factores que contribuyen a la exclusión social a pesar de su importancia. Un estudio realizado en tres países centroamericanos que intento cuantificar la exclusión social definió a esta última como los mecanismos a través de los cuales personas y grupos son marginados de la participación en intercambios, prácticas y derechos a la integración social y, consecuentemente, de la identidad (FLACSO / PNUD, 1995).

Entre estos mecanismos se encuentran la exclusión a la información, a la toma de decisiones, al acceso a servicios, etc., a los que se suman las normas sociales excluyentes, las prohibiciones y los controles ilegales. Sin embargo este estudio no logró incorporar la dimensión territorial en su totalidad. Particularmente en el caso de las grandes ciudades, la segregación espacial, así como la pobreza urbana, deben ser incluidas como indicadores de exclusión social (Rolnik y Cymbalista, 1997).

El concepto de exclusión social va más allá de la simple medición de la pobreza urbana o la segregación espacial. Él permite introducir otro elemento: la vulnerabilidad social, que ha demostrado su utilidad en varios estudios en que se ha utilizado tratando de captar la complejidad de los procesos urbanos (Moser, 1996).

En otro trabajo (Sabatini, 1997), se presenta un interesante intento de ampliar el concepto de segregación urbana. Partiendo de la premisa que la segregación social del espacio es un rasgo común de las ciudades occidentales, especialmente fuerte en América Latina, a veces más evidente que la misma pobreza urbana; se sugiere que la segregación del espacio en las ciudades incluye ante todo tres dimensiones: la primera, la diferencia entre los niveles de riqueza de la población en diferentes zonas; la segunda, las divisiones geográficas entre las áreas residenciales; y la tercera, la segregación social subjetiva.

Mientras la primera remite a la pobreza urbana y la segunda a la segregación espacial, la tercera se refiere a un aspecto de la realidad urbana que está ausente de la mayoría de los análisis: la autopercepción de los

habitantes de la ciudad. Estas tres dimensiones pueden constituir un marco útil para describir la exclusión social en el Centro Histórico de San Salvador. En primer lugar, aquí se evidencia un alto nivel de pobreza urbana más que en otras zonas de la ciudad. Luego, como consecuencia del intenso proceso de degradación de su medio físico, esta área es fácilmente delimitable e identificable con la pérdida de la función residencial y la práctica ausencia de espacios públicos. Finalmente, la mayoría de los habitantes de la ciudad subjetivamente ven al Centro Histórico como una zona estigmatizada donde es inconveniente vivir y un lugar inseguro para visitar.

En suma, este es un ejemplo manifiesto de exclusión social urbana, originado en la ausencia de políticas urbanas que enfrentaran las transformaciones en la economía, la relocalización de actividades productivas clave y el desplazamiento continuo de sus antiguos habitantes. El Centro Histórico ha sido excluido, de facto, del desarrollo por las políticas públicas y la gran empresa privada, contribuyendo a “demonizar” la imagen de este sector de la ciudad. Luchar contra esta percepción y revertir la tendencia al deterioro no es una tarea fácil. Impulsar su recuperación implica al mismo tiempo respetar las transformaciones que allí han ocurrido. Es, a la vez, un requisito indispensable para el desarrollo socialmente sustentable de la ciudad.

Una reflexión sobre la delincuencia y la inseguridad. Aunque estas no se limitan al área central sino que es un atributo compartido por toda el Área Metropolitana de San Salvador (Lungo y Baires, 1994; UCA, 2000), pareciera que esta cuestión requiere una especial atención, la que no puede limitarse a impulsar programas de vigilancia y acción policíaca. Exige la incorporación de respuestas sociales, culturales y políticas, particularmente dirigidas a las necesidades e inquietudes de los jóvenes. La recuperación de los espacios públicos, tarea ya iniciada, debe promoverse con mayor fuerza ya que constituye un elemento fundamental para un desarrollo urbano socialmente sustentable.

## **7.7 Hacia nuevas políticas para el desarrollo del Centro Histórico**

En el momento actual, las acciones tomadas por el gobierno municipal para rescatar el Centro Histórico de San Salvador son aún extremadamente limitadas y discontinuas. El énfasis ha sido colocado en la recuperación de espacios públicos: las plazas históricas, las aceras y las calles, invadidas por el comercio informal y controlado en muchos casos por grupos de delincuentes. El gobierno central, a través de CONCULTURA solo ha contribuido elaborando un inventario del patrimonio histórico construido y restaurando el Palacio Nacional.

En términos de planificación, siguiendo los lineamientos del Plan de Rescate del Centro de San Salvador formulado por PLAMADUR, la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS), con apoyo del Programa de Gestión Urbana para América Latina (PGU.AL), precisó sustancialmente estos lineamientos en el Plan de Rescate del Centro Histórico de San Salvador. Sin embargo, y a pesar de los éxitos iniciales que condujeron a la creación de una Corporación para el Rescate del Centro Histórico, conformada por el gobierno municipal y la gran empresa privada, no se logró la incorporación definitiva de la última en este esfuerzo, quedando limitada la responsabilidad de la ejecución del Plan a una oficina de la Municipalidad de San Salvador, sin contar con los recursos financieros para realizar proyectos que desencadenaran el proceso de recuperación, ni las atribuciones legales para intervenir en aspectos cruciales como la reorganización del transporte o la seguridad ciudadana.

En el fondo de esta situación, y más allá de las diferencias de orden político temporal entre el gobierno municipal y el gobierno central (pertenecientes a partidos opuestos), los obstáculos fundamentales para la recuperación del Centro Histórico de San Salvador son los siguientes:

- Uno, la centralización imperante en la estructura política del país y la consecuente debilidad del gobierno de la ciudad, que ha impedido la construcción de una visión compartida de rescate del Centro Histórico.
- Dos, la estigmatización dominante en la mayoría de los habitantes de la ciudad sobre el Centro Histórico, lo que dificulta su apropiación social y su participación en la construcción de esta visión compartida.
- Tres, las orientaciones del modelo de crecimiento económico y de las inversiones públicas, que no promueven las inversiones en esta área de la ciudad.
- Cuatro, la descoordinación entre los ministerios y instituciones autónomas del gobierno central, donde prevalece una especie de feudalización de las políticas públicas que bloquea la ejecución de acciones concertadas.
- Cinco, la poca importancia y debilidad de la planificación urbana en el país, a pesar de la existencia de una Ley de Desarrollo y una Oficina de Planificación del Área Metropolitana, lo que resta peso y legitimidad al Plan de Rescate del Centro Histórico.



A pesar de los avances que implica la formulación de este Plan, es indispensable introducir cuestiones esenciales como el análisis y promoción del desarrollo de redes sociales y capital social en la población que habita y utiliza el área central de la ciudad (Portes, 1998), para vincular las actividades de la economía informal con las propuestas del Plan y luchar contra la segregación y la exclusión social, además de la restauración de las edificaciones patrimoniales, la rehabilitación de la traza urbanística original, la recuperación de los espacios públicos y la reorganización del transporte ya iniciados.

En este caso no existen significativas diferencias étnicas o raciales como en otras ciudades; lo que hay que superar para impulsar un desarrollo socialmente sustentable son las profundas desigualdades económicas y sociales, fuente de la segregación espacial y la exclusión social.

Pero ante todo hay que construir una visión compartida en torno al futuro del Centro Histórico. Aquí el obstáculo más acuciante, tanto para el desarrollo de éste como para el Área Metropolitana, es el centralismo, la debilidad de los gobiernos municipales y la poca conciencia y participación de la sociedad civil, que se manifiesta en las contradicciones y superposiciones de las leyes y las normas urbanísticas y la fragmentación de las competencias institucionales. La construcción de una nueva gobernabilidad urbana (McCarney, Halfani y Rodríguez, 1995), emerge como una tarea impostergable.

### Cuadro 7.7

#### San Salvador. Principales problemas de la gestión urbana<sup>2</sup>

Componente	Nivel administrativo	Problemas
Legislación urbana	Nacional, metropolitano y local	General, contradictoria y obsoleta
Marco institucional	Nacional, metropolitano y local	Centralizado, sectorial y contradictorio
Instrumentos de regulación	Metropolitano y local	Generales y de poca fuerza
Instrumentos económicos	Nacional y local	No planificados y

2 Entendemos por “gestión urbana” cuatro procesos íntimamente ligados: planificación, regulación, administración e inversión urbanas (estas últimas públicas y privadas). La participación ciudadana en estos procesos contribuye a la construcción de nuevas relaciones de gobernabilidad urbana. Esta concepción difiere del enfoque de la planificación urbana tradicional.

La ejecución del plan de rescate del centro histórico es una oportunidad para contribuir a construir esta nueva gobernabilidad urbana, especialmente por la necesidad de incorporar a la empresa privada, ya que las propiedades públicas son mínimas en el centro histórico, exigiendo un enorme grado de establecimiento de consensos entre los diferentes actores involucrados. Esto posibilitaría también la recuperación del sentido de apropiación e identidad social de este espacio urbano.

Las acciones y programas aislados sin la participación ciudadana, tanto por parte del gobierno municipal como de las instituciones del gobierno central (como el plan de reorganización del transporte público) tienen pocas posibilidades de éxito.

Finalmente es necesario afirmar que, para impulsar el desarrollo socialmente sustentable del centro histórico, es necesario realizar análisis en profundidad sobre las transformaciones ocurridas o en curso en la economía del área central, sobre las dificultades y posibilidades de recuperar la función residencial perdida y sobre los eventos a realizar para contribuir a nuevos usos de los espacios públicos. Se trata, en síntesis, de construir una nueva “centralidad” para este espacio histórico.

## CUARTA PARTE:

---

LOS DESAFÍOS Y REVITALIZACIÓN  
DE LOS CENTROS URBANOS



# CAPÍTULO VIII

## LA REVITALIZACIÓN DE CALLES COMERCIALES. EL CASO DE LA CALLE ARCE EN SAN SALVADOR

---

CARMEN AÍDA ESCOBAR

### 8.1 Introducción

La recuperación de los centros históricos ha comenzado a llamar la atención de los gobiernos locales de los países en desarrollo. En San Salvador, se han emprendido algunos cambios de cara a la recuperación del centro de la ciudad pero éstos han sido insuficientes y poco integrados, pues no se considera la dimensión económica.

Dentro del rescate del centro de la ciudad de San Salvador la Calle Arce aparece como un proyecto que reviste carácter estratégico para la sustentabilidad del proceso de recuperación del área central de la ciudad. En esta área uno de los temas no enfrentados es el referido a los comerciantes formales, ya que no aparece como un tema emergente en la agenda. Los comerciantes formales constituyen un grupo importante para emprender el Plan de Rescate del Centro de San Salvador, constituyéndose en uno de los actores más importantes, ya que de ellos depende en gran proporción la recuperación del centro y su vitalidad económica.

Actualmente el sector comercial formal para todo el centro, se encuentra estancado, no logrando niveles de rentabilidad, ni de bienestar. Por otro lado es pertinente indicar que el valor social de la ciudad se fundamenta en la actividad económica y la utilidad de los bienes inmuebles como habitaciones. Estos dos factores están estrechamente relacionados, lo que nos muestra la importancia de mejorar la actividad económica ya que esta producirá la valorización de los inmuebles, no solo por su uso, sino por la habitación y convivencia social.

El objetivo en este capítulo es el de explorar los problemas a los que se enfrentan los comerciantes y perfilar pistas que puedan guiar al sector comercial formal en general y sobre todo para los que se localizan en la calle Arce se desarrollen integralmente. Se insiste que el centro declina económicamente, que está perdiendo vitalidad, que las inversiones son mínimas; pero por otro lado, se percibe un movimiento fuerte, un gran dinamismo comercial que le imprimen gran cantidad de establecimientos en él instalados.

La calle Arce es la avenida comercial más importante del centro de San Salvador, como existen otras calles similares en las grandes ciudades. Por ello se trata de tener un conocimiento para lograr tener referencias que permitan entender más a fondo sus debilidades y potencialidades. Para ello se emplea una encuesta en la que se sondean los temas antes descritos, asimismo se realizó trabajo de campo para la verificación de los tipos de negocios asentados en toda la calle, y recogiendo también en algunos casos las apreciaciones de los mismos comerciantes.

## **8.2 Los conceptos e intervenciones en los centros de ciudad**

Para el análisis se han explorado dos vertientes que guían este estudio: el tema del centro de las ciudades, desde el punto de vista histórico, y paralelamente se ha abordado lo referente a la actividad económica.

Existen diversas perspectivas sobre la importancia del Centro Histórico, las que conciben al centro como el distrito o barrio en el cual se concentraron originalmente las funciones de la ciudad (Hardoy y Gutman, 1992), hasta los más detallados como las descripciones de los perímetros. Es pertinente recuperar la concepción de Llop (1996) en la que explica que es el conjunto de permanencias notables que se han ido acumulando y transformando, originando un estado presente siempre activo, constituido por un vasto conjunto de formas tipológicas, tejidos y un espacio público diverso, expresión de muchos estratos de la sedimentación histórica.

El centro es el corazón de la ciudad, motor y generador de la ciudad en su historia, locus de la forma primaria y de las sucesivas articulaciones urbanas, así como un bien irrepetible en el palimpsesto de nuestra historia, que resulta el testimonio de la cultura urbana. Es un espacio emblemático y monumental, en el sentido equivalente al dato histórico, a banco documental de la síntesis histórica, tejido orgánico constituido por hitos y entonos. Es centro cualitativo, por posición y posibilidades y escenario desde el punto de vista económico.

Estas justificaciones validan el Rescate del Centro, pero debe puntualizarse en el espacio contenedor de vitalidad económica y probable

potenciador de brotes económicos novedosos y con amplias posibilidades de rentabilidad, que permitan la convocatoria de paseantes a la interacción social por lo que el proyecto de rescate del centro de la ciudad de San Salvador demanda una solución, rescatando el aspecto social. Bajo las actuales condiciones en el país con problemas estructurales, es una gran empresa lograr que el centro alcance el auge perdido, pero no es una tarea imposible.

La referencia en esta parte es al caso latinoamericano, aunque la experiencia europea está en la base teórica, parece más apropiado para efectos de esta investigación. Las ciudades de América Latina presentan características similares en sus centros, en el que se manifiestan la congestión del tránsito, modificaciones en el uso del suelo, deterioro de la infraestructura, deterioro de los edificios patrimoniales, ocupaciones ilegales, especialmente en edificios históricos, invasión del comercio informal, carencia de espacios públicos o mala utilización de éstos, violencia urbana y surgimiento de tugurios.

En el caso de San Salvador la manera cómo es visto el rescate del Centro Histórico se puede ubicar en la modalidad de intervenciones puntuales, como en el caso de la calle Arce como recuperación de intervención concreta en ese ámbito. Lo que no se plantea es la intervención de la modalidad mixta, en donde se tenga un instrumento normalizador de esa propuesta de intervención<sup>1</sup>.

También se pueden distinguir formas de abordar en función al patrimonio en los centros (Gutman y Hardoy 1992). En esta perspectiva el espíritu del Plan de Rescate del centro de San Salvador parece estar más acorde con el manejo constructivo, ya que la expectativa conservacionista, en donde todo gira en torno al patrimonio idílico, por experiencia no es solución de otras situaciones como la social y muy puntualmente no aportan mucho al desarrollo económico.

En cuanto a quien toma la iniciativa o el rol principal en la intervención, las experiencias en los centros históricos en América Latina son varias, las cuales están muy condicionadas por el peso del contexto. Estas experiencias van desde el caso de La Habana, Cuba, en donde el Estado

---

1 Intervenciones *mixtas* es el tipo de soluciones compleja en el que un estudio global de las necesidades de la ciudad y la normativa regularizadora de las intervenciones determinan una serie de proyectos puntuales. Estas actuaciones se desarrollarán según una jerarquía establecida en función de las necesidades valoradas en los estudios previos, permitiendo, de este modo, amoldar los recursos económicos disponibles.

asume totalmente el rol, hasta ejemplos como el de Quito en donde el Municipio con un financiamiento externo proveniente del Banco Interamericano de Desarrollo ha llevado el proceso<sup>2</sup>.

Uno de los desafíos es *conciliar las contradicciones e intereses* que están presentes en toda intervención urbana. Tal y como lo manifiesta Seralgedín (1997) al denominar Cubo Urbano de Rubick al juego de intereses que se mueven en las ciudades, que al tratar de alinear una de las caras, las demás se desordenan, pero al igual que el cubo existe una solución, complicada de encontrar pero factible.

### 8.3 La calle Arce, los avances y desafíos

Conocer cómo las situaciones del pasado influyen en las del presente, además de explicar el porqué de las condiciones actuales y, se hace una reseña histórica de sucesos relevantes que han influido directamente en el centro de San Salvador.

En 1892 la población en San Salvador representa un 4.3 % de la población total del país, elevándose en 1920 a un 6.8 % y para 1930 llega a 6.6 %, lo que nos da una idea del crecimiento poblacional de la capital y de su peso en la primera década del siglo pasado. La variable económica incide en la distribución espacial del centro, con la aparición de los primeros bancos como una necesidad técnica planteada por la economía agrícola de exportación<sup>3</sup>. Así también surgió la actividad comercial con el establecimiento de espacios de intercambio de mercancías hacia 1920 definidos por el consumo de la clase dominante, sobre todo las casas comerciales distribuían mercancías importadas<sup>4</sup>.

---

2 Se identifican características acerca del proceso de recuperación de los centros históricos de América Latina, de manera muy general. *En una primera fase*, el sector público lidereó el proceso de conservación del patrimonio de los centros históricos, a través de legislación de protección y planes de conservación y en fases posteriores, invirtiendo en la conservación de monumentos. *En fases más avanzadas* entes públicos invierten en el mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos que rodean los monumentos. Sólo cuando el proceso de conservación ha adquirido un mínimo de inercia se materializan inversiones privadas en conservación o rehabilitación de inmuebles (Rojas 1999).

3 Se sitúan en el centro de San Salvador: Banco Agrícola Comercial, Banco Occidental y Banco Salvadoreño, el Banco Internacional, este último siendo el más antiguo ya que data de 1888.

4 Entre los principales de esa época se recuerdan: J. Ballette, H. De Sola, Almacén de Fantasías y Novedades, Casa Dreifus, Mercado Meléndez, Farmacia Concepción, Farmacia Americana, Almacén Onkee, Almacén Emilio Saca, Almacén Block Hermanos, Librería Católica, Goltree Liebes, Almacén El Fénix, Farmacia Cosmos, Casa Muggdan, Portal de Occidente, Almacén París Volcán y el Portal La Dalia; de los cuales sólo quedan las edificaciones que los alojaron.



A partir de 1930 y 1950, la ciudad se extiende hacia el norte y sur, continúa hacia el poniente, se empiezan a construir viviendas para las nuevas clases medias. Pero lo principal es la expansión que se dio hacia el *poniente*. Aquí aparece en la escena urbana la Calle Arce, que junto con la aparición de la Colonia Flor Blanca, fueron claros movimientos de los grupos de altos ingresos que abandonan el centro. La Calle Arce se consolida como un eje que va de oriente a poniente. El primer edificio que es construido es el que en la actualidad se constituye en el remate de la calle: el Hospital Rosales que data de 1902, luego aparece la Basílica del Corazón de Jesús y en medio de las dos edificaciones se perfila la calle. Aunque originalmente Calle Arce abarca trece cuadras, dado el desorden provocado por un proyecto de renovación que se realiza en los años 1970 y que contemplaba a la calle como zona peatonal, la cual se ha desvirtuado, ya no puede contabilizarse un buen tramo de la misma. Aunque se puede contar con ocho cuadras que aún mantienen el perfil de lo que fue el diseño original de la Calle Arce.

Según Barba (2000) entre 1940 y 1950 Calle Arce se vio también afectada por la migración residencial que se produjo con rumbo occidental, pero no se vació completamente ni alteró de forma radical los usos del suelo urbano. Además, las más importantes modificaciones que comienzan a darse en el conjunto de la ciudad de San Salvador se materializarán con mayor vigor en el centro histórico de la ciudad. El gran comercio, el asentamiento de las principales oficinas gubernamentales, y un importante segmento residencial (pero muy heterogéneo socialmente) se encontraba allí localizado.

Si bien es cierto que los grupos sociales privilegiados se desplazan hacia el poniente de la ciudad, este hecho no le resta importancia al centro de San Salvador, por lo menos en la tercera década del siglo XX. Se crean nuevos espacios de gestión de la actividad económica en el centro y la ciudad es pavimentada en su totalidad, además dotada de equipamiento urbano.

#### **8.4 Declinación del centro de la ciudad**

En los años 1950 los bancos como el Capitalizador y el Banco Salvadoreño, permanecen aún en el Centro, denotando permanencia de la gestión del sistema productivo. Asimismo algunos edificios importantes aparecen en esta década como el Edificio Regalado, Edificio Dueñas, Edificio Comercial, Edificio Central y el Edificio de la Compañía Salvadoreña del Café, lo que indica que las actividades de gestión tienen todavía presencia en el Área Central.

El surgimiento de otros lugares de intercambio es propiciado con expansión habitacional y se consolidan otros comercios formales pero esta

vez para los grupos populares. Es en esta etapa que sucede la aparición de Mercados que constituyen un sistema dentro del centro. Es notorio el incremento de los espacios comerciales para las clases populares. Así también, el proceso de pérdida funcional es marcado en la década de los 70 cuando se empieza a visualizar al centro como un lugar de paso, un nodo de articulación de la ciudad, un punto de intercomunicación, este cambio provoca la aparición de ventas callejeras que empiezan a invadir los espacios públicos, degradándolo. Así se consolida el proceso de decaimiento, que crece aceleradamente a medida que pasa el tiempo y el centro deja de tener interés para las clases prominentes. Las antiguas casas de la clase dominante se convierten en mesones y en medianos comercios, principalmente en el sector conocido como Microcentro y especialmente en la calle Arce.

El sector informal cobra más fuerza cuando se proyecta el Plan de Renovación Urbana y se establece una peatonal, proyecto que nunca funcionó como tal, sino fue terreno propicio para la invasión del comercio informal y que sus efectos perduran hasta nuestros días. Esta arteria toma una buena parte de la Calle Arce, pero afortunadamente no en su totalidad, como ya se ha afirmado. Este proyecto se define como una intervención municipal que propició efectos negativos de carácter permanente.

A este proceso debe agregarse el que en la década de los 1970 surgen otros puntos comerciales periférico en el norponiente de la ciudad, que responde al movimiento habitacional de las clases sociales de altos ingresos hacia ese sector, ejemplo muy marcado de esta tendencia es el Centro Comercial Metrocentro.

## 8.5 La crisis Social y el Terremoto

Vinculado a ese escenario se ve afectada la ciudad, con un alza de la actividad económica informal ya que provoca que las masas que trabajan en el área rural busquen oportunidades de sobrevivencia en la ciudad capital. San Salvador es el departamento que es afectado mayoritariamente por este suceso ya que una buena parte de la población desplazada se posiciona en él, intensificando marcadamente los asentamientos habitacionales informales ya existentes. Se tienen cifras para 1984 de 85,000 desplazados ubicados en San Salvador<sup>5</sup>.

---

5 Esto por supuesto tuvo impacto en el centro de San Salvador. Si bien es cierto que el conflicto armado de los 80, se dio principalmente en las zonas rurales, especialmente en el oriente del país, las incidencias no se hicieron esperar en San Salvador y su centro. La gran cantidad de personas desplazadas se ubicaron a inmediaciones de quebradas, pero también en los mesones del centro. El otro efecto fue un aumento considerable de los vendedores informales, ya que la mayoría de estas personas al no encontrar un empleo se dedicó a las actividades de venta en las calles, y cuyo punto de atracción fue el centro. Se tienen datos que para 1985 el desempleo a nivel nacional era alrededor del 60%.

La Calle Arce no se excluye de esta problemática, pero en términos relativos puede decirse que es una de las zonas menos afectadas de todos estos procesos negativos mencionados. Lo único que fue muy latente fue la falta de inversión fuerte en el sector y en todo el centro en general.

Otra coyuntura más se da en 1986, cuando el terremoto del 10 de octubre cambia la fisonomía de la capital. Y se constituye en un golpe muy fuerte ya que hizo más notable el deterioro y desmoronó más aún al centro, ya que la degradación a partir de este desastre natural fue muy sentida. Tiró al suelo muchos de los edificios con valor arquitectónico y urbano, además la vivienda fue la más afectada debido a los materiales frágiles de que estaban construidas<sup>6</sup>.

Este hecho provoca un abandono más del centro, pero en este momento son los comercios grandes, casas matrices e instituciones financieras y públicas, los que lo protagonizan. Por supuesto que el mismo fenómeno incluye a la Calle Arce. El otro hecho originado por este suceso, es la intensificación del apareamiento de centros comerciales que se consolidan al norponiente de la ciudad dando paso a un nuevo centro financiero en el Sector del Salvador del Mundo<sup>7</sup>.

El Área Central de la Ciudad es cada vez menos un lugar de gestión para convertirse en un lugar de intercambio comercial de clases populares. Pero con la gran desventaja de tener como marco las condiciones físicas y funcionales más adversas.

## 8.6 Los Ámbitos: Metropolitano y Ciudad

Entre 1950 y 1992 la población del área urbana del AMSS<sup>8</sup> ha crecido en un 420% lo que excede al crecimiento del resto del país que esta alrededor de 278%. (PLAMADUR 1996). En número de habitantes esto significa pasar de 378,257 que se tenían en 1950 a 1 592,055 habitantes en 1992, lo que representa un 31% de la población nacional.

6 Según una encuesta del Ministerio de Planificación un 35% de la vivienda queda arruinada, un 36% totalmente destruida y un 28% en buenas condiciones, saliendo afectadas por supuesto las más antiguas. Lamentablemente el ministerio no tiene datos de las instalaciones comerciales, aunque se supone que también fueron muy afectados.

7 Galerías de la Escalón, en la colonia del mismo nombre, Plaza San Benito, Centro Comercial Loma Linda, Plaza Merliot en Nueva San Salvador, al norte: Pericentro Apopa, la expansión de Metrocentro, Centro Comercial San Luis, Centro Comercial Metrópolis, en el municipio de Mejicanos, estos últimos muy cercanos al centro de San Salvador y al oriente: Unicentro en Soyapango.

8 El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) está constituida por 13 municipios, los que son: San Salvador, Mejicanos, San Marcos, Ayutuxtepeque, Cuscatancingo, Delgado, Ilopango, Soyapango, Antiguo Cuscatlán, Nueva San Salvador, Apopa, Nejapa y Tonacatepeque, los cuales cubren una extensión territorial de 610 kilómetros cuadrados.

Lo anterior tiene su explicación en el flujo migratorio hacia los centros urbanos que tuvo su raíz en diversas causas: el conflicto armado, la falta de fuentes de trabajo en otras zonas agrícolas, así como la falta de equipamientos necesarios, entre otras. Esos fuertes movimientos migratorios han provocado una evolución demográfica del AMSS intensa y muy acelerada.

La estructura productiva del Área Metropolitana está caracterizada por una gran concentración en las actividades productivas y de servicios<sup>9</sup>. El Área Metropolitana se perfila como el punto concentrador de todo tipo de actividades económicas, tanto del sector formal como del sector informal.

## 8.7 Importancia Económica de la Ciudad de San Salvador

La Ciudad de San Salvador tiene una población económicamente activa (PEA) que representa un 27% de la de toda el Área Metropolitana (Estadísticas y Censos 1992). Concentrando además uno de los más altos porcentajes en el sector comercio (35 %) al igual que en el sector servicios (35 %), seguido del 25 % en el sector construcción y 24% en la Industria. La ciudad de San Salvador además de ser el centro económico, poblacional y político del Área Metropolitana de San Salvador, es también la capital del país.

Este hecho convierte al Centro en un espacio clave ya que reviste una importancia no sólo metropolitana, sino también nacional. La posición física del Centro de San Salvador es estratégica ya que al encontrarse inmerso dentro del Municipio de San Salvador tiene como límites ambientales del AMSS (Mapa 8.1).

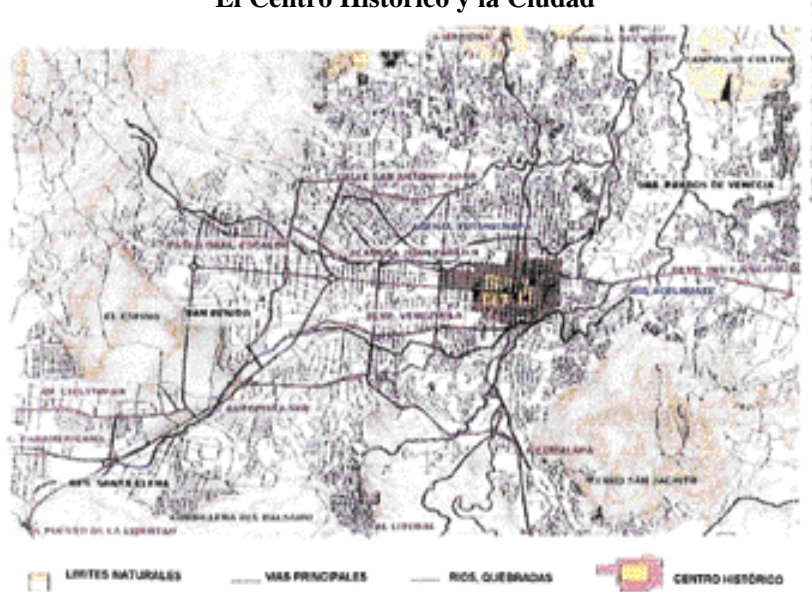
Esta posición privilegiada se convierte en desventaja, debido a la inexistencia de vías alternas de circulación, que hace que estos flujos vehiculares atraviesen el centro provocando un deterioro urbano muy sentido. Además existe una especialización de actividades y aglutinamiento de las mismas en el centro lo que atrae grandemente a un número considerable de personas.

Los movimientos hacia las fábricas y establecimientos comerciales, realizan su paso obligado ya que un alto número de personas que asisten al centro se constituyen en transeúntes.

---

9 Así lo expresan los Datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos, donde se tienen estimaciones de 427 mil puestos de trabajo existentes en el AMSS equivalente al 24.4 % del total de puestos del país, lo que es un porcentaje muy elevado. La densidad del empleo es equivalente a 421 empleados por cada mil habitantes, que al comparar con el resto del país, este último se encuentra en desventaja con 323, mostrando los datos la concentración del empleo en el AMSS. Los niveles más elevados de empleo se han constatado en los rubros del comercio menor con una densidad de 90 empleados de cada mil, la industria manufacturera registra 109 y los servicios al consumidor 64. (PLAMADUR 1996).

Mapa 8.1  
El Centro Histórico y la Ciudad



Además existen zonas importantes generadoras de empleo en los bordes del centro como el Centro de Gobierno y la Zona Médica, que crean atracción laboral de otras zonas del AMSS en donde el empleo escasea y no tiene una remuneración acorde con las aspiraciones de la población. Los equipamientos importantes también provocan movimientos de personas y ocasionan cruces en el centro, entre ellos: hospitales, los recreativos como los parques que se constituyen en equipamientos metropolitanos.

### 8.7.1 El Sector Terciario en el Centro de San Salvador

El centro de San Salvador <sup>10</sup>tiene predominantemente una estructura monofuncional de tipo comercial, la cual se distingue por actividades comerciales de orientación popular, de medio bajo a bajo, que compiten por la dominación en el uso del espacio. En el plano de uso de suelo puede advertirse la gran concentración del comercio, en relación con los otros usos <sup>11</sup>.

10 El Centro Histórico de San Salvador fue delimitado por PLAMADUR y comprende 250 manzanas aproximadamente. Se le llama en este trabajo Área Central o Centro.

11 Según la Municipalidad de San Salvador, el número de establecimientos formales activos asciende a: 3,158 de los cuales el 60.48 % son comercios (1,910 establecimientos). En el Microcentro anda por los 338 locales aproximadamente, esto contabilizando solo en los primeros niveles de las edificaciones. En la Calle Arce por otro lado, se estiman 190 establecimientos, lo que significa que un 10 % de todos los comercios del Centro se ubican en la zona.

Si bien es cierto que el desequilibrado peso del comercio provoca muchos efectos adversos, algo claro es que le imprime vitalidad económica, lo que podría constituirse en una gran oportunidad para la rehabilitación del área central, por lo que su reorientación es impostergable.

## **8.8 Perfil de los comerciantes en el Centro y el Microcentro**

Para la confirmación de este perfil en el Centro Histórico, se elaboró una encuesta, la cual se efectuó con una muestra de 220 establecimientos de los 1,910 contabilizados por la municipalidad. La muestra se tomó equitativamente en todos los sectores del centro, de acuerdo con segmentos censales ya establecidos por la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC).

Complementariamente y por la importancia del Microcentro<sup>12</sup>, también se realizó un estudio sólo para esta área de 16 manzanas. Fue realizado a iniciativa de la Oficina del Centro Histórico, como una consulta a este sector comercial tan importante para la revalorización del centro. El trabajo consistió en un sondeo de opinión con 22 comerciantes formales de los 338 reportados en el Microcentro.

## **8.9 Los establecimientos comerciales y de servicios**

Los establecimientos se caracterizan por ser micro y pequeñas empresas, y tener la mayoría un carácter independiente, lo cual es reflejado claramente por los datos. (Cuadro 8.1) Se encuentran, sin embargo, una importante proporción de sucursales (Cuadro 8.2), lo que podría indicar la importancia de ciertos mercados existentes en el centro histórico y lo cual tiene gran relevancia para cualquier política de rehabilitación de esta zona.

Todo lo anterior indica con claridad que el Centro Histórico de San Salvador está lejos a ser sede de establecimientos de servicios especializados para las empresas como es el caso de algunas ciudades de América Latina y de muchos de los países desarrollados, por ejemplo Montreal, donde los servicios a las empresas se encuentran concentrados en el centro. (Polèse 1998). La información para el momento actual señala con claridad la situación actual en el Centro Histórico de San Salvador.

---

12 El Microcentro es el corazón del Centro Histórico, donde se originó la ciudad.

**Cuadro 8.1**  
**Tamaño y estructura de propiedad de los establecimientos**

Microempresa 77%	Pequeña empresa 15%	Mediana empresa 8%
Independiente 70%	Sucursal 30%	Sede matriz 0%

Fuente: Encuestas al Comercio Formal 1999, OPAMSS.

**Cuadro 8.2**  
**Casas matrices, sucursales y establecimientos únicos**

		Matriz	Sucursal	Único
	Embajadas			1
	Bancos		19	
	Periódicos	1	1	
	Agencias de publicidad			1
Estable- cimi- entos de Impor- tancia menor	Hoteles pequeños			6
	Agencias de viaje			1
	Casas de cambio			5
	Empresas auditoras			4
	Consultores administración			2
	Representantes comerciales			4
	Empresas servicios de informática			1
	Servicios de contabilidad			6

Fuente: Elaboración propia con base en el Directorio Telefónico.

Más de la mitad de los establecimientos comerciales se dedican a la venta de bienes al por menor; únicamente un 5% son comercios al por mayor lo que, sumado al hecho de que la mayoría son negocios independientes, sugiere también que hay bajos niveles de inversión de capital. No hay restaurantes de lujo ni hoteles importantes. Los que existen en cantidad considerable en algunos sectores del Centro Histórico son moteles, prostíbulos y venta de bebidas alcohólicas. También hay mucha presencia de actividades altamente consumidoras de espacio y generadoras de desorden, como talleres, bodegas y ferreterías. La antigüedad de los establecimientos es poca, ya que casi la mitad son de muy reciente creación, no mayores a cinco años.

Respecto a la posibilidad de inversión en otro tipo de negocios, la mayor parte no piensa en cambiar de actividad comercial, lo que sugiere un buen nivel de rentabilidad de este rubro. Específicamente en el Microcentro, que es el corazón geográfico del Centro Histórico, se advierte que la mayoría también está conformada por pequeños comercios de menos de 20 empleados, siendo los establecimientos predominantes los almacenes de productos varios, seguidos por las ventas de calzado. Es notorio que establecimientos como librerías sean muy pocos, a pesar de existir en el Centro Histórico numerosas escuelas y colegios.

### 8.10 Principales potencialidades y problemas

Una de las mayores ventajas que tienen los establecimientos localizados en el Centro Histórico es el alto número de personas que transitan por éste, lo que garantiza un número de clientes potenciales considerable.

Los clientes de estos establecimientos están constituidos, sobre todo, por empleados y trabajadores de ingresos medios y bajos que laboran en la zona o que deben pasar por ella debido a la forma de estructuración actual del sistema de transporte colectivo (Cuadro 8.3). Lo anterior muestra la estrecha relación entre las actividades comerciales y de servicios y el sistema de transporte en el Centro Histórico, relación a la que se debe poner mucha atención por las propuestas de modificación de este último que se están formulando en este momento (Ministerio de Obras Públicas, 2000).

Otros sectores que son importantes son los estudiantes y profesionales, por la existencia, como habíamos mencionado anteriormente, de numerosos establecimientos educativos localizados en el Centro Histórico y su periferia inmediata, que incluyen algunas universidades privadas de importancia, y por encontrarse adyacente el Centro de Gobierno que alberga numerosas e importantes instituciones del Gobierno Central.

**Cuadro 8.3**  
**Origen de los clientes**

Cientes	Porcentajes
Trabajadores	34%
Estudiantes	18%
Profesionales	18%
Amas de casa	14%
Empresarios	6%
Otros	10%

Fuente: Encuesta al comercio formal 1999. OPAMSS.



En cuanto a la ventaja de imagen del Centro Histórico, 66% de los comerciantes considera que su valor histórico contribuye a la rentabilidad de sus negocios, aunque el resto expresó que no les ayuda en nada.

Las dificultades que enfrentan los comerciantes formales son variadas. Más de la mitad de los comerciantes del Microcentro coinciden en identificar cinco problemas principales que afectan la rentabilidad de sus negocios. De estos sobresalen la competencia desleal de las ventas de la calle y la delincuencia, seguidos por el congestionamiento del tráfico vehicular y la imagen de inseguridad e insalubridad que tiene la población del centro de la ciudad; la mitad de los entrevistados agregó el problema de la falta de estacionamiento. (Cuadro 8.4)

**Cuadro 8.4**  
**Principales problemas**

Problema	Porcentaje de los empleados que lo mencionaron
Ventas de la calle	72,0%
Delincuencia	68,2%
Congestión del tráfico vehicular	59,1%
Mala imagen del centro	59,1%
Falta de estacionamientos	50,0%
Insalubridad	45,5%

Fuente: “Sondeo de Opinión al Comercio Formal sobre las inversiones en el Microcentro”, Oficina Centro Histórico OCH, 1999.

Llama la atención que el hecho de la falta de capital de inversión no aparezca como un problema de relevancia, sugiriendo con ello que la cuestión financiera no es una preocupación central para la rentabilidad de los negocios. Lo anterior podría responder al hecho que la falta de crédito es un problema generalizado, de carácter estructural, que afecta a toda la actividad económica del país, y que el financiamiento no responde a la ubicación espacial de los establecimientos sino a otras características como el tamaño de la empresa, la capacidad de ofrecer garantías, etc.

La mayoría de los establecimientos se financia con fondos propios y también un buen número emplea una modalidad combinada de créditos de proveedores y fondos propios. Solamente una minoría obtiene créditos en la banca formal, debido a las causas ya apuntadas, como la falta de garantías principalmente. (Ver Cuadro 8.5) Por otra parte, el sistema bancario no tiene interés en favorecer a la microempresa y pequeña empresa porque no le resulta rentable.

**Cuadro 8.5**  
**Fuente de financiamiento**

Fuente	Porcentaje
Créditos de la Banca Nacional	31%
Fondos Propios	48%
Fondos Propios y créditos de proveedores	21%
Créditos Internacionales	0%

Fuente: Encuesta al comercio formal 1999. OPAMSS.

Respecto al empleo generado por estos establecimientos, la información permite hacer algunas estimaciones preliminares. Los 220 establecimientos encuestados tienen 1,032 personas trabajadoras. En los 3,158 establecimientos reportados por la Municipalidad podrían encontrarse trabajando entonces entre 16,000 y 20,000 personas.

Desde la perspectiva del tipo de actividades que realizan los establecimientos localizados en esta zona es claro que la demanda se orienta a trabajadores de baja preparación y poca especialización. Otra cuestión interesante, asociada a la función habitacional del área central, es que solamente un poco más de la décima parte de los comercios afirma que alguno de sus empleados reside en la zona. Aquí aparece la interrogante sobre las razones de la poca oferta de vivienda, sea bajo la modalidad de propiedad o renta, que se ofrece existiendo una demanda latente de alta potencialidad. Los lugares de residencia de los empleados son principalmente los municipios periféricos orientales del Área Metropolitana (Cuadro 8.6)

**Cuadro 8.6**  
**Procedencia de los empleados**

Procedencia			Porcentaje
Centro Histórico			11%
AMSS	Subsistema Oriental	Soyapango, Llopango, San Martín	31%
	Subsistema Central	Mejicanos, Ayutuxtepeque, San Salvador, Delgado	28%
	Subsistema Norte	Apopa, Nejapa, Tonacatepeque	16%

Continúa en la página siguiente ►

Procedencia			Porcentaje
AMSS	Subsistema Occidental	Nueva, San Salvador Antiguo Cuscatlán	3%
	Subsistema Sur	Santo Tomás, Santiago, Texacuangos y Panchimalco	3%
Fuera del AMSS			8%
Total			100%

Fuente: Encuesta al comercio formal 1999. OPAMSS.

De la información obtenida resulta evidente que la organización y participación ciudadana no es prioridad para encuestados, pues solo una minoría lo menciona. Este aspecto se vio reflejado en la encuesta. Donde el 91% de los comerciantes sostienen que no están organizados, factor que podría dificultar la puesta en marcha de proyectos de reactivación económica.

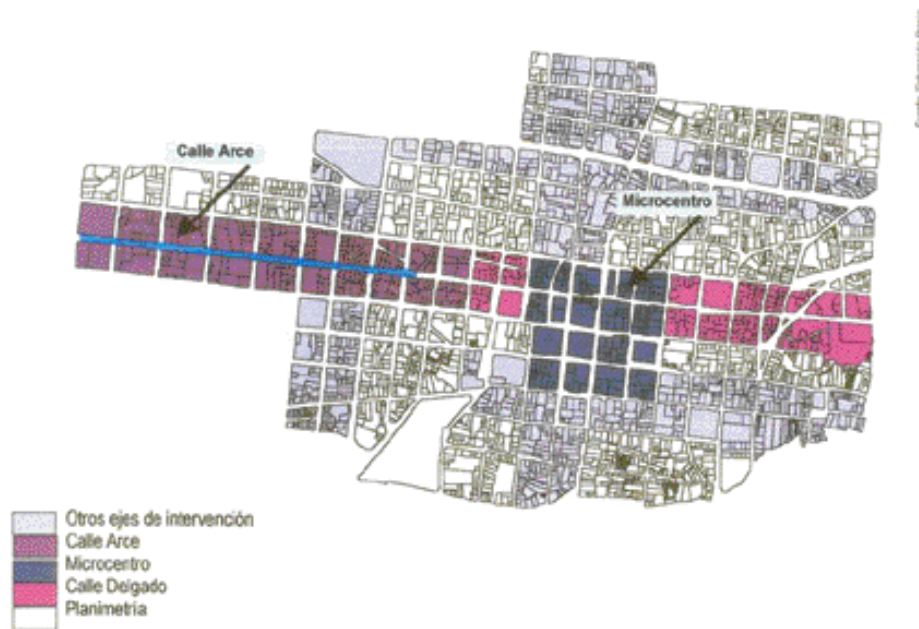
Aunque los comerciantes formales no se han visto involucrados en torno al plan de rescate del centro, el gobierno local se ha limitado a acercamientos de carácter informativo.

### 8.11 Situación actual de la calle Arce

La Calle Arce es uno de los proyectos precisados por el Plan de Rescate del Centro de San Salvador. Podría afirmarse que se trata del principal, puesto que vinculado a la Calle Delgado y al Microcentro se presenta con un eje articulador de espacios públicos, de actividades y de edificaciones patrimoniales, en todo el centro y esto le conlleva a tener amplias potencialidades (ver mapa 8.2).

El presente estudio se limita al tramo principal de la mencionada vía, debido a que los restantes tramos están comprometidos con otras situaciones aún no resueltas, como la alta congestión vehicular y muy especialmente el comercio informal.

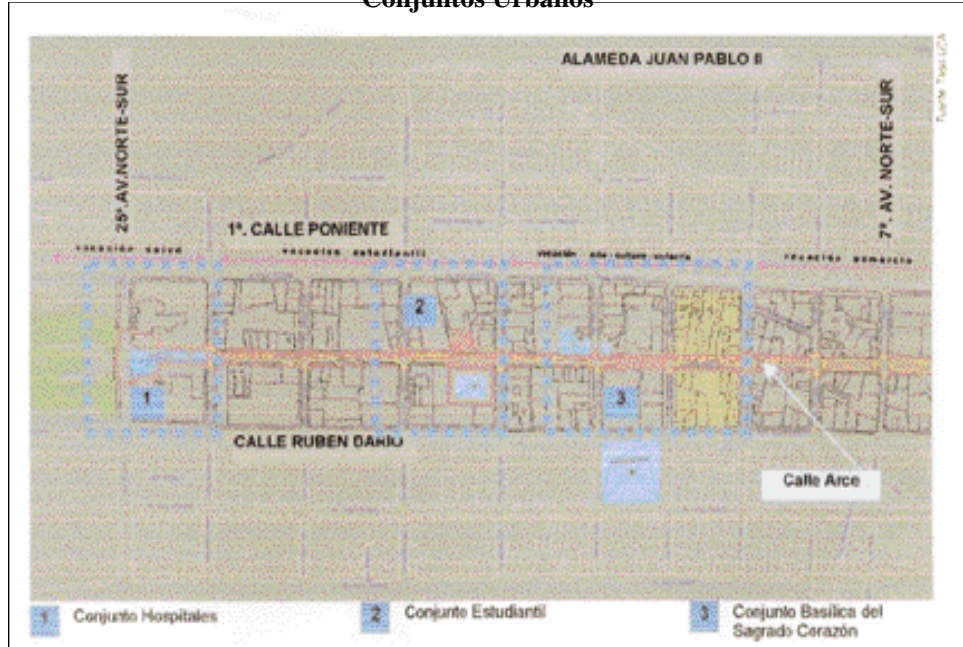
Mapa 8.2.  
Ejes y Zonas de Intervención Urbana en Centro Histórico de San Salvador



Esta arteria se consolida como respuesta a la expansión hacia el poniente de la vivienda de clase alta del centro de San Salvador, como ya antes se explicó. Todas esas huellas del traslado del uso habitacional, del centro hacia el poniente se encuentran latentes en la Calle Arce. En este momento, la calle se caracteriza por tener cuatro vocaciones principales, médica, estudiantil, vivienda y por supuesto comercial.

Este proyecto urbano concebido en 1999, ha puesto en el tapete de la discusión lo que se espera de la Calle. Aunque no se le ha llevado a una consulta general a la población, ha sido consultado con actores claves, los cuales creen posible la participación en el proyecto, siempre y cuando se les muestren los pormenores de la implementación. El objetivo principal es dotar al centro de la capital de un “sistema de espacios públicos” articulados a lo largo de la Calle Arce; fuertemente caracterizados y, de alta calidad urbana, fácilmente alcanzables a pie, que unan diversas zonas de la ciudad, el Microcentro, el centro de gobierno, la zona del mercado y la zona hospitalaria de la 25a. Avenida Norte y Calle Arce (ver mapa 8.3).

Mapa 8.3  
Conjuntos Urbanos



Se busca convertir la Calle Arce en un espacio que ofrezca actividades, servicios y equipamiento de calidad, como un derecho de la población a disfrutar las ventajas de la “ciudad planeada”, potenciando sobre todo las vivencias peatonales. No se trata de redefinir un espacio “bonito” sino darle una nueva valoración a la ciudad; en este sentido, se busca incidir no sólo en la percepción que el ciudadano tiene de la calle sino en la forma en que se usa la calle: *percibo el espacio usándolo de formas muy diferentes*.

Para lograrlo, las intervenciones se regirán por la identificación, conservación y fomento de los rasgos peculiares que definen la identidad de la calle, tanto los edificios como uso. A partir de esto es posible diferenciar dos momentos en la Calle Arce, la calle de “día de semana” y la calle “dominical”. La calle de “día de semana” debe facilitar al peatón transitar hacia el centro y hacia otras zonas, por lo que tiene que ser un lugar agradable y seguro. Aquí se entenderá la calle fundamentalmente como un vínculo, un conducto de comunicación entre sus márgenes. La calle como “espacio dominical”, debe combinar las actividades artísticas y culturales de carácter popular, clásico y contemporáneo con actividades académicas; aquí hemos de entender la calle como lugar social, punto de encuentro y discusión.

Se definen tres líneas fundamentales de acción: la introducción de actividades artístico-culturales en edificaciones con valor patrimonial, como cafés con vocación artístico-cultural, enriqueciendo los usos y vivencias de la calle. Así mismo se propone la recuperación del valor colectivo del atrio de la Basílica del Sagrado Corazón, se busca liberar el atrio y crear una plaza para ampliar su presencia, hasta ligarlo con el ensanche de la Calle Arce, esta plaza facilitará la realización de actividades culturales, artísticas, comerciales o recreativas de carácter temporal. Por último se ha programado la rehabilitación de viviendas de valor histórico-cultural, como un proyecto piloto de vivienda en el Centro Histórico.

## 8.12 Caracterización de los Comercios de la Calle Arce

Para la conformación de un perfil de los comerciantes de la Calle Arce, se utilizó en este trabajo una encuesta muy similar que la empleada para la construcción del perfil de los comerciantes en el centro. La cual se efectuó con una muestra de 27 establecimientos de los 190 contabilizados a grosso modo (sólo en los primeros niveles). La muestra se tomó equitativamente en toda la zona de estudio y de modo aleatorio. Lo encontrado se describe a continuación.

La tendencia de negocios es como la generalidad del centro, es decir que la mayoría es independiente (59%), lo que demuestra una atomización de inversionistas bastante considerable, pero por otro lado existente en esta zona una presencia no despreciable de sucursales (41%) y como se ha comentado, esto pudiera propiciar el regreso de matrices o darle una mejor jerarquía a la sucursal existente (cuadro 8.7).

**Cuadro 8.7**  
**Tamaño y estructura de propiedad de los establecimientos**

Tamaño	Microempresa	Pequeña empresa	Mediana empresa
	85%	11%	4%
Propiedad	Independiente	Sucursal	Sede matriz
	59%	41%	0%

Fuente: Encuesta al Comercio Calle Arce 2000, OPAMSS.

En lo relacionado con el peso que tienen los establecimientos de la zona, se puede afirmar de acuerdo con los datos, que existe una gran cantidad de negocios micro (85%), siendo pequeños un 11% y sólo un 4% de los encuestados posee un negocio mediano.

Las actividades comerciales que predominan sobre Calle Arce, no son de gran envergadura; esto es que el entramado económico allí presente, aunque muy dinámico es individualmente considerado, muy frágil ya que (salvo excepciones) se trata de propietarios de negocios que no cuentan con márgenes muy amplios de expansión comercial y que además en algunos casos son de reciente formación. A esta vulnerabilidad debe agregarse que existe una variedad muy amplia de establecimientos, que apenas si guardan una relación muy precisa; no hay pues un encadenamiento más o menos articulado que permita considerar a Calle Arce como un sector (Barba, 2000).

Los pocos establecimientos con importancia son bastante escasos pero vale la pena aclarar que en la Calle Arce se encuentra la única embajada y la única empresa de publicidad de todo el Centro Histórico. Es decir que allí todavía se mantienen usos importantes que del centro hace mucho emigraron.

Como ya antes se menciona, la presencia de la Universidad Tecnológica le da un valor particular a la zona, ésta tiene 18 inmuebles. Así también existen sucursales bancarias oficinas de gobierno y otros negocios que aunque pequeños deben considerarse de gran potencial, como agencias de bienes raíces (8) y asociaciones de crédito (2) (Ver cuadro 8.8).

**Cuadro 8.8**

**Casas matrices, sucursales y establecimientos únicos**

		Matriz	Sucursal	Único
Importantes	Embajadas			1
	Bancos		4	
	Oficinas Gubernamentales		1	1
	Universidades			2*
	Agencias de publicidad			1
Establecimientos de importancia menor	Telefonía		2	
	Agencias de Viaje			1
	Asesores de seguro			1
	Asociaciones de crédito			2
	Empresas servicios de informática (cybercafé)			4
	Agencias de Bienes Raíces			8
	Cooperativas empleados			1
	Cine			1
	Edificios que se componen de varios establecimientos comerciales			12

Fuente: Elaboración propia con base en datos de campo.

\* Una de las universidades tiene 18 inmuebles en la zona.

Así también, en la zona de estudio se puede fácilmente identificar una aglomeración de ciertos tipos de comercio, que responden a las cuatro vocaciones apuntadas anteriormente en este trabajo y que definen las tendencias siguientes:

Zona Médica: la zona de hospitales propicia: clínicas de doctores, laboratorios clínicos, laboratorios dentales. Estos tipos de establecimientos se van diluyendo a medida que se alejan de la zona mencionada.

Otra particularidad es la presencia de algunos pequeños centros comerciales y/o edificaciones que albergan a varios establecimientos menores, es decir la estancia en un mismo inmueble de varios negocios pequeños con giros similares, que según la investigación de campo son 12 de diferente tamaño, tres de ellos se componen de más de 30 comercios y el resto tienen un número variable.

Por otro lado el producto ofertado con mayor regularidad como es la tendencia del centro, es el bien al menudeo (67%) y le siguen las tiendas de servicios aunque en una proporción no tan importante (15%), lo cual muestra la poca propensión a los establecimientos de servicios. Los negocios más difundidos los constituyen las fotocopiadoras. Otros establecimientos muy usuales son las clínicas y las ópticas. Estos negocios como ya se ha apuntado, son muy pequeños y por lo mismo los márgenes de ganancias no son amplios.

Los inmuebles en los que se alojan los comerciantes, son por lo general alquilados y así lo demuestran los datos (77%), lo que curiosamente explica que sólo la mitad (56%) de los negociantes le den mantenimiento al local. Lo cual es importante conocer a priori al emprender esfuerzos de revitalización, para buscar que los efectos de los proyectos tengan carácter permanente.

En cuanto al empleo en los locales entrevistados se tienen alrededor de 109 personas y de las cuales un 97% son permanentes. Este dato comparado con el total del centro indica que un 10% del empleo podría ser generado por los negocios de la zona.

Más de la mitad de los empleados proceden de la zona central (51%), seguido por un 28% cuya procedencia es de los municipios de la zona oriental, esto puede justificar la creación de soluciones habitacionales en Calle Arce, que ya han sido planteadas en la Propuesta Física.

Los consumidores más frecuentes de estos negocios son los trabajadores y profesionales (27% y 21%) respectivamente, seguido en parecida proporción por el grupo de los estudiantes (20%). Lo que es explicable por el gran número de establecimientos de oficinas y clínicas y más aún por la presencia de la universidad. Esto nos da una idea clara de cómo esta constituida en la actualidad la demanda (ver cuadro No. 8.9).



**Cuadro 8.9**  
**Origen de los clientes**

Clientes	Porcentaje
Trabajadores	27%
Estudiantes	20%
Profesionales	21%
Amas de casa	14%
Empresarios	14%
Otros	4%

Fuente: Encuesta al Comercio Calle Arce 2000, OPAMSS.

El tipo de permanencia de estos locales es reciente (41%) e intermedia (26%), lo que indica que existe una estabilidad aproximada de 5 años, lo que pone en evidencia la gran movilidad de los negocios en la zona. Aunque al preguntar si está pensando en movilizarse a otra zona un 56% contestó que no, pero un 29% se mostró dudoso al no contestar. Como se había ya sospechado estos negocios están recientemente instalados en el sector, pero lo que es importante rescatar es que tienen expectativas de mantenerse en el lugar.

Además la mayoría no está pensando en reinvertir en otro negocio (67%), mostrando que creen en la rentabilidad del mismo, esto se puede constituir en un problema al momento de presentar propuestas en las que se incluyan cambios respecto de un producto comercializable, factor que debe ser tomado en cuenta.

Siguiendo la tendencia en todo el centro, la mayoría de los establecimientos subsiste con fondos propios y de créditos a proveedores como se puede apreciar en el cuadro 8.10, seguido por los financiados con sus fondos propios, a la banca formal no acceden un número considerable debido a la falta de garantías principalmente, por tratarse de negocios de poco rango.

**Cuadro 8.10**  
**Forma de financiación**

Fuente	Porcentaje
Créditos de la Banca Nacional	10%
Fondos Propios	25%
Fondos Propios y créditos de proveedores	65%

Fuente: Encuesta al comercio Calle Arce. 2000. OPAMSS.

Por otro lado, un 80% de los comerciantes de la Calle Arce no están organizados en gremios, aunque existen algunos tipos de organización muy primaria, esto más que todo en los centros comerciales de la zona, esta organización se limita a cuestiones como vigilancia y limpieza, pero falta una organización más formal y eficaz y que toque otros temas.

En relación con las necesidades de los comerciantes, los temas que según ellos es necesario atender se ven reflejados por lo siguiente (ver cuadro 8.11): una mayoría piensa que es una prioridad aumentar la seguridad (37%), y un 15% piensa que la reubicación de vendedores es lo que urge, un 11% opina que la reorganización del transporte público es una primera acción por tomar. Esta información deja entrever que las propuestas deben contener respuestas a estos problemas.

**Cuadro 8.11**  
**Principales Sugerencias**

Problema	Porcentaje de los encuestados que lo mencionaron
Mejorar la seguridad	37%
Reubicar vendedores	15%
Reorganizar el transporte	11%
Mejorar aceras	4%
Creación de parqueos	7%
Mejoramiento manejo de desechos	4%
Renovación de locales	7%
No contestó	15%

Fuente: Encuesta al comercio Calle Arce, 2000. OPAMSS.

Aquí al igual que en el sondeo a todo el centro, no vuelve aparecer el tema del financiamiento como su problemática más sentida. Ninguno de los comerciantes lo menciona, esto podría ser por la tipología de comercios existente (de rango menor), ya teniendo una economía casi de subsistencia, es decir con margen de ganancia mínima, no les es permitido hacer inversiones agresivas para expandirse o mejorar el servicio que prestan, conformándose con lo que tienen en la actualidad.

Por otro lado, un 74% dice conocer el Plan de Rescate y de ellos sólo un 15% conoce la propuesta para la Calle Arce, pero solo de manera general, sin estimar detalles.

Del Plan de Rescate lo más conocido son las reubicaciones de vendedores (31%) y un 280 % el mejoramiento de las plazas, lo que nos muestra que los desórdenes ocurridos en los últimos días por la reubicación del comercio informal es todavía más conocido que las recuperaciones de las plazas principales de la ciudad.

### **8.13 Limitaciones del rescate de la calle Arce**

Existen además otras limitantes que no están vinculadas al espacio geográfico pero que igual condicionan el desarrollo del sector comercial formal, entre las que se tienen: la gran descoordinación de las diferentes instancias, dado que el gobierno central y el gobierno local son de partidos de oposición, esto entrapa en diversas ocasiones los intentos que se quieren promover.

La carencia de liderazgo real, que guíe el proceso de recuperación de la calle, esto debido a la falta de recursos de la municipalidad, que por sí sola no puede mover todo el accionar y que además no está buscando mecanismos que resuelvan esta problemática.

En la implementación del plan por parte de la municipalidad, existe una tendencia a limitarse a temas específicos como el rescate de plazas y la reubicación del comercio informal, dejando de lado el abordaje de otros temas, lo que permite soluciones parciales y de poco impacto, que luego son diluidas por la falta de visión integral.

Aunque el aspecto financiación no es algo que les quite el sueño a los comerciantes, esto no debe dejarse de lado, ya que para acciones más ambiciosas se requerirán más recursos económicos, que hoy por hoy, ni el gobierno ni la alcaldía puede ofrecer.

Además de la poca visión de equipo que tienen los comerciantes, es decir el sentimiento individualista prevaleciente, que hace que la organización no emerja. Salvo excepciones como son los centros comerciales, que han tenido que afrontar juntos temas muy primarios como la seguridad y la limpieza, es decir que esta agrupación se origina alrededor de una necesidad.

### **8.14 Conclusiones y sugerencias**

La Calle Arce es el escenario ideal en el centro para impulsar una nueva modalidad de acción. Al parecer no se tiene el mecanismo específico para la implementación del proyecto Calle Arce. Se debe propiciar el encuentro con una modalidad de intervención que sea la más adecuada para el contexto salvadoreño. La falta de coordinación institucional y el poco

compromiso por parte de algunas instancias gubernamentales deben ser corregidas.

En la Calle Arce es importante la especialización de algunos negocios instalados en la zona, se deben abordar temas como mejoramiento del servicio que prestan o reinversión en otros casos. Ante todo se debe buscar que exista una equilibrada participación en la implementación de la propuesta física, lo que significa que tanto los negocios ya instalados en la Calle Arce, como los nuevos inversionistas tengan espacio en el proyecto.

Para comenzar se puede aseverar que la Calle Arce se presenta como una oportunidad de emprender una nueva modalidad de gestión que sea diferente de las ya conocidas en nuestro contexto. En el mejoramiento de la actividad comercial en Calle Arce, el mayor reto que se tiene es el de encontrar una modalidad de gestión novedosa que sea factible y que logre intermediar entre los diferentes intereses en juego, donde la mayoría salga beneficiado.

Por otro lado se trata también, de que el *gobierno local adopte un rol creador de oportunidades* para que se mejore la calidad de vida de la comunidad por encima de intereses de grupos, estratos y clases. La municipalidad de San Salvador debe tener la voluntad de involucrar a los diferentes sectores en el tema del rescate del centro y ha tenido la iniciativa del desarrollo del proyecto, lo cual debe aprovecharse.

Un punto adicional e importante es el establecimiento de economías de aglomeración. Como ya se planteó existen negocios conglomerados, que pueden extenderse y armar cadenas productivas. Un ejemplo lo constituyen los negocios que la Universidad Tecnológica aglutina y propicia. Estos comercios como: Librerías, Café Internet, Cafeterías, Fotocopiadoras, Levantamiento de texto, Centros de Capacitación; es decir todo lo que tiene que ver con la actividad estudiantil, pudiera reforzarse y modernizarse. Existe la posibilidad de fusionar empresas muy pequeñas que formarían cadenas de comercialización. Otra vez, se recomienda la asociación ya que estos negocios pequeños, independientemente no son competitivos.

La búsqueda de negocios alternativos se convierte en algo prioritario ya que es necesario dar solución a los negocios no rentables, por lo que en base a las vocaciones ya mencionadas de cada tramo de la calle (salud, estudiantil, habitacional-cultural y comercial) ya lo sugerido en la propuesta física, es necesario analizar los giros que son más rentables y los nuevos que pueden llegar a ser exitosos, la búsqueda de estos nuevos tipos de inversiones debe ser respaldada por un análisis económico serio, que demuestre la rentabilidad, aquí la municipalidad tiene que estar presta a brindar asesoría a los comerciantes.

Es decir que se puede llegar a la creación de nuevas demandas como restaurantes, bares, nuevas actividades académicas e institucionales, nuevos locales de recreo y espectáculos culturales, una red de cibercafés, instalación

de servicios especializados (bancos, café teatros), entre otros. También puede darse atención a sectores de demanda potencial no atendidos por el mercado, tal es el caso de las residencias estudiantiles y de profesionales que trabajan en sectores aledaños, por poner un ejemplo.



# CAPÍTULO IX

## REVITALIZACIÓN Y REUTILIZACIÓN DE UN BARRIO HISTÓRICO: EL CASO DE ANALCO EN LA CIUDAD DE PUEBLA

---

GUADALUPE MILIÁN ÁVILA Y MARIE LESSARD

### 9.1 Introducción

El presente capítulo se ocupa de la conservación del patrimonio en los países del Sur. Nuestro interés va más allá de lo físico; está dirigido particularmente a la preservación de las prácticas sociales vigentes que aportan, actualmente, vitalidad y dinamismo a los centros históricos y, sin lugar a dudas, a la conservación de los protagonistas de esas prácticas. Son sus pobladores y sus usuarios los factores fundamentales que han permitido que los centros lleguen a nuestros días; ellos han sido los “custodios”, a través de dar utilidad a sus construcciones, y de aportar, aunque sea mínima, la última rentabilidad a sus propietarios. (Capron y Monet, 2000:56 y Álvarez, 2001: 56).

Particularmente en México, las políticas desprendidas de la conservación patrimonial, salvo casos excepcionales, como veremos más adelante, han consistido en implantar actividades económicas de mayor rentabilidad, especialmente turísticas, desplazando a las actividades populares, sin ofrecer otras alternativas de vida a la población desplazada. Considerando los niveles de pobreza característicos de los países en desarrollo, y las dificultades de sus gobiernos para mejorar las condiciones de la población, es necesario un cambio de enfoque respecto a las políticas y al carácter de las intervenciones.

Utilizando un término surgido en otras disciplinas, diríamos que se trata de “reconocer lo que existe, lo que está ahí” y crear las posibilidades para dar “un paso más”, a partir de las condiciones reales y no utópicas.

Nuestra postura entonces es aceptar a la ciudad en sus procesos “naturales”, es decir, aquellas prácticas que se han construido y arraigado con el tiempo y, por lo tanto, son prueba de vigencia y posible sustentabilidad de los centros. Desde esa posición queremos pensar en medios de mejoramiento de las condiciones problemáticas más cercanos a las preocupaciones y condiciones de la población y que, por lo tanto, cuentan con altas posibilidades de éxito.

Nuestro caso de estudio es el centro histórico de la ciudad de Puebla y particularmente el barrio de Analco. La Puebla antigua decretada, en 1987, como Patrimonio de la Humanidad, es una auténtica *ciudad* -diferenciada de las áreas modernas surgidas a partir de la década de los sesenta. En su territorio, a pesar del deterioro, se desarrollan prácticas sociales heterogéneas que dan lugar a una complejidad física, cultural y social, de gran vitalidad. Por su parte, Analco es un barrio popular, denso con una dinámica socioespacial, cultural y económica propia. Por su origen y evolución ha recreado valores importantes: la integración social entre sus habitantes y la integración urbana en su interior y con el centro. Además, constituye uno de los espacios representativos de los barrios antiguos de Puebla. Al igual que muchos sectores del centro, actualmente se encuentra en una situación crítica: por un lado, deterioro físico, despoblamiento e inserción forzada de actividades ajenas al barrio; por otro, ausencia de políticas e instrumentos que permitan su intervención en términos de su mejoramiento, de acuerdo con las prácticas sociales, hoy vigentes. Nuestro interés se dirige a explorar formas y mecanismos de acción para sustentar la revitalización del barrio, la conservación de sus habitantes, de sus tradiciones y sus modos de ocupación del espacio urbano, tomando como base el *desarrollo local*.

Dado nuestro enfoque, este texto está basado principalmente, en un amplio trabajo de campo realizado durante 1998-2001, en el barrio de Analco. Hicimos observaciones y levantamientos físicos; aplicamos encuestas a 85 familias (334 personas, aproximadamente 8% de la población del barrio) y entrevistamos de manera más extensa a 14 habitantes representativos del perfil de su población. A lo largo de 18 meses tuvimos reuniones de trabajo con las organizaciones y diez líderes del barrio<sup>1</sup>. Conjuntamente con la revisión de los documentos oficiales, en el segundo semestre del 2001 y el primero del 2002, hemos entrevistado a otros informantes importantes: funcionarios públicos, constructores privados y a los consultores que han participado en la planificación del centro.

---

1 Los resultados preliminares pueden encontrarse en Milián Ávila (2001).



La exposición se encuentra dividida en siete partes. En la primera, hacemos una breve reflexión en torno al reduccionismo que resulta de considerar a la ciudad antigua bajo la categoría “centro histórico”. En la segunda, presentamos el centro histórico de Puebla con su heterogeneidad y la complejidad que lo acompaña. En el tercer apartado, describimos las condiciones que ofrece el barrio de Analco, a partir de sus orígenes y evolución reciente. En cuarto lugar, exploramos los potenciales de gestión para el mejoramiento del barrio a partir de las dinámicas sociales y de los vínculos territoriales. En la quinta parte, abordamos el sentido del andamiaje institucional y de las acciones principales realizadas en los últimos decenios, relativos al patrimonio en el centro histórico y, en la sexta, revisamos las herramientas disponibles para el rescate de la vivienda. Finalmente, desarrollamos líneas de intervención para los barrios residenciales de los centros históricos, a partir del caso de Analco, apoyadas en las posibilidades actualmente existentes.

## **9.2 La categoría de centro histórico: un reduccionismo costoso**

En el ámbito territorial, el concepto de patrimonio ha evolucionado considerablemente. Surgió en referencia a la realidad material, particularmente arquitectónica, con la finalidad de construir y consolidar la identidad nacional (Capron y Monnet, 2000). A partir de los años 1970, el concepto de patrimonio se amplió incorporando el uso social de los espacios históricos (Choay, 1992) como se traduce claramente en las Cartas internacionales. Por su parte, las medidas de preservación, en algunos países desarrollados, se extendieron para integrarse a las estrategias de urbanismo y al compromiso de los actores locales, incluyendo los municipios, con la descentralización progresiva de los poderes, y también a los vecinos, con la democratización de los procesos de decisiones (Charbonneau, Hamel y Lessard, 1992)<sup>2</sup>.

Para los países del Sur, la tendencia más generalizada ha sido asociar la conservación de los centros con actividades que refuerzan la centralidad, transformando progresivamente las áreas residenciales y en general

- 
1. Los resultados preliminares pueden encontrarse en Milián Ávila (2001).
  2. No obstante, muchos centros históricos, en América del Norte y en Europa, han perdido su multifuncionalidad, se han convertido en museos o se han especializado en lugares de consumo cultural y turístico y, cuando incluyen vivienda, ésta cohabita de manera conflictiva con los usos comerciales y turísticos (Lessard y Germain, 1996).

las actividades populares. En contraste con varios países del norte<sup>3</sup>, como lo veremos en el caso específico de Puebla, no se han desarrollado instituciones e instrumentos financieros adecuados para una política de conservación de corte social<sup>4</sup>.

La idea de transformar las viejas ciudades en espacios de centralidad, perseguida por los gobiernos y los inversionistas (Caprón y Monet, 2000), se explica por los altos costos que representa la conservación. Pero también existe un mal entendido que se desprende de la categoría de “centro histórico”, el cual ha servido como justificación para los desalojos de las actividades de mediana y baja rentabilidad. Bajo esta confusión, la conservación de las estructuras físicas de valor patrimonial que sin lugar a dudas son un objetivo importante para la sociedad, se convierte en un instrumento que lesiona la calidad de la ciudad, al reducir sus funciones y al segregar de ese territorio a ciertos grupos de población.

Por un lado, el “centro” alude a la centralidad entendida como el lugar en donde se concentran las funciones del poder, del comercio y de la cultura. Como es de todos sabido, este lugar se originó inicialmente en el núcleo de las ciudades antiguas con dimensiones diversas<sup>5</sup>. Históricamente dicho centro fue transformado y mejorado, de acuerdo con el pensamiento y necesidades reinantes, incluso ampliado pero difícilmente abarcó a la totalidad de la ciudad antigua<sup>6</sup>.

Por otro lado, la delimitación territorial de los “centros históricos” tiene como referente principal la morfología monumental e histórica y, por lo tanto, se extiende más allá de lo que es *centro*. Recordemos que aun cuando algunas ciudades antiguas pueden ser geográficamente el centro de la ciudad moderna, en su interior existen espacios de *no-centralidad*, estrictamente hablando. Es decir, áreas predominantemente residenciales (barrios) y sectores terciarios pero de “baja” rentabilidad. Lo ponemos

---

3 Aunque hay conflictos de usos en muchos centros históricos del norte, las políticas de rehabilitación para la vivienda social se encuentran más desarrolladas. Los casos de Bologna y Lyon han demostrado que es posible mantener, al menos en parte, a la población en el tejido rehabilitado. Algunos gobiernos han desarrollado mecanismos para poner en correspondencia los mercados inmobiliarios público y privado, entre otros subvencionando la diferencia (gap) entre el valor de los proyectos terminados y los costos de rehabilitación, lo que permite reducir el precio del alquiler, por ejemplo en los Países Bajos (Keers, 1998) y Gran Bretaña (Pattinson, 1998).

4 Coulomb (2000) ofrece un análisis muy completo para el caso de la Ciudad de México.

5 Citando a Claude Chaline (1980), Francois Tomas (1991) señala que la centralidad, en Europa, resultó de un largo proceso iniciado a principios del siglo XIX, relacionado con la revolución industrial y el desplazamiento de la función residencial y de las actividades menos cotizadas.

6 En algunos casos, con la expansión de las ciudades y el advenimiento del funcionalismo, surgieron nuevos centros disminuyendo y hasta anulando las cualidades de centralidad del núcleo original. Por ejemplo: el viejo centro de Montreal, Canadá, fue sustituido a partir de los años cincuenta, por un auténtico Distrito Comercial y de Negocios (Benoît y Gratton, 1991).

entre comillas porque aunque se trata de servicios menores, generan ganancias y dan empleo a ciertos grupos de población<sup>7</sup>. Con las declaratorias patrimoniales, tanto para las autoridades como para los inversionistas privados, estas áreas y sectores son vistos como potenciales de centralidad y sus respectivos problemas y demandas de intervención (déficit en servicios básicos, mejoramiento de banquetas, etc.) quedan subordinados a la conservación del patrimonio. Es decir, el deterioro de las construcciones pasa a ser el principal problema y la construcción de escenarios con “sabor antiguo”, asociada con la atracción de inversiones sobresalen como el objetivo rector. La conservación del patrimonio se transforma entonces en un reduccionismo conceptual que dificulta un acercamiento a la ciudad desde una perspectiva más integral.

En los países del Sur, a la par con sus edificaciones antiguas, en la ciudad persisten otro tipo de tradiciones que caracterizan a los sectores del centro y que es necesario considerar para mantener su vitalidad. Esto es: modalidades de uso del espacio, tipo de actividades que ahí se realizan y tipo de gente que los habita y usa. En Puebla, por ejemplo, el centro resume la complejidad de la vida urbana y de la vida social tradicional y moderna. Es uno de los últimos reductos de la integración urbana y social, en su sentido estricto. Particularmente en los barrios antiguos existe una dinámica socioespacial que recuerda las viejas ciudades; una cierta armonía y acoplamiento entre: sus *habitantes* (muy diversos entre sí), las *actividades* (más relacionadas con la vida cotidiana) y las *espacialidades* —privadas, semiprivadas y públicas. Este acoplamiento, como veremos más adelante, tomando el ejemplo de Analco, se ha construido casi como un proceso orgánico; es decir, los cambios no se han dado como una imposición, sino a través del tiempo, lentamente. Es cierto que también existen el deterioro y el déficit en sus servicios y por ello nos hemos dirigido a su estudio. Nuestro interés se ha reforzado observando la planificación vigente en la cual están previstos cambios que apuntan a la transformación de sus funciones y habitantes tradicionales.

---

7 En el caso poblano, el centro desarrolla actividades categorizadas como “servicios al consumidor” (Polèse, Pérez, Barragán, 1996). Un paseo por el lugar permite precisar aún más: las actividades comerciales abarcan una gama bastante extensa, desde la informal hasta la empresa internacional.

### 9.3 El centro histórico de Puebla, heterogeneidad y vitalidad urbana

El centro histórico de la ciudad de Puebla<sup>8</sup> tiene su origen en 1531<sup>9</sup>. Su extensión de 6.99 kilómetros cuadrados comprende gran parte de lo que fuera la ciudad hasta la segunda década del siglo XX. Es decir, la traza española y los barrios indígenas. Aunque en esta área son visibles elementos de la evolución arquitectónica de nuestro tiempo, en su conjunto predominan la arquitectura de la Colonia y del siglo XIX que permitió la declaratoria de Zona Monumental, en 1977, y la inscripción de Puebla en la lista de ciudades patrimonio de la humanidad, en 1987<sup>10</sup>. Las intervenciones tanto privadas como públicas impulsadas alrededor de los sesenta (del siglo XX), bajo la idea de convertir su núcleo más central en un Distrito Comercial y de Negocios, no alteraron drásticamente su carácter multifuncional ni la presencia multisocial que aún lo caracterizan<sup>11</sup>. A lo largo de la historia se han consolidado prácticas sociales que determinan áreas con diferentes valores en términos económicos, culturales, turísticos, institucionales y residenciales. En estas áreas, existen ciertos edificios o formas urbanas que sirven de sustento principal a las actividades sociales del sector. En este sentido, podemos hablar de polos de diversos grados de influencia. En relación a su nivel de atracción los hemos clasificado en pequeños, medianos y grandes, como puede verse en el mapa 9.1. Por ejemplo: el zócalo y las manzanas que lo rodean definen el núcleo que se ha conservado como el lugar privilegiado de la centralidad<sup>12</sup>; en su interior, además, podemos identificar varios sectores —superpuestos— dependiendo de las funciones que generan sus formas urbanas y arquitectónicas<sup>13</sup>. Así, por ejemplo, la catedral es parte de los recorridos

8 Es la cuarta metrópoli mexicana, localizada a 126 kilómetros al sureste de la Ciudad de México; cuenta con 1,300,000 habitantes, aproximadamente, en una extensión de 128 kilómetros cuadrados. En su estructura actual se conjugan la presencia de la ciudad histórica y los desarrollos de la modernidad.

9 La ciudad se fundó en dos ocasiones: el 16 de abril de 1531, al oriente del Río Almoloya, en el Alto de San Francisco; al finalizar ese año se realizó una segunda fundación, en el sitio que hoy ocupa el zócalo.

10 Más de la mitad de los inmuebles edificados entre los siglos XVI y XIX (2619) son considerados y clasificados como monumentos (Gobierno del Estado de Puebla, 1987).

11 Todos los usos urbanos están presentes en el centro histórico. Los principales son la vivienda, presente en 49.5% de los 10,349 inmuebles, y los comercios —en casi 40% de éstos (Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., 2000).

12 Aun cuando a partir de los ochenta, surgieron nuevos nodos comerciales en la periferia —las plazas modernas y los centros de abasto popular— en la mentalidad de los poblanos buena parte del centro antiguo es considerado el verdadero centro de la ciudad.

13 En el núcleo, se encuentran la catedral, el teatro de la ciudad, edificios del gobierno, los comercios de “prestigio” y las matrices de los bancos, entre otras actividades.

Mapa 9.1  
Estructuras superpuestas en el Centro Histórico de Puebla



Elaborado por: Michel Guénet.

turísticos y, en consecuencia, se articula a otros monumentos configurando un gran territorio<sup>14</sup>; simultáneamente es un lugar de culto para muchos poblados, el cual se encadena con otras actividades constituyendo un polo de menor dimensión. Casi cualquier templo y su pequeña plaza, el mercado, la escuela, algunos comercios y un cruce de calles, funcionan como polos, al desencadenar actividades humanas vinculadas, de nivel local o metropolitano. Dos o tres calles de comercio similar (por ejemplo: refacciones electrónicas, mercerías o papelerías de ventas al mayoreo) difícilmente localizables fuera del centro, organizan ejes comerciales especializados de nivel estrictamente local. Por último, el edificio central de la Universidad pública (Carolino), las viejas casonas que se remodelaron para actividades de la misma Universidad y las calles que los unen —en donde se despliegan el comercio y servicios relacionados con las actividades universitarias— definen una red de gran vitalidad social. Caminando por el centro, es fácil observar como: servicios administrativos de la ciudad, mercados municipales, museos,

14 La Catedral, el Ayuntamiento, la Capilla del Rosario, el edificio Carolino, entre otros, dan lugar a recorridos turísticos nacionales e internacionales que se desplazan por buena parte del centro incluyendo alguno de sus viejos barrios (por ejemplo: los Sapos, y Analco).

iglesias, salas de teatro, escuelas, universidades, clínicas y otros servicios, menores, conviven en forma hasta caprichosa en el centro<sup>15</sup>.

Elemento esencial en la vitalidad del centro poblano es la proliferación de la vivienda<sup>16</sup>. Se extiende en diversas proporciones por toda la zona declarada, incluyendo los sitios de mayor centralidad: ya sea de manera franca, mostrando el portón y los viejos balcones hacia la calle recordando la alcurnia de alguna que otra familia propietaria que todavía gusta de vivir en el centro; o ya sea de manera más o menos oculta, en lo que resta de una vieja casona colonial. Así, es fácil visualizar los departamentos de clase media, en los segundos pisos, sobre las habitaciones que hoy funcionan como comercios; y adentrarse en un zaguán hacia los patios del fondo en donde aparecen los cuartos de vecindad ocupados por las familias de menores recursos.

Por su parte, los barrios antiguos<sup>17</sup>, por su predominio residencial reafirman este territorio en su auténtico valor de sistema urbano, poniendo en cuestión las políticas que buscan especializarlos en términos de centralidad. En ellos se desarrollan modalidades de apropiación del territorio muy vinculadas a las formas urbanas del centro; modalidades que contribuyen a preservar formas de convivencia social que hablan de integración y nos invitan a pensar en mecanismos de intervención innovadores.

No obstante la complejidad y vitalidad que desarrolla el centro poblano, exceptuando el área, existen fuertes deterioros, déficit en servicios básicos y un progresivo despoblamiento que amenazan la viabilidad del mismo (Lessard, 1995). Mientras en 1978 había más de 300,000 habitantes, la población ha descendido a menos de 70,000 habitantes<sup>18</sup>. En especial los barrios del norte y el oriente, exhiben abandono y pobreza. Por ello presentamos a continuación una mirada enfocada al barrio de Analco.

15 En este sentido, es interesante constatar la presencia de pequeñas tienditas en el interior de los portales, a sólo unos pasos de un gran hotel, como el Ryalty, y la trascendencia por tantos años de la antigua cantina "El Nivel" situada enfrente del Periódico El Sol de Puebla.

16 17,443 unidades en 1995, alojadas en 5,123 de los 10,349 inmuebles del centro histórico (Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., 2000).

17 Los barrios se conformaron a la manera de auténticas comunidades, casi independientes de la ciudad, física y funcionalmente. Su propósito inicial y provisorio fue dar cobijo a la población indígena destinada a la construcción de la ciudad y a la prestación de servicios a los residentes españoles. Cada barrio constituía una comunidad étnica, ocupacional, cultural y territorial diferenciada de la ciudad –mediante huertas o el río- y de otros barrios, bajo la advocación de un santo. La iglesia del lugar precedida por la plaza era el núcleo de estructuración y de identidad del barrio. En la segunda mitad del XVI existían los barrios de Santiago, San Sebastián, San Miguel, San Pablo de los Naturales, San Antonio y Santa Ana; tras pasando el Río San Francisco, los barrios: El Alto y Analco, más dos arrabales. Durante la evolución colonial, la traza española se extendió eliminando la separación física: los barrios pasaron a ser los límites de la ciudad y lugar de recepción de los inmigrantes y de la población de menores recursos. Con el crecimiento de la mancha urbana, particularmente a partir de la década de los sesenta del siglo XX, algunos barrios sufrieron modificaciones drásticas transformando sus perfiles: funcional, arquitectónico y social, e incluso perdieron su denominación de antaño, como en el sector poniente de la ciudad. En el sector norte y oriente, en la medida en que, en general estos sectores son más populares, los cambios fueron menores. De ahí que en la declaratoria territorial del centro quedaron incluidos.

18 69,592 habitantes (en 1995, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, en Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., 2000).

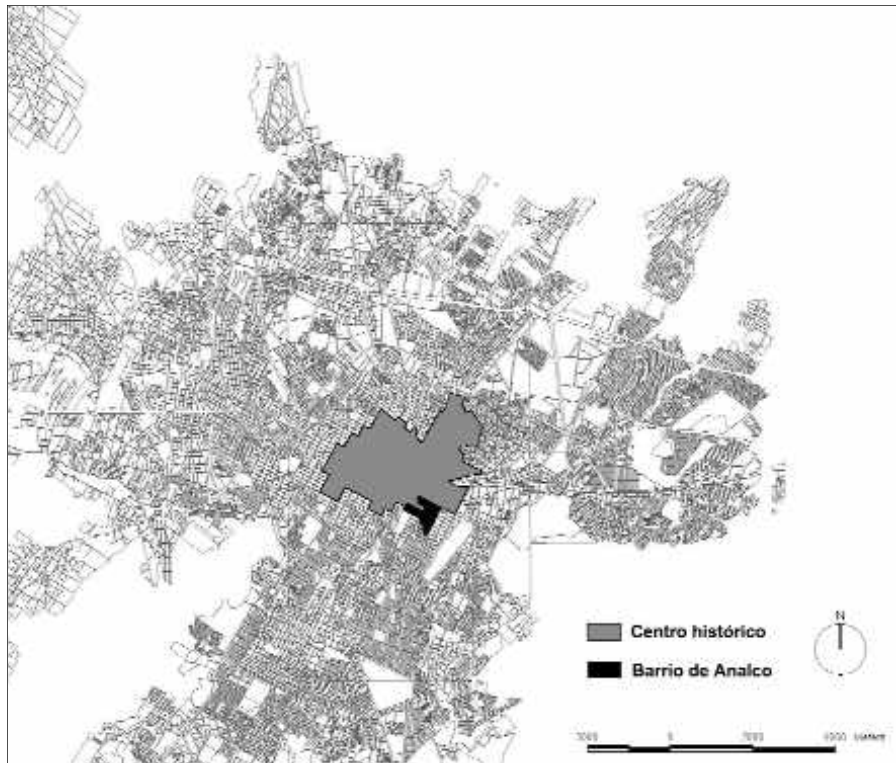
#### 9.4 Analco, un caso para la conservación socioespacial

El barrio de Analco se encuentra dentro del área declarada histórica (ver mapa 9.2), “al otro lado del río”, haciendo honor a su denominación Náhuatl. Muy próximo al zócalo —lo separan sólo tres manzanas— funciona como límite por el lado oriente. Como los otros barrios, evolucionó como un asentamiento popular con tradiciones productivas y culturales propias que imprimieron su huella en el territorio, expresado en un uso del suelo múltiple que combinó: vivienda, comercio, talleres artesanales, instalaciones industriales, equipamientos y amplios espacios públicos. La iglesia, el atrio y el jardín trascendieron como el núcleo de identidad del barrio. Con el crecimiento acelerado de la ciudad, iniciado a mediados del siglo XX, el barrio se fragmentó por las rutas de interconexión entre el centro y los nuevos desarrollos habitacionales. Este aislamiento se reforzó con la construcción del boulevard 5 de Mayo, que hizo desaparecer el Río San Francisco (1964). Con esta acción se reeditó, bajo una nueva modalidad, la barrera que restringe aún en la actualidad la integración total del barrio con el centro. Con el surgimiento de nuevas colonias, Analco perdió su función de borde de la ciudad, pero se mantuvo como asentamiento de trabajadores y de inmigrantes de bajos recursos<sup>19</sup>. Pese a que en su entorno se instalaron equipamientos importantes para la ciudad (hospitales, la estación de policía, un centro escolar, entre otros) el barrio fue dejado fuera de los planes gubernamentales, evolucionando lentamente y recreando muchas de sus tradiciones.

En la década de los noventa, Analco entra en un proceso de alteración de su dinámica tradicional. La declaratoria de la UNESCO (1987) refuerza la tendencia de valoración turística del centro extendiéndola hacia los barrios. En 1993, el gobierno del Estado pone en marcha un programa especial de renovación urbana (Programa Parcial de Desarrollo Urbano, Mejoramiento, Conservación e Integración del Paseo del Río San Francisco) consistente en crear un complejo turístico, comercial y cultural en el seno de los barrios indígenas asentados en el sector oriente del antiguo Río San Francisco. En el proyecto se pretendían recuperar las aguas —entubadas en 1964— desarrollando en sus márgenes un paseo que sirviera de atracción principal a los visitantes. Centro de convenciones, hoteles cinco estrellas, áreas comerciales y recreativas venían a ocupar el espacio de las viviendas deterioradas: 257,023 metros cuadrados fueron declarados de utilidad pública. La población entera se vio sorprendida por la propuesta y, particularmente, los habitantes de los barrios emprendieron una

19 25 % de los 85 jefes de familia entrevistados provienen de otros municipios circundantes a Puebla y de otros estados de la República.

Mapa 9.2  
Centro Histórico de Puebla y el Barrio de Analco



Elaborado por: Norma L. Ramírez R.

batalla en defensa de su hábitat. Finalmente, en 1998 después de tres replanteamientos del proyecto y la disminución del área de afectación a sólo seis manzanas —de las 27 iniciales, se construyeron el centro de convenciones y el centro cultural “pescaditos” (Milián Ávila, 1997).

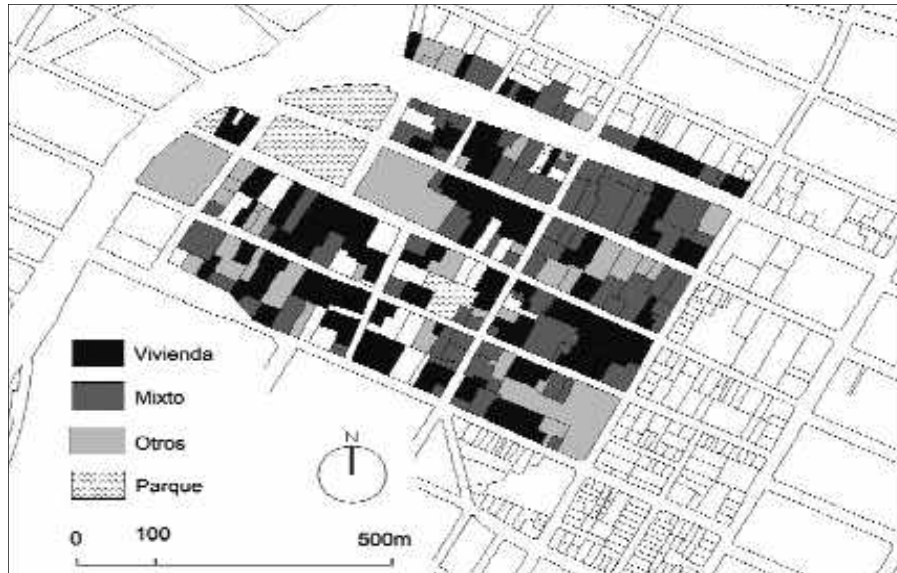
Asimismo, en 1995, la venta de flores y artesanías que tenía lugar los domingos en el zócalo, es trasladada por las autoridades, hacia el jardín de Analco, dando lugar, al hoy nombrado “Tianguis de Analco<sup>20</sup>”, el cual ha cobrado gran importancia turística y local.

Aunque Analco está fuera de las seis manzanas y el tianguis tiene un funcionamiento de fin de semana, ambas intervenciones han tenido efectos importantes en el barrio. El proceso de deterioro de las construcciones y del barrio en general, se aceleró. Varias viviendas en régimen de alquiler fueron desocupadas, bajo las nuevas expectativas de los propietarios

20 Tianguis, significa mercado al aire libre.



Mapa 9.3  
Usos del suelo en Analco.



Elaborado por: Alejandra Céspedes y Norma L. Ramírez.

de las mismas: a mediados del 2000, de los 153 predios que pertenecen al núcleo central del barrio, 16.9% se encontraban desocupados y otros siete se anunciaban a la venta. El uso del suelo mostró cambios importantes (véase mapa 9.3). En particular los talleres de reparación y construcción de muebles se instalaron ahí, provocando contaminación, ruidos y reducción de los espacios colectivos de las viviendas. Como dijo un anciano habitante del barrio: “ya no salimos: el ruido, el olor y el polvo, nos tienen presos en nuestro cuarto”. Frente al desorden, destrucción, suciedad e invasión originados por las actividades comerciales del tianguis, los habitantes y comerciantes entraron en conflicto. Una visita al barrio permite confirmar los cambios experimentados.

Por su parte, las políticas institucionales para Analco, apuntan a reforzar la tendencia de transformación del barrio, como se desprende del “Plan para la recuperación de la Zona de Monumentos de la Ciudad de Puebla (2000)”. Aunque en este documento se menciona la necesidad de

promover la función residencial y mejorar las condiciones de vida en el centro, no propone mecanismos para ello<sup>21</sup>.

En general, el marco institucional vigente no tiene condiciones que permitan la intervención gubernamental, como lo explicaremos más adelante. Antes, nos interesa destacar las condiciones de Analco que consideramos importantes para justificar la necesidad de su conservación desde un enfoque que trascienda la sola materialidad patrimonial.

### 9.5 Dinámicas sociales y vínculos territoriales en Analco, una solución a la sustentabilidad del centro

El interés que nos ofrece Analco, no es tanto su arquitectura, apenas existen algunos ejemplos históricos de valor monumental<sup>22</sup>. El conocimiento de sus habitantes y las dinámicas sociales que ahí se desarrollan, fuertemente conectadas con el territorio físico del barrio y del centro en general, muestran su verdadero valor. Se trata entonces de una interrelación entre sus estructuras materiales y los habitantes.

Aunque el barrio ha perdido población (21.1% entre 1990 y 1995<sup>23</sup>) es, sin duda, un verdadero barrio. Casas unifamiliares y multifamiliares<sup>24</sup> (en diversos tipos, incluyendo el condominio horizontal) antiguas o de nueva construcción, en régimen de propiedad o de alquiler<sup>25</sup> se encuentran en el barrio. Resulta de interés porque ello ha permitido la convivencia entre diversas modalidades familiares y entre varios niveles socioeconómicos. Aunque predominan la familia extensa y la familia nuclear, en el barrio habitan padres o madres que viven con sus hijos, cónyuges

21 Los proyectos propuestos tratan principalmente del mejoramiento de las calles, de la circulación y del estacionamiento así como de la imagen urbana. Durante la entrevista con el Director de Desarrollo Urbano Municipal (abril, 2002) se nos informó la celebración de reuniones entre las dependencias para poner en marcha obras de mejoramiento en los servicios y equipamientos del centro que fueron propuestas por el Plan de 2000. Respecto a la vivienda, se dice que no está dentro de sus competencias intervenir en la propiedad privada (asunto que discutiremos más adelante).

22 Analco ha conservado la imagen de sus calles (adoquinadas con piedra) así como de sus construcciones (de una y dos plantas de altura). La sensación espacial que se vive corresponde con la etapa colonial. Sin embargo, con excepción del templo (Santo Ángel de Analco), así como de una serie de casas de los siglos XVII y XVIII (Yanes Díaz, 1996), sus construcciones son modestas. La mayoría de sus edificios han sido transformados en los últimos cincuenta años, 1987). Muchos edificios se encuentran deteriorados (18%) o en ruinas (6%).

23 En 1995, había 4,023 habitantes viviendo en el área, comparado con 5,099 en 1990 (censos de 1990 y 1995). Sin embargo, el descenso de población es menor que el vivido por el centro en general (28.5% entre 1990 y 1995).

24 La función habitacional está presente en 77% de las construcciones, cohabitando o no con otros usos.

25 41.5% de las familias entrevistadas son propietarias y 58.5% inquilinas.

sin hijos y personas solas. Profesionistas, empleados, comerciantes, obreros, técnicos, artesanos, maestros, amas de casa, pensionados, jóvenes y niños utilizan de diversas maneras el barrio, sin grandes conflictos. Sus espacios públicos son propicios y se utilizan para afirmar vínculos sociales. Particularmente alrededor de la iglesia destaca un núcleo muy protegido, en donde las calles estrechas y empedradas no permiten una circulación rápida ni el paso de los autobuses. En cambio son utilizadas por los habitantes con mucha regularidad: la reunión de los vecinos, el juego de jóvenes y niños y las compras del día. En cualquier vía existen pequeñas comercios, talleres, y otros servicios cotidianos. Las entrevistas muestran que el 45% de la población asiste al jardín y al atrio del templo para diversas actividades; ahí se encuentran el dispensario médico y la escuela.

La vivienda multifamiliar juega una función importante, particularmente la vecindad<sup>26</sup>; no tanto por que sea predominante<sup>27</sup>; su interés radica en que sus características morfológicas permiten integrar diversas composiciones familiares y además hacen indispensable la utilización de los espacios públicos, y semipúblicos. Cada vecindad comprende varias unidades de vivienda; la vivienda puede tener entre 2 y 18 habitaciones. Al interior de la vecindad no existen jardines ni patios particulares; corredores y patios son siempre de uso colectivo. El 40% de las vecindades tienen WC compartido y el 85% de las familias utilizan los lavaderos de ropa y vajilla comunes, por ello sus rentas son bajas<sup>28</sup>. Esta modalidad de vivienda aunque en buena medida en estado de deterioro (24%) da lugar a una continuidad entre las habitaciones, los patios, los corredores y la calle, propiciando una dinámica vital en el barrio a diferentes horas del día: los adultos se reúnen en las calles o caminan en grupos; hombres y mujeres conversan en las entradas de las edificaciones, sobre las escalinatas del templo o en cualquier esquina. Los jóvenes juegan fútbol en las vialidades, o simplemente platican. Para los ancianos, las vecindades y el barrio parecen haber resultado una solución: hacen uso de los patios, los espacios públicos, y disfrutan de la relativa tranquilidad y seguridad que ahí existe, además cuentan con la aceptación de los vecinos<sup>29</sup>.

26 La "vecindad" es una casa multifamiliar, usualmente deteriorada que ha sido adaptada para acomodar varias familias. En su mayoría los servicios básicos son compartidos (WC y agua corriente). La vecindad no siempre se aprecia a primera vista ya que no todas se encuentran de cara a la banqueta, muchas se ocultan detrás de los comercios, de la vivienda unifamiliar (generalmente habitada por los dueños de la vecindad) o de los talleres.

27 44% de los entrevistados vive en vecindades, 15% en departamentos, 40% en casas unifamiliares y 1% en "condominios horizontales".

28 Las rentas van desde 5 hasta 100 dólares americanos mensuales.

29 La población mayor de 60 años representa el 11%, y de acuerdo con las entrevistas es la que frecuenta con mayor asiduidad los espacios públicos del barrio (53% comparado con 45% del total de la población).

De acuerdo con las encuestas, en el barrio vive apenas un 13% de familias que desarrolla pautas modernas: visitan los centros comerciales, los clubes deportivos y las salas cinematográficas. La mayoría de la población, recrea modos de vida tradicional encontrando en el centro espacios propicios para ello; el centro se vive entonces como una extensión del barrio: trabajan, estudian o simplemente pasean por su zócalo. Particularmente destacan las familias de bajos ingresos, los ancianos, pensionados y las personas solas, los cuales han encontrado en el barrio un hábitat sin duda no perfecto pero sí propicio para su existencia.

Existen otros indicadores de la interrelación entre morfología histórica y la población habitante. Por ejemplo, el reducido número de familias del barrio que tienen automóvil. Ciertamente que los bajos niveles de ingresos<sup>30</sup> dan coherencia al 10 % de familias que reportaron contar con automóvil particular, pero finalmente para los espacios históricos resulta consecuente: las construcciones no cuentan con estacionamiento, la cercanía de los equipamientos educativos, de salud y culturales permite o fuerza a prescindir del automóvil.

Un último valor que consideramos importante destacar es el vínculo barrio-población. La gran mayoría afirma que les gusta su barrio y el centro<sup>31</sup>. Más de la mitad de la población ha vivido ahí por muchos años (55% de las familias entre 20 y 70 años y 24% entre 10 y 19 años). Muchos habitantes se conocen y algunos mantienen relaciones amistosas o por lo menos se saludan. El 33.5% participa en las fiestas del barrio y en las organizaciones comunitarias (limpieza, organización de comidas colectivas, etc.) impulsadas principalmente por el párroco de la iglesia o por los líderes barriales<sup>32</sup>. Los años transcurridos en el barrio les han dado un sentido de pertenencia y de arraigo.

Como hemos intentado mostrar, el barrio de Analco juega un papel importante en la vitalidad del centro. No obstante, las posibilidades para revertir las tendencias que aceleran su deterioro actualmente son escasas. Solamente un 40% de las familias son propietarias. Las rentas que se pagan por vivienda son muy bajas, así que pensar en una estrategia de atracción de inversionistas significaría la transformación radical del barrio. Por eso hemos explorado otros mecanismos y modalidades de intervención, *no-convencionales* y la participación de otros actores.

---

30 66% de los adultos tienen trabajo. El 75% de los que declararon sus ingresos perciben menos de 300 dólares americanos mensuales.

31 A excepción de uno, todos los entrevistados extensamente declararon su gusto por vivir en el barrio. Las razones aludidas como más importantes fueron: localización central, tranquilidad y la gente que ahí habita.

32 La mitad de los entrevistados están dispuestos a contribuir con dinero y participación personal.

En primer lugar, destacamos los recursos desarrollados por la propia comunidad. A raíz del proceso del proyecto del Paseo del Río San Francisco, las organizaciones comunitarias se reforzaron, desarrollando su capacidad de gestión: en 1993, intervinieron activamente contra la expropiación; a lo largo de casi 10 años transcurridos desde entonces, han continuado la labor de defensa participando en foros nacionales e internacionales y con nuestro equipo de investigación en la intención de definir los proyectos de mejoramiento del barrio<sup>33</sup>. Además, el trabajo de campo nos permitió comprobar que un buen número de habitantes tienen una posición respecto a lo que quieren para su barrio. Otros, menos involucrados en las organizaciones, expresan su preferencia por el centro, como lugar preferido de habitación. Finalmente 49% de las familias, tiene disposición a contribuir económicamente al mejoramiento del barrio.

En segundo, examinaremos, aunque de manera sintética, el marco institucional, las intervenciones públicas y las posibilidades que podemos utilizar en Analco.

## 9.6 El marco institucional y las intervenciones en el centro histórico

En México, desde los años treinta del siglo XX, los gobiernos federales, estatales y municipales empezaron a promover la conservación del patrimonio colonial y la preservación de los centros históricos<sup>34</sup>. Los objetivos de esas leyes y reglamentos se limitaban a proteger los edificios “típicos y tradicionales” (Terán Bonilla, 1996: 184, 190); se aplicaron de manera subjetiva y no lograron impedir muchas demoliciones. Es a partir de los años setenta que se desarrolló un marco legal más efectivo (leyes, decretos y reglamentos)<sup>35</sup>, mediante el cual se ha facilitado la gestión del patrimonio e incluso se han creado algunos instrumentos financieros para la conservación y mejoramiento de la imagen urbana y la riqueza arquitectónica del núcleo antiguo. En particular, a partir de la declaratoria de la UNESCO, se han formulado políticas y se han desarrollado acciones de

33 Los proyectos son: (1) creación de un corredor de talleres- escuela-comercio artesanales; (2) restauración de algunas casas hostales turísticos; (3) mejoramiento de viviendas en corresponsabilidad de vecinos y propietarios; (4) rehabilitación de espacios simbólicos y creación de nuevos espacios correspondientes a la realidad actual; (5) rehabilitación de casas y espacios públicos para la actividades sociales de la comunidad; (6) preparación de un documento que legalice el valor patrimonial del barrio.

34 Los más importantes para el centro histórico de Puebla fueron formulados por el Estado de Puebla: la Ley sobre protección y conservación de monumentos y bellezas naturales del estado de Puebla (1932), la Ley y el reglamento de construcciones para el estado de Puebla (1935); el Decreto que declara la zona típica de Puebla para la conservación del carácter propio de tal urbe (1938) y la Ley de monumentos (1952) (Terán Bonilla, 1996).

35 Destacan la Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricas (1972) y su Reglamento (1975); a nivel estatal, la Ley de monumentos (1967) y el Decreto de Zona de Monumentos Históricos de la Ciudad de Puebla y su Reglamento (1980) y la Declaratoria de la UNESCO como Patrimonio cultural de la Humanidad (1987) (Flores González y col. 2001).

magnitud importante. Sin embargo, los diversos instrumentos así como las intervenciones no han mostrado una prioridad social, se han dirigido a reforzar la centralidad a través de implantar actividades económicas de mayor rentabilidad, especialmente turísticas.

Así, por lo que respecta a la planificación, desde 1991 se han elaborado planes y programas especiales en 1991, 1995 y 2000<sup>36</sup>. En los documentos prevalece la idea de hacer del centro un espacio turístico, institucional y, en segundo término, residencial pero orientado a los grupos económicamente poderosos (Álvarez Mora, 2001); la problemática de los barrios y de los sectores de mediana y baja rentabilidad no está atendida<sup>37</sup>.

En cuanto a las principales acciones públicas, éstas se han orientado, por un lado, al embellecimiento de la imagen urbana: remodelación de banquetas y calles evocando el pasado, cambios en algunas infraestructuras y restauración de edificios monumentales. Por otro, a promover el relanzamiento económico de la entidad a través de proyectos que se traducen en cambios drásticos de las dinámicas en curso, sin ofrecer alternativas a la población desplazada. La Estrategia de Desconcentración Comercial y de Servicios, en 1987, reubicó las actividades comerciales populares en la periferia lo que significó el desplazamiento de 2,600 locatarios y alrededor de 7,000 comerciantes semifijos y ambulantes (Milián Ávila, 2000). El proyecto del Paseo del Río San Francisco propuso la renovación radical de la zona afectada (inicialmente 27 manzanas correspondientes a los barrios más antiguos de la ciudad). Aunque el área de afectación fue disminuida a sólo seis manzanas, hubo un impacto significativo: inseguridad resultando de la amenaza de expropiación, activación de la dinámica del mercado inmobiliario y cambios bruscos en el uso del suelo.

En el centro histórico de Puebla no existen experiencias orientadas al apoyo de los barrios antiguos (ver en particular Terán Bonilla, 1996). Basta revisar los *informes de labores* del gobierno municipal correspondientes a los años 1998-2000 para constatar que las intervenciones se remiten al mejoramiento de las calles, de la circulación y del estacionamiento (Céspedes Sánchez, 2002). La única excepción fue el Programa de “rescate” de algunos barrios (incluyendo Analco), cuyas acciones realizadas un año después de la declaratoria de la UNESCO, se encaminaron a crear un escenario más acorde con su nuevo prestigio: pintura de algunas fachadas,

36 En la pasada administración (1999-2000), podíamos hablar de una fiebre de planificación: se elaboraron simultáneamente tres planes para el centro, uno por el Secretaría de desarrollo urbano del estado de Puebla (SEDURBECOP) y dos por el municipio: el “Plan para la Recuperación de la Zona de Monumentos de la Ciudad de Puebla” (2000, aprobado en 2001) y otro, formulado por el propio equipo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología Municipal que fue integrado en éste.

37 Las propuestas contemplan la salida de los mercados populares que aún se encuentran en el centro y la implantación de servicios en sus áreas circundantes con la finalidad de disminuir los viajes al centro.

mejoramiento de pavimentos (en piedra), instalación de faroles de tipo antiguo e iluminación de los templos. En contraste con otros barrios, es fácil observar los edificios restaurados, el mejoramiento de la imagen urbana y el incremento de los espacios culturales y recreativos en el núcleo del centro histórico. En especial, los sitios de mayor afluencia turística ofrecen una imagen correspondiente con la calificación de Patrimonio Mundial.

Por lo que toca a las dependencias y organismos que se ocupan de la gestión del centro, no existe ninguna entidad con las suficientes atribuciones y recursos que den pie a poner en práctica programas especiales para los barrios y en general para las actividades de baja rentabilidad. Además cualquier intervención en el área requiere de la concurrencia de varias instancias resultando una tramitación tortuosa.

El Instituto nacional de Antropología e Historia (INAH), es el encargado de la protección y conservación del patrimonio edificado en las ciudades mexicanas (desde 1938). La Delegación Puebla tiene carácter estatal. Su participación se limita a la aprobación de proyectos públicos y privados: vigila que no se alteren ni las construcciones ni la imagen históricas. En muchos casos, sus exigencias, a menudo conservacionistas, obstaculizan la factibilidad social y financiera de los proyectos de rehabilitación (Coulomb, 2000). Otra instancia corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de Puebla (SEDURBECOP); tiene la capacidad de proponer programas y proyectos, así como de ejecutar las obras. Aunque ha intervenido en la planeación del centro poblano, sus competencias son de nivel estatal. En el mismo nivel, opera la Comisión del Patrimonio Edificado del Estado de Puebla, creada, en 1998; tiene a su cargo planificar y ejecutar obras en los municipios del Estado<sup>38</sup>. El responsable más directo del centro poblano es la Dirección Municipal de Desarrollo Urbano y Ecología, a través del Área de Patrimonio Arquitectónico y Zona de Monumentos, creada en 2001. Con base en sus funciones normativas se ocupa de regular los usos del suelo, de acuerdo con un reglamento general de la ciudad<sup>39</sup>; las implicaciones ejecutivas tienen un carácter estrictamente público: servicios y equipamientos son de su competencia.

A diferencia del INAH, las tres dependencias mencionadas cuentan con recursos financieros regulares y, en ocasiones, obtienen financiamientos especiales; sin embargo, de acuerdo con la ley, éstos no pueden dirigirse a intervenciones privadas. Es necesario recurrir a otros instrumentos como por ejemplo, el fideicomiso<sup>40</sup>.

---

38 Además, ha limitado sus intervenciones, hasta ahora, a los pequeños municipios.

39 Por ejemplo las normas municipales para el estacionamiento no son adaptadas a las características del tejido urbano del centro histórico.

40 En México, para hacer tales inversiones, las instituciones públicas que administran las entidades urbanas deben actuar a través de un fideicomiso. Solo él, por ser una institución de carácter privado, puede conseguir fondos tanto privados como públicos para las obras de carácter privado.

Por último, el Consejo del Centro Histórico creado en 1991 por el Decreto que establece sus funciones de: "...proteger, preservar, custodiar y mejorar dicha zona histórica y monumental" (Terán Bonilla, 1996: 212), tiene un carácter meramente consultivo. Además de carecer de presupuesto, no es totalmente autónomo: el presidente del Consejo es nombrado por el gobernador.

### **9.7 Insuficiencia de los mecanismos promotores del rescate inmobiliario**

Aunque en Puebla se han creado algunos incentivos para promover el rescate inmobiliario en el centro histórico desde la iniciativa privada, no son suficientes ni se encuentran bien articulados. Más aún si consideramos las condiciones de deterioro y de tenencia de los inmuebles así como la población que mayoritariamente lo habita. Esto explica la debilidad de los impactos sobre la restauración de inmuebles y el tipo de intervenciones: los proyectos que se han hecho se destinan exclusivamente a funciones turísticas y a personas de medios y altos ingresos<sup>41</sup>.

Por ejemplo, existen instituciones dirigidas a la promoción de la vivienda a través de subsidios directos o canalizando las subvenciones de instituciones internacionales (como el Banco Mundial) pero su normatividad sólo contempla a la vivienda nueva y la de antigüedad menor de diez años<sup>42</sup>. Aun en estos casos, no construyen, su función es otorgar créditos. Aunque las tasas de interés de los organismos son bajas, es muy pequeña la porción de la población del centro que tienen los ingresos requeridos para ser sujetos de crédito. Y como en Analco, una parte importante de los inmuebles se sitúa en el marco del arrendamiento con rentas muy bajas: tan solo en 1990, existía 80% de viviendas en régimen de alquiler<sup>43</sup>.

En cuanto a los incentivos, el Ayuntamiento dispensa por un año el impuesto predial; pero una vez realizada la rehabilitación, la base de impuesto se eleva notablemente, influyendo en el ritmo de recuperación de las inversiones (Coulomb, 2000). Aunque el INAH presta ayuda técnica de manera gratuita, ésta se otorga solamente a proyectos que contienen un "servicio a la colectividad".

---

41 En el centro histórico de Puebla, hay veinte casos recientes de remodelación para condominios residenciales, algunos con comercios, y para hoteles (entrevista con funcionario del INAH).

42 Se trata a nivel federal, de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), del Fondo de la Vivienda (FOVI) y del Instituto de Fomento Nacional a la Vivienda (INFONAVIT) y, a nivel estatal, del Instituto de Vivienda.

43 Al contrario del resto de la ciudad donde la proporción era inversa (Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, en Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., 2000).



Entonces, mientras que los barrios antiguos del centro histórico presentan muchos déficit y deterioros, el rescate de su vivienda no es una prioridad para los gobiernos y no existe herramientas para promoverlo tampoco para apoyar su recuperación para los ciudadanos de escasos recursos. Aun en el centro histórico de la ciudad de México donde se han desarrollado varios programas de apoyo a la restauración en los últimos años, incluyendo el hábitat para la gente de pocos recursos, no se logró rehabilitar de manera significativa las viviendas, ni siquiera para las clases mediana y rica. Las inversiones se concentraron en el corredor financiero y las obras realizadas privilegiaron los usos comerciales o de servicios (Coulomb, 2000).

## 9.8 ¿Qué hacer en Analco?

En México, la rehabilitación de un barrio como Analco en una perspectiva de conservación de las prácticas y actores populares, actualmente resulta bastante difícil. El primer impulso que surge, es proponer una reforma completa: de la función del centro, de las instituciones y de los programas gubernamentales; adecuar la normatividad de una institución existente como FOVI que ha mostrado todavía “interés y disposición a la problemática de los centros históricos” (Flores González y col., 2001: 326) y pedir a los gobiernos la creación de programas de rehabilitación de la vivienda de magnitud importante. Aunque excepcional, existe un ejemplo. Recordemos el programa: “Renovación Habitacional Popular” (RHP), implementado por el INAH, el Ayuntamiento y el Gobierno Federal en la ciudad de México, después de los sismos de 1985<sup>44</sup>. Claro ello implicaría un cambio de categorías para los barrios: en vez de áreas patrimoniales, bien podrían decretarse como *zonas de desastre*, y su población como *damnificados*.

Tomando en cuenta la fortaleza de las organizaciones de Analco, también podríamos pensar en las experiencias de otras ciudades latinoamericanas (Sao Paulo, Buenos Aires, Lima, La Habana, Río de Janeiro, Montevideo, Curitiba, Caracas y Buenos Aires) donde las organizaciones barriales, a menudo con la participación de varias instancias gubernamentales, lograron hacer proyectos concretos de rehabilitación de la vivienda de los inquilinos y personas desalojadas<sup>45</sup> (ver en particular Audefroy, 2000).

44 Este programa permitió reconstruir 40 000 viviendas, incluyendo restauraciones ejemplares de edificios históricos en los cuales vivían centenares de habitantes pobres (Capron and Monnet, 2000).

45 Por ejemplo, se rehabilitaron y demolieron y reconstruyeron inmuebles desocupados para las personas desalojadas de sus vecindades (Sao Paulo); se oficializó el desarrollo y ejecución de obras del Gobierno central para la destugurización de inmuebles de propiedad de la Sociedad de Beneficencia Pública para 300 familias (Lima); se rehabilitaron viviendas en ruinas por grupos de habitantes a su ritmo, organizados en “brigadas” (La Habana).

La investigación en Analco nos ha mostrado que sus problemas no son tanto la conservación de sus construcciones. Como para el resto del país, el verdadero problema es la pobreza<sup>46</sup> y las dificultades para crear alternativas de desarrollo económico, aunque sea mínima<sup>47</sup>. Por ello proponemos un cambio conceptual: conjuntamente con la conservación de las prácticas y los actores, buscamos promover el desarrollo local a través de poner en práctica “*proyectos productivos progresivos*”. Es decir, se trata de identificar, sobre la base de la investigación, los procesos en curso y los recursos existentes. Podríamos decir, que se trata de ir de inmueble en inmueble a la búsqueda de su potencial y formular una propuesta de rehabilitación pero fundada en un proyecto económico. Hay un precedente en Analco. Se trata de un horno de alfarería alimentado por gas mediante el cual se sustituyó al tradicional que funcionaba con madera<sup>48</sup> (Navarro Benítez, González Aragón y Bacelis, 2000).

En México, el *proyecto productivo* es un instrumento de apoyo financiero público dirigido a grupos de escasos recursos, para impulsar actividades generadoras de empleos permanentes. Entre las múltiples posibilidades que podrían explorarse destacamos las propuestas de las organizaciones del barrio, por orden de importancia. Primero, el centro de artesanías y oficios, que al mismo tiempo que dé continuidad a las tradiciones, capacite a los jóvenes y sirva a la comercialización de los productos. Otros proyectos son: la adecuación de vecindades de acuerdo con el perfil de los habitantes; es decir, ahí donde vive un artesano, proponer una remodelación que tome como centro su actividad, a la manera de un atractivo turístico que desencadene más posibilidades de acopio económico. También han pensado en el establecimiento de mesones y casas de huéspedes para turistas extranjeros, estudiantes y maestros.

Los oficios más convencionales, como: albañilería, ebanistería, tallado entre otros, podrían encaminarse a la formación de artesanos restauradores. Los objetivos de promoción y difusión de la rehabilitación y la

46 Según los indicadores del Banco Mundial, mientras el PIB en México corresponde a 3,320 dólares, en Canadá, Francia y Estados Unidos es respectivamente: 19,380, 24,990 y 26,980 dólares (Bos, Hon, Maeda *et al.* 1999:38) Esta situación se agrava por las grandes desigualdades existentes al interior del país: en 1992, el 44.1% de la población, en México, se encuentra clasificada como pobreza y pobreza extrema (Boltvinik, y Hernández, 1991:113).

47 “Entre 1980 y 1990 el comportamiento macroeconómico en México provocó una agudización de la pobreza. Los efectos sobre la pobreza no sólo implicaron un aumento en el número de pobres sino también empeorar las condiciones de vida de quien ya carecía de lo necesario” (Boltvinik, Hernández, 1991:153).

48 El crédito fue aprobado y gestionado con el siguiente sistema: financiamiento y supervisión del proyecto por parte del Secretaría Federal de Desarrollo Social (SEDESOL), supervisión de la parte contable por la Secretaría de Finanzas Municipal, aplicación del presupuesto y realización de la supervisión general por el ayuntamiento.

conservación del patrimonio irán entonces de la mano con la dinamización del empleo y la defensa patrimonial. Hay experiencias exitosas en España (Greffé, 2000), Ecuador (Moreira Ortega, 2000; Medina Lasso, 2000) y Perú (Paunero Amigo y Cebrián Abellán, 2000).

Hablar de proyectos productivos implica a su vez contar con una instancia administrativa y promotora; es decir, una instancia que maneje los recursos y dé continuidad generando nuevas propuestas. Una posibilidad es la figura del fideicomiso; en este caso también existen experiencias al respecto. Por ejemplo, en 1993, se creó un fideicomiso para el proyecto del Paseo del Río; en 1999, otro para la reconstrucción de monumentos históricos, templos y edificios públicos después del sismo ocurrido en Puebla. Este último comprendió el apoyo a los damnificados de un edificio del centro.

El fideicomiso de Analco, estaría formado por un componente social: las organizaciones del barrio; y un componente institucional: por ejemplo el municipio, actualmente la instancia más cercana a los ciudadanos. Además de generar proyectos y recursos para realizarlos, la misión del fideicomiso sería administrar el uso de los espacios públicos — y otras actividades que tienen lugar periódicamente en Analco (el tianguis, los concursos de danzón y gastronómicos) en beneficio del propio barrio. Las universidades podrían actuar como un elemento de apoyo en la realización de los proyectos.

En conclusión, existen posibilidades a escala local y adaptadas al contexto particular de Analco, al igual que de otros barrios del centro histórico de Puebla y otros barrios antiguos de los países del Sur, que permiten la rehabilitación del patrimonio y de las prácticas sociales y aún un desarrollo local. Las propuestas que hicimos a partir de otras experiencias y de las capacidades de gestión observadas en Analco son sin duda una lección para la rehabilitación de los barrios y la sustentabilidad del centro histórico de Puebla y de los países en desarrollo.



# CAPÍTULO X

## CONCLUSIONES

---

SALVADOR PÉREZ, ROSENDO PUJOL

En el transcurso de los capítulos se realizó una descripción y análisis detenido de casos específicos de centros de ciudad. Revisar de manera comparada los casos de San José, Puebla y San Salvador permite distinguir diferencias pero también realidades comunes interesantes para la investigación sobre políticas urbanas que planteen soluciones relacionadas con la vitalidad de los centros y la expansión física de las ciudades.

Cada centro urbano es diferente y requiere políticas públicas específicas, pero es posible sacar algunas conclusiones generalizables sobre los centros urbanos analizados. Es importante y posible hacer una sistematización de las similitudes y diferencias entre centros urbanos que logre explicar y plantear causalidades, al menos preliminares, para similitudes y especificidades de cada ciudad.

La ciudad de San José tiene una estructura polinuclear, producto de su evolución histórica. La ciudad de San José fue al principio de la vida independiente del país la mayor entre iguales representadas por las ciudades de Cartago, Heredia y Alajuela.

En el caso de Puebla la situación es contraria, pues surge como un núcleo central, considerándose como una sola unidad geográfica, con identidad histórica, quizás, si se considera como excepción la ciudad de Cholula, que existía mucho antes de que Puebla fuese fundada por los españoles, Puebla surge como ciudad fuerte con ciudades débiles a su alrededor.

El caso de San Salvador es el más extremo, surge como una ciudad uninuclear, pero en los años ochenta, a raíz de problemas naturales (terremoto), sociales (guerras) y económicos (estancamiento) se observa una fragmenta-

ción del centro de la ciudad, determinada por segregación económica y social. Los grupos de altos ingresos crean su propio espacio de vivienda, consumo y encuentros sociales fuera, al costado oeste del centro de la ciudad, al extremo de la calle Arce, llevando a un relativo abandono al centro de San Salvador.

El Área Metropolitana de San José está compuesta de once municipios los cuales tuvieron un largo desarrollo como pueblos independientes, cada uno de ellos con identidad propia y con referencias culturales que los hace identificarse por sus especificidades, lo que implica cierta heterogeneidad.

Por cerca de un siglo las cuatro ciudades (San José, Alajuela, Heredia y Cartago) que componen la región metropolitana de San José y muchos de otros 26 poblados cabeceras de municipios que ahora se integran para conformar la Región Metropolitana eran núcleos de población relativamente aislados, socialmente heterogéneos y proveedores de varios servicios básicos inmersos como islas en un mar de café de las tierras circundantes, donde en algunas zonas predominaba la pequeña propiedad.

La ciudad de Puebla es la capital del estado del mismo nombre, es sede del gobierno del estado y, por supuesto, sede del municipio más importante del estado, lo cual le da una posición favorable ya que, a causa de la forma en que funciona el sistema político mexicano en el que la actividad económica funciona alrededor de los poderes políticos, le proporciona a la ciudad la posibilidad de incidir en su consolidación. La expansión física de la ciudad alcanzó los municipios de sus alrededores, subsumiendo a estos al poder simbólico del municipio capital del estado. Las actividades económicas, la población y la historia se concentran en la ciudad. La expansión urbana se va realizando en una continuación en forma de círculos concéntricos, de adentro hacia afuera.

Por otra parte, a nivel nacional la ciudad de Puebla era ya, al principio de la colonia, la segunda ciudad más importante del país. Desde su fundación fue una ciudad constituida por una elite urbana, sustentada en una base económica, principalmente textil, artesanal y de comercio. Era ya, por decirlo de alguna manera, una vieja ciudad “urbana” desde el siglo XVII, la cual aún se conserva como una vieja ciudad, de las pocas existentes en América Latina.

Las diferencias entre las ciudades se observa en la posición geográfica, histórica, social y, por supuesto, en la característica espacial del desarrollo económico y las formas que asumen en su expansión, como se ha visto en los capítulos de este libro.

En el caso de las tres ciudades, los centros muestran diferentes orientaciones desde la declinación en el caso de San Salvador, de ciudad poli-nuclear en competencia con el centro de San José, y de transición entre la aparición de subcentros y posible consolidación del centro en el caso de Puebla.

A nivel teórico se plantean tres modelos de referencia que se pueden considerar para equiparar las características del centro de las ciudades analizadas. Al primer modelo podemos denominarlo explosivo, en el que el centro de la ciudad compite fuertemente con otros centros, siendo importantes todos, sin que haya predominio de uno sobre otro, en este el sistema de transporte privado favorece la fragmentación. El segundo modelo es el de abandono del viejo centro, no solo las actividades económicas se desplazan a otro lugar, sino que los habitantes se retiran de las viviendas, perdiendo vitalidad esta parte de la ciudad. El tercer modelo supone la presencia del centro a pesar de la expansión física de la ciudad. En una tendencia de mantener el predominio económico y social de esta parte de la ciudad.

Esta clasificación en tres categorías no calza a la perfección con las tres ciudades analizadas, pero sí ayuda a tener una referencia para análisis conceptuales y empíricos más detallados, además facilita la elaboración de una imagen estilizada de cada una de ellas y de otras ciudades mesoamericanas.

El caso de San José se acerca a las fases iniciales del primer modelo, que implica una fuerte dispersión y fragmentación. Aunque la existencia de muchos núcleos antiguos de actividades urbanas le da a la región una estructura funcional relativamente aceptable. En todo caso, el centro está perdiendo importancia muy rápido sin que aparezca ningún centro alternativo que lo sustituya. Es de esperar que la multinuclearidad tradicional de la región metropolitana se refuerce con la aparición de nuevos núcleos suburbanos con resultados muy indeterminados y que dependerán fuertemente de la infraestructura de transporte disponible ahora y en el futuro.

En el segundo modelo, en el cual el centro es abandonado, al mismo tiempo que un nuevo centro se impone, en este modelo el comportamiento de los grupos sociales es importante, pues la ciudad es segregada. Se presenta en el centro un asentamiento de personas pobres. Es el caso de Puerto Príncipe (Haití) donde el viejo centro se margina al irse todos los personas de altos ingresos en búsqueda de zonas más favorecidas, situación que se observa en Estados Unidos, donde se da una fuerte ruptura social (negro /blanco).

En este modelo entra, con toda las restricciones evidentes, el caso del centro de San Salvador, el cual es abandonado, creando una situación de segregación económica. Los ricos al abandonar el centro de San Salvador condicionan una situación de mayor desigualdad más abandono del centro.

Sin embargo, a diferencia del modelo teórico el abandono del centro de San Salvador se realiza más por razones de conflicto social (guerra) y acrecentamiento de conflicto social. Como se indicó en el centro de San Salvador el centro de la ciudad fue abandonado por los grupos de altos ingresos, los cuales buscaron zonas de identificación y seguridad, segregándose socialmente del resto de la población, aunque este alejamiento se dio hacia una

parte del mismo centro, al extremo de la calle Arce, toda vez que el poder político y administrativo del país se mantuvo en el centro.

El caso del centro de Puebla se puede insertar en el modelo de un centro fuerte con expansión en las que aparecen posibilidades de sostenimiento del centro de la ciudad. En este sentido, como se muestra en el capítulo sobre Analco, se observa la presencia de edificaciones que permitan la valorización del espacio; sin embargo, el problema se manifiesta, paradójicamente, en la valorización del centro para los grupos de altos ingresos.

Las posibilidades de regeneración, revitalización y de revalorización de la propiedad pasan por un proceso de reutilización económica de las edificaciones, de los barrios centrales, para atraer a los grupos de ingresos altos, lo que puede implicar un proceso de gentrificación. No obstante, como en el caso del barrio de Analco en el centro de Puebla es importante mantener la relevancia social de estos esfuerzos favoreciendo a los pobres que en él habitan.

Ciertamente, el caso de Puebla puede ubicarse como impredecible en cuanto a la conservación y vitalidad del centro frente a la expansión que está viviendo. Mantiene un centro relativamente fuerte, con presencia de vivienda y actividades económicas, principalmente al detalle, pero al mismo tiempo esta compitiendo con subcentros fuertes.

Es claro que en América Latina no se presenta un modelo único de expansión y conservación de los centros, aparece en sus centros de ciudades una mezcla de modelos de ciudades que han seguido países desarrollados en los que se observa el abandono, la fragmentación y la adaptación.

Es importante señalar que la pobreza incide en la evolución y cambios de los centros de las ciudades en América Latina, nada de ello tiene que ver con problemas de tipo étnico, pero influye en la orientación de los centros de las ciudades.

Las paradojas, por tanto, están presentes, de una parte los grupos sociales de altos ingresos abandonan el centro de la ciudad y los pobres se quedan en estos. Hay intentos de rescate del mismo, pero la valorización económica es limitada ante la presencia de grupos sociales de ingresos limitados. En América Latina el problema está en la concentración del ingreso, como factor que obstaculiza la preservación del centro y, por supuesto, la vitalidad económica.

Otro factor relacionado con la expansión física de las ciudades y con ella la distribución espacial de los habitantes es el transporte, tanto particular como público, el cual ha influido notablemente en la conformación de la ciudad con respecto al centro.

Se vuelve entonces al caso fundamental de la limitante al rescate y consolidación de los centros de las ciudades, como es el caso de la inversión inmobiliaria en el centro de la ciudad, reorganizar y reestructurar el servicio del transporte público, el cual debe proporcionar un mejoramiento de



la movilidad de las personas, además de una creciente inversión en edificios para la mejora de la vivienda, no solo popular sino también aquella destinada a los grupos de altos ingresos.

Esta exploración de las experiencias de los centros de las ciudades de San José, Puebla y San Salvador, permite identificar solo algunos elementos esenciales por considerar para crear las condiciones de recuperación y sostenimiento de los centros de las ciudades mesoamericanas.

Sin embargo, quedan muchas potenciales respuestas a preguntas como ¿Existe una oferta de edificios para su revitalización? ¿Hay un segmento social entre los grupos de altos ingresos dispuesto a regresar o permanecer en el centro de la ciudad? ¿Existe una potencialidad de revalorización del centro de las ciudades?

La mejora en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades permitirá alcanzar el objetivo de sostenimiento del centro, ya que son los diversos segmentos sociales los que definen la orientación de los centros finalmente. El empleo, las actividades educativas que tienen efectos multiplicadores como la enseñanza universitaria, además del transporte organizado que favorezca el desplazamiento hacia y desde el centro. La conservación de la historia y de la cultura que representa el centro de la ciudad es fundamental en la imagen que presenta la ciudad a sus habitantes y visitantes por lo que es también central a su vitalidad.

Si un centro se puede perder como ocurrió en algunas ciudades del norte de América, en el caso de América Latina, el proceso no solo deberá depender de la concentración del ingreso, es decir por las diferencias sociales, sino de la capacidad de las autoridades, de la sociedad, por evitarlo. El riesgo principal que llevaría a perder la vitalidad económica y social del centro de la ciudad está en la incapacidad de atenuar los peligros de la fragmentación económica y social, a la carencia de políticas de reestructuración del transporte público, que aliente al centro y no se favorezca tan fuertemente el automóvil.

Manejar las políticas urbanas con sensibilidad implica compromiso de la sociedad por sostener la preeminencia del centro, tres ejes deben de ser considerados en la vitalidad del centro: conservar las fuentes de empleo, favorecer la vivienda social y atraer al centro a los grupos de ingresos altos e impulsar un sistema de transporte eficiente.

Los centros urbanos tradicionales merecen la atención y tienen gran potencial de sobrevivencia aun en casos donde sus riquezas arquitectónicas no sean consideradas como patrimonio. Los centros urbanos no deben ni pueden tener todas las actividades importantes en una ciudad, pero sí es fundamental que mantengan su centralidad.

Las posibilidades y oportunidades de los centros históricos dependerán en gran medida de su evolución dentro del contexto de la metrópoli como un todo.

Muchos centros requieren ser revitalizados. Esto implica impactos económicos y sociales. La sociedad a través de su gobierno debe en ocasiones especiales invertir recursos públicos en búsqueda del bienestar colectivo de largo plazo aumentando la eficacia económica de la sociedad, su sostenibilidad ambiental y la equidad social.

Cualquier inversión pública importante en una ciudad o una actividad específica requiere un mínimo análisis integrado de necesidades y oportunidades y una evaluación más detallada de cursos alternativos de acción así como de alternativas de los usos de los fondos por disponer.

Las regulaciones tienen costos económicos, los impuestos y subsidios tienen impactos regulatorios y las inversiones públicas favorecen desproporcionadamente a unos pocos, por lo que su capitalización en forma de propiedades más caras es un subsidio a sus propietarios.

# BIBLIOGRAFÍA

---

- Albert, Steven and Bradley, Keith. (1997), *Managing Knowledge: Experts, Agencies and Organizations*, Cambridge; New York and Melbourne: Cambridge University Press, Pp. xi, 215.
- Albuquerque Francisco. (1996); *Desarrollo Económico Local y Distribución del Progreso Técnico*; RIADEL. Documentos de Trabajo. Santiago de Chile.
- Alonso, W. (1964) *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*, Harvard University Press, Cambridge, Mass.
- Alonso, W. (1980), Five Bell Shapes in Development. *Papers of the Regional Science Association*, no 45, p. 5-16.
- Álvarez Mora, A. (2001). Reforma urbanística o recreación monumental: un dilema abierto para el centro histórico de Puebla, in M. Viladevall i Guasch (Editor), *Ciudad, Patrimonio y gestión*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Alvergne, Christel and Coffey, William (1997). Les Logiques d'Organisation et de Transformation de l'Emploi du Systeme Urbain Canadien. *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 5, p. 753.
- Alvergne, Christel and Coffey, William (1997). New Intrametropolitan Dynamics: Empirical Results from the United States. *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 3, p. 387.
- Alvergne, Christel and Coffey, William. (1997a), Les Logiques d'Organisation et de Transformation de l'Emploi du Systeme Urbain Canadien, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 5, p. 753.



- Beavon, K. (1981), *Geografía de las actividades terciarias. Una reinterpretación de la teoría de los lugares centrales*, Ediciones Oikos Tau, S. A., Barcelona, España.
- Beguín, H. (1979), Urban Hierarchy and the Rank-Size Distribution, *Geographical Analysis*, vol 11, no 2, pp. 149-163.
- Beguín, H. (1992a), Christaller's Central Place Postulates: a Commentary, *Annals of Regional Science*, no 26, pp. 209-229.
- Beguín, H. (1992b), La localisation des activités banales, In *Encyclopédie de géographie*, direction de P. Derycke, D. Huriot y D. Pumain, Anthropos, collection villes, Paris, France, 337 p.
- Beguín, H. (1996), Faut-il définir la ville?, In *Penser la ville: théories et modèles*, direction de Antoine Bailly, Robert Ferras y Denise Pumain, Economica, Paris, France, pp. 515-532.
- Berry, B. (1967), City Size Distributions and Economic Development, *Economic Development and Cultural Change*, vol. 9, no 4.
- Berry, B.J.L. et H.-M. Min (1993) Challenges to the Monocentric Model, *Geographical Analysis*, XXV, 1, 1-4.
- Bertuglia, Cristoforo S., Lombardo, Silvana and Nijkamp, Peter, eds. (1997), *Innovative Behaviour in Space and Time*, Advances in Spatial Science Series. Heidelberg and New York: Springer, Pp. ix, 437.
- Beyers, W. B. and Lindahl, D. P. (1997), Strategic Behavior and Development Sequences in Producer Service Businesses, *Environment and Planning A*, May 29(5), p. 887.
- Bhadury, Joyendu (1996), Competitive Location under Uncertainty of Costs. *Journal of Regional Science*, November 36(4), p. 527.
- Bollinger, C.R., K.R. Ihlanfeldt and D.R. Bowes (1998) Spatial variations in office rents within the Atlanta region, *Urban Studies*, XXXV, 7, 1097-1118.
- Boltvinik, J. (1991). El conocimiento de la pobreza en México, in Boltvinik, J. and E. Hernández (Editors), *Pobreza y distribución del ingreso en México*. México: SigloXXI., 81-118.
- Bos, E., V. Hon, V., A. Maeda, G. Chellaraj and A. Preker (1999). *Health, Nutrition, and Population Indicators, A statistical handbook*. Washington D.C: The International Bank for Reconstruction and Development The World Bank, Health, Nutrition, and Population Series.
- Bourne, L.S. (1992). Self-fulfilling Prophecies? Decentralization, Inner City Decline, and the Quality of Urban Life, *Journal of the American Institute of Planners*, 50, 509-513.
- Brakman, Steven, Garretson, Harry, Gigengack, Richard, van Marrewijk, Charles and Wagenvoort, Rien. (1996), Negative Feedbacks in the Economy and Industrial

- Location, *Journal of Regional Science*, November 36(4), p. 631.
- Briones, Carlos (1996): *Pobreza urbana*, UCA editores, San Salvador.
- Browning, David (1975): *El Salvador. La tierra y el hombre*, Ministerio de Educación, San Salvador.
- Buisson, Marie-Andree and Rousier, Nicole. (1998), Cities Internationalization: Metropolization and New City-Region Relations, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 2, p. 163.
- Capello, Roberta. (1998), Economics of Scale and City Size: Theory and Empirical Studies Revisited, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1, p. 43.
- Capron, G. and J. Monnet (2000). "Una retórica progresista para un urbanismo conservador: la protección de los centros históricos en América Latina", *L'ordinaire latino-américain: Centros históricos /1*, No 181, July-September, pp. 49-63.
- Castro, Guillermo (1997); *Estudio Sobre la Modificación del Espacio Urbano del Centro de San Salvador en el Presente Siglo*; Trabajo de graduación para optar al grado de Arquitecto en la Universidad Centroamericana "José Simeón Cañas", El Salvador.
- Castro, Leonardo y otros (1991) *Plan Maestro de Transportes de la Gran Área Metropolitana*.
- Catin, M. (1994a), Externalités, In *Encyclopédie d'économie spatiale. Concepts, comportements, organisations*, direction de A. Bailly, P.-H. Derycke et P. Huriot, Economica, Paris, France, pp. 99-104.
- Catin, M. (1994b), Économies d'agglomération, In *Encyclopédie d'économie spatiale. Concepts, comportements, organisations*, direction de A. Bailly, P.-H. Derycke et P. Huriot, Economica, Paris, France, p. 105-110.
- Caulfield, John and Peake, Linda, eds (1996). *City Lives and City Forms: Critical Research and Canadian Urbanism*. Toronto; Buffalo and London: University of Toronto Press. Pp. x, 347.
- Cebula, Richard J. (1996), Geographic Differentials in the Rate of Return on Savings and Loan Assets, *The Review of Regional Studies*, Summer 26(2), p. 41.
- Cervero, R (1998) *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*, Island Press, Covelo, California.
- Cervero, R. (1989) *America's Suburban Centers. The Land-use-transportation link*, Unwyn Hyman, Boston.
- Cervero, R. et K-L. Wu (1997) Polycentrism, Commuting and Residential Location in the San Francisco Bay area, *Environment and Planning A*, 29, 865-886.
- Céspedes Sánchez, A. (2002), *Balance de los programas urbanos del Ayuntamiento que han incidido en el centro histórico de la ciudad de Puebla de 1990 al 2000*, Puebla:

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (Unpublished Master Thesis).

- Charbonneau, F., P. Hamel and M. Lessard (1992). *La mise en valeur du patrimoine urbain en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays du développement : un aperçu de la question*. Montreal. Montreal Interuniversity Group "Urbanization and Development", Series "Recherche".
- Cheshire, P. (1995) A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s, *Urban Studies*, 32, 7, 1045-1063.
- Choay, F. (1992). *L'allégorie du patrimoine*. París: Éditions du Seuil. Coulomb, René (2000). Gobernabilidad democrática y sostenibilidad financiera para el centro histórico de la ciudad de México, *L'ordinaire latino-américain: Centros históricos* /1, No 181, July-September, pp. 65-80.
- Christaller, W. (1966), *Central Places in Southern Germany*, Translated by C.B. Baskin, Englewood Cliffs, N. J., Prentice-Hall, 230 p.
- Clapp, J., H.O. Pollakowski and L. Lynford (1992) Intrametropolitan location and office market dynamics, *Journal of the American Real Estate and Urban Economics Association*, 20, 229-257.
- Code, W. R. (1987) The Impact on Development Feasibility of Containment Policies in Central Business Districts, *Papers of the Regional Science Association*, 62, 81-92.
- Coffey, W. and M. Polèse. (1988), Locational Shifts in Canadian Employment, 1971-1981: Decentralization V. Decongestion, *Geographica, The Canadian Geographer/Le géographe canadien*, vol. 32, no 3, pp. 248-256.
- Coffey, W., Polèse M. and R. Drolet (1996) Examining the thesis of central business district decline: evidence from the Montreal metropolitan area, *Environment and Planning A*, 28, 1795-1814.
- Coffey, William and Drolet, Rejean. (1996), Make or Buy: Internalization and Externalization of Producer Service Inputs in the Montreal Metropolitan Area, *Canadian Journal of Regional Science*, Spring 19(1), p. 25.
- Craig, Lee A., Palmquist, Raymond B. and Weiss, Thomas (1998). Transportation Improvements and Land Values in the Antebellum United States: A Hedonic Approach. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, March, 16(2), p. 173.
- Cruz, Monserrat & Milán, Gustavo (1999); *Diseño de los espacios públicos del proyecto Calle Arce*, Trabajo de graduación para obtener el grado de Arquitecto en la Universidad Centroamericana "José Simeón Cañas", El Salvador.
- D'Arcy, E. and Keogh, G. (1997), Towards a Property Market Paradigm of Urban Change, *Environment and Planning A*, April 29(4), p. 685.
- Daniels, P.W and J.R. Bryson (2002) Manufacturing Services and Servicing Manufacturing: Knowledge-based Cities and Changing Forms of Production, *Urban Studies*, 39, 5/6, 977-991.
- Dansereau, F. (1988) Les transformations de l'habitat et des quartiers centraux :

- singularités et contrastes des villes canadiennes, *Cahiers de recherche sociologique*, VI, 2, 95-112.
- Davis, Mike (1998), *City of Quartz : Los Angeles, capitale du future*, La Decouvert, Paris, 408 p.
- Derycke, P.-H. (1992), *Espace et dynamiques territoriales*, Economica, Paris, 336 p.
- Downs, A. (1994). *New Visions for Metropolitan America*, The Brookings Institution, Washington D.C.
- Downs, A., K.L. Bradbury et A. Kenneth. (1982). *Small, Urban Decline and the Future of American Cities*, The Brookings Institution, Washington D.C.
- Ellis, R. (1999) *Office Vacancy Index of the US, March 31, 1999*. online : [www.cbcommercial.com/corp/vacancy/vacofflq99.htm](http://www.cbcommercial.com/corp/vacancy/vacofflq99.htm).
- Fabián, Roberto (1997); *Crecimiento Estéril o Desarrollo*, Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE) & Nord Süd Institut, El Salvador.
- Fainstein, S. (1990). The Changing World Economy and Urban Restructuring D. Judd and M. Parkinson (eds), *Leadership and Urban Regeneration Cities in North America and Europe*, Sage, Newbury Park, 31-47.
- Fishman, R. (1996) Beyond Suburbia: The Rise and Fall of the Technoburb, R.T. LeGates and F. Stout (eds.), *The City Reader*, Routledge, New York, 1996, 484-492.
- Fletscher, R. (1986), Settlement in Archeology: World-Wide Comparison, *World Archeology*, vol. 18, no 1, pp. 59-83.
- Flores González , S., E. Ricaño Peláez and A. Cuatlayol Flores (2001). *Políticas para el desarrollo de los centros históricos de México*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Fontan, Jean-Marc (1993); *A Critical Review of Canadian, American & European Community Economic Development Literature*, Centre of Community Enterprise (CEE) & the Institute for Community Economic Development (IFDEC).
- Freestone, R. and P. Murphy (1998) Metropolitan restructuring and Suburban Employment Centers. Cross-Cultural Perspectives on the Australian Experience, *Journal of the American Planning Association*, 64,3, 473-479.
- Frieden, Bernard and Lynne Sagalen (1991); *Downtown, Inc; How America rebuilds cities*; Mitt Press, U.S.A.
- Friskin, F., L.S. Bourne, G. Gad, and R. Murdie (2000) Governance and Sustainability: The Toronto Experience, M. Polèse and R. Stren (eds) *The Social Sustainability of Cities: Diversity and The Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto, 68-97.
- Fuji, T. et A. Hartshorn (1995) The Changing Metropolitan Structure of Atlanta, Georgia: Locations of Functions and Regional Structure in a Multinucleated Urban Area,



*Urban Geography*, XVI, 8, 680-707.

- Fujita, M. (1989), *Urban Economic Theory. Land Use and City Size*, Cambridge, Cambridge University Press, 212 p.
- Fujita, M., Krugman F., and Mori, F. (1994), *On the Evolution of Hierarchical Urban Systems*, Niagara Falls, North American Meeting of the Regional Science Association International, 80 p.
- Fujita, Masahisa (1999), *Urban Economic theory Land Use and City Size*; Cambridge University Press, U.S.A, 366 p.
- Gad, G. (1985) Office location dynamics in Toronto: suburbanization and central district specialization, *Urban Geography*, VI, 4, 331-351.
- Gale, Jr., H. Frederick. (1996), Retail Sales Pull Factors in U.S. Counties, *The Review of Regional Studies*, Fall 26(2), p. 177.
- García-Mila, Teresa and McGuire, Therese J. (1998), A Note On the Shift to a Service-Based Economy and the Consequences for Regional Growth, *Journal of Regional Science*, May 38(2), p. 353.
- Garreau, J. (1991) *Edge City. Life on the New Frontier*, Doubleday, New York.
- Gaspar, J. and E. Glaeser (1998) Information Technology and the Future of Cities, *Journal of Urban Economics*, 43: 136-156.
- Germán Rozas (1996); *Pobreza y Desarrollo Económico Local*, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales. Programa de Estrategias de Superación de la Pobreza. Documento de trabajo No. 2. Santiago de Chile.
- Giersch, Herbert, ed. (1995), *Urban Agglomeration and Economic Growth*. Publications of the Egon-Sohmen-Foundation, New York and Heidelberg: Springer, Pp. viii, 277.
- Giuliano, G. and K.A. Small (1991) Subcenters in the Los Angeles Region, *Regional Science and Urban Economics*, XXI, 2, 163-182.
- Glaeser, Edward L. (1998) Are Cities Dying? *Journal of Economic Perspectives*. 12, 2: 139-160.
- Goldberg M.A. and J. Mercer. (1986). *The Myth of the North American City. Continentalism Challenged*, University of British Columbia Press, Vancouver.
- Gordon, P. and H.W. Richardson (1996) Beyond Polycentricity: The Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990, *Journal of the American Planning Association*, 62, 3, 289-295.
- Gordon, P. and H.W. Richardson (1997) Are Compact Cities a Desirable Planning Goal, *Journal of the American Planning Association*, 63, 1, 95-106.
- Graham, D. and N. Spence (1997) Competition for Metropolitan Resources: The

- “Crowding Out” of London’s Manufacturing Industry?, *Environment and Planning A*, 29, 459-484.
- Graham, S. (1997), Cities in the Real-Time Age: The Paradigm Challenge of Telecommunications to the Conception and Planning of Urban Space, *Environment and Planning A*, January 29(1), p. 105.
- Greffe, X. (2000). Le patrimoine comme ressource pour la ville ; *Les annales de la recherche urbaine*, No 86, pp. 29-38.
- Guérin-PACE, F. (1995), Rank-Size Distribution and the Processus of Urban Growth, *Urban Studies*, vol. 32, no 3, p. 551-562.
- Guglielmo, Raymond (1996), *Les grandes métropoles du monde* ; Armand Colù Editors, París, France, 270 p.
- Gutman Margarita & Hardoy, Jorge (1992); Encarando los problemas ambientales; *Revista: Medio Ambiente y Urbanización*, año 9, No. 38, Buenos Aires, Argentina.
- Gwillian, Ken (2002) Cities on the Move, a World Bank Urban Transportation Strategy Review, The World Bank
- Hall, Carolyn (1976) *El café y el desarrollo histórico – Geográfico de Costa Rica*, Editorial Costa Rica.
- Hall, P. (1997) The Future of The Metropolis and its Form, *Regional Studies*, XXXI, 3, 211-220.
- Hall, Peter (1997). The Future of the Metropolis and Its Form. *Regional Studies*, May, 31(3), p. 211.
- Hanink, D.M. (1997) The integration of intra-metropolitan office markets, *Environment and Planning A*, 29, 391-404.
- Harrington, W.J., A. MacPherson y J. Lombard. (1991), Interregional Trade in Producer Services: Review and Síntesis, *Growth and Change Journal of Urban and Regional Policy*, Fall, vol. 22, no 4.
- Harris, Thomas R. and Shonkwiler, J. Scott. (1997), Interdependence of Retail Business, *Growth and Change*, Fall 28(4), p. 520.
- Hartshorn, T.A. (1992) *Interpreting the City: An Urban Geography*, 2<sup>nd</sup> edition, John Wiley & Sons inc, New York.
- Hartshorn, T.A. and P.O. Muller (1989) Suburban Downtowns and the Transformation of Metropolitan Atlanta’s Business Landscape, *Urban Geography*, 10, 375-395.
- Has, J.F., R.E. Anderson, R.L. Tatham, and Blau (1995) *Multivariate Data Analysis*, 4<sup>th</sup> Edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs New Jersey.
- Henderson, V.S. (1988), *Urban Development: Theory, Fact and Ilusions*, New York, Oxford University Press, 243 p.
- Henry, Mark S., Barkley, David L. and Bao, Shuming. (1997), The Hinterland’s Stake in

- Metropolitan Growth: Evidence from Selected Southern Regions, *Journal of Regional Science*, August 37(3), p. 479.
- Hernández, L. (1991). "Condicionantes macro-económicos de la evolución de la pobreza en México", in Boltvinik, J. and E. Hernández (Editors), *Pobreza y distribución del ingreso en México*. México: Siglo XXI., pp. 119-153.
- Herodier, Gustavo (2000): *San Salvador. El esplendor de la ciudad*, ASESUISA, San Salvador.
- Herodier, Ing. Gustavo (1997); *San Salvador: El Esplendor de una Ciudad*. Trade Litho Inc. Equipo Editorial, El Salvador.
- Hoover, M. (1951), *Localización de la actividad económica*, Fondo de Cultura Económica, México, 354 p.
- Ingram, G.K. (1998) Patterns of Metropolitan Development: What have we learned ?, *Urban Studies*, XXXV, 7, 1019-1035.
- ISAM / Konrad Adenauer Stiftung (1994): *La problemática urbana. Los casos de San Salvador y Nueva San Salvador*, San Salvador.
- Isard, W. (1970), *Métodos de análisis regional*, Editorial Ariel, Barcelona, España, 784 p.
- Jackson, K.T. (1985) *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New York.
- Jacobs, J. (1975), *La economía de las ciudades*, Ediciones Península, Madrid, España, 285 p.
- Jacobs, J. (1984), *Les villes et la richesse des nations. Réflexions sur la vie économique*, (traduit de l'américain par Suzanne Mineau), Boréal, Canada, 298 p.
- Jordán, Ricardo (1999) Artículo: "Reflexiones sobre la Implementación de una Política Municipal de Recuperación Urbana". División Medio Ambiente y Desarrollo, Comisión Económica para la América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Jouvaud, Magali. (1996), Towards a Typology of Producer Services According to Their Location Factors, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 3, p. 597.
- Keers, G.-P. (1998). *Le recyclage urbain aux Pays-Bas, une pratique ordinaire*, in Avril, B. and al., *Reconstruire la ville sur la ville*. París: ADEF, pp. 80-87.
- Kennedy, Smith (1995); *Revitalizing Downtown*, National Main Pret Center, Estados Unidos.
- Kilkenny, Maureen (1998). Transport Costs and Rural Development. *Journal of Regional Science*, May, 38(2), p. 293.
- Knox, P.-L. (1994) *Urbanization: An Introduction to Urban Geography*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- Kowarick, Lucio (1991); Ciudad y ciudadanía. Metrópolis del subdesarrollo industrializado", *Nueva Sociedad # 114*, Caracas.

- Kresl, P.K and G. Gappert (1995) The Determinants of Urban Competitiveness: A Survey; Peter Karl Kresl. *North American cities and the global Economy: Challenges and opportunities*, *Urban Affairs Annual Review*, 44, Sage Publications, Estados Unidos de America, pp. 45-68.
- Krugman, Paul. (1996), Urban Concentration: The Role of Increasing Returns and Transport Costs, *International Regional Science Review*, 19(1&2), p. 5.
- L'Harmet, Corine. (1996), Division of Labor and Space: Elements for an Economic Analysis of Agglomeration of Firms, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 4, p. 743.
- Lampard, Eric E. (1997). *Cities and Markets: Studies in the Organization of Human Space*. Edited by Rondo Cameron and Leo F. Schnore. Lanham, Md. and Oxford: University Press of America, p. 372.
- Langston, P., Clarke, G.P. and Clarke, D.B. (1997), Retail Saturation, Retail Location, and Retail Competition: An Analysis of British Grocery Retailing, *Environment and Planning A*, January 29(1), p. 77.
- Lemelin, A. et M. Polèse (1995), What About the Bell-Shaped Relationship Between Primacy and Development?, *International Regional Science Review*, vol. 18, no 3, pp. 313-330.
- Leo, Pierre-Yves and Philippe, Jean (1998). Service Expansion and Centrality in Metropolis. *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1, p. 63.
- Lessard, M. (1995). Urbanisme, design urbain et patrimoine -Le centre historique de Puebla, *Trames*, No 10, pp. 21-26.
- Lessard, M. and A. Germain (1996). "La integración del centro histórico al desarrollo de la ciudad", in Pérez, S. and M. Poi ese (Editors), *Modelos de análisis y de planificación urbana -Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*. Mexico: Plaza y Valdés, pp. 139-158.
- Levine, M. (2000) A Third-World City in the First World: Social Exclusion, Racial Inequality, and Sustainable Development in Baltimore. M. Polèse and R. Stren (eds) *The Social Sustainability of Cities: Diversity and The Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto, 123-156.
- Lindo, Héctor (1990): *Weak Foundations. The Economy of El Salvador in the Nineteenth Century*, University of California Press, Berkeley.
- Llop Torné, Carles (1996); El Centro Histórico como lugar de intervención contemporánea; *La Intervención en los Centros Históricos*; Taller de Proyección en el Centro Histórico de León. Carles Llop Torné & DUOT. UPC Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya.
- Losch, A. (1964), *The Economics Localisation*, Yale University Press, New Haven, Conn., First Published in German in 1944, 520 p.

- Lungo, Mario & Eekhoff, Kay (1995); Migración Internacional y Desarrollo: El caso de Santa Elena; *Revista: Alternativas para el Desarrollo*; No. 28. Fundación Nacional para el Desarrollo (FUNDE) El Salvador.
- Lungo, Mario & Hearth Déneke, Alberto (1998); *Plan de Rescate del Centro Histórico de San Salvador*; Alcaldía Municipal de San Salvador y Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (OPAMSS). El Salvador.
- Lungo, Mario (1988): "San Salvador. El hábitat popular después del terremoto", *Medio Ambiente y Urbanización # 24*, Buenos Aires.
- Lungo, Mario (1992) *Procesos Urbanos*, Istmo Editores, El Salvador.
- Lungo, Mario (1993); Las ciudades y la globalización. Una mirada desde Centroamérica y El Caribe, *Urbana # 14*, Caracas.
- Lungo, Mario y Baires, Sonia (1988); Población y economía en la consolidación de la capital salvadoreña: 1880-1930, en *La estructuración de las capitales centroamericanas*, R. Fernández y M. Lungo (compiladores), EDUCA, San José.
- Lungo, Mario y Oporto, Francisco (2002); Tierra vacante en el Distrito Comercial Central de San Salvador, en *Tierra vacante en ciudades latinoamericanas*, N. Clichevsky (editora), Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge.
- Maillard, Martial. (1997), Does City Size Affect the Rate of Unemployment?, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 3, p. 307.
- Martín, Percy (1981): *El Salvador*, UCA editores, San Salvador.
- McCarney, Patricia; Halfani, Mohamed; y Rodríguez, Alfredo (1995); Towards an Understanding of Governance, en *Perspectives on the City*, R. Stren y J. Sjellberg (editores), CUCS, University of Toronto.
- McDowell, L. M. (1997), The New Service Class: Housing, Consumption, and Lifestyle among London Bankers in the 1990s, *Environment and Planning A*, November 29(11), p. 2061.
- McMillen, D. (1996) One Hundred Fifty Years of Land Values in Chicago: A Nonparametric Approach, *Journal of Urban Economics*, XXXX, 1, 100-124.
- Medina Lasso, J. F. (2000). Modelos de gestión y financiamiento para la regeneración de los centros históricos: el caso de Cuenca (Ecuador). *L'ordinaire latino-américain: Centres historiques /2*, No 182, October-December, pp. 39-48.
- Milián Ávila, G. (1997). Un projet urbain par défaut: le cas du Paseo del Río a Puebla (Mexique) ; *Revue de Géographie de Lyon, Géocarrefour* -Issue on "Une nouvelle culture de l'aménagement des villes", Volume 72, No 2/97, pp. 111-117.
- Milián Ávila, G. (2000). Los nuevos enfoques para el ordenamiento de los centros históricos, el caso de Puebla, México. *L'ordinaire Latino-Américain* -Issue on

- “Centros históricos /2”, No 182, October-December, pp. 5-16.
- Milián Ávila, G. (2001). *Los retos para la sustentabilidad del centro histórico -Analco: “Vengo del otro lado del río”*. Montreal. Montreal Interuniversity Group “Urbanization and Development” (Discussion paper 2001-02).
- Mills, E. (1975), *Economía urbana*, Editorial Diana, México, 328 p.
- Mills, E.S. (1992) Office rent determinants in the Chicago area, *Journal of the American Real Estate and Urban Economics Association*, XX, 1, 273-287.
- Mills, E.S. et P. Mieszkowski (1993) The Causes of Metropolitan Suburbanization, *Journal of Economic Perspectives*, VII, 3, 135-147.
- Moatty, Frederic (1998). Work, Communication and Spatial Polarization. *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 2, p. 185.
- Mogridge, Martin and Parr, John B. (1997), Metropolis or Region: On the Development and Structure of London, *Regional Studies*, April 31(2), p. 97.
- Mohan, Rakesh (1994), *Understanding the Developing Metropolis. Lessons from the City Study of Bogota and Cali, Colombia*; World Bank Book, Oxford University Press, 321 p.
- Morales Arizmendi, M (1987). *El proyecto urbano y la identidad barrial a través de la recreación: el caso de Analco*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (Unpublished Master Thesis).
- Moreira Ortega, M. (2000). La gestión del centro histórico de Quito, *L 'ordinaire latino-américain: Centros históricos /2*, No 182, October-December, pp. 17-28.
- Moser, Caroline (1996): *Confronting Cities. A Comparative Study of Households Responses to Poverty and Vulnerability in Four Urban Poor Communities*, Banco Mundial, Washington.
- Moyart, Laurence. (1997), Role of Producer Services in Urban Development, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1, p. 49.
- Muller, P.O. (1994) Transportation and Urban Form: Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis, S. Hanson (ed.), *The Geography of Urban Transportation*, 2<sup>nd</sup> Edition, The Guilford Press, New York, 26-52.
- Muller, P.O. (1997) The Suburban Transformation of the Globalizing American City, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 551, 44-58.
- Muñoz, Dolores (1997); Las Intervenciones en los Centros Históricos; *Revista Nuestro Patrimonio Cultural*, julio-diciembre 1997, Año 1 No. 2. Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), Patrimonio Cultural y Museos del Instituto Nicaragüense de Cultura, Facultad de Arquitectura de la Universidad de Ingeniería (UNI), Nicaragua.
- Musso, Enrico and Castagnino, Paola. (1997), Competition among Cities. A Survey for Southern Europe, *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, 1, p. 67.

- Navarro Bénitez, B, J. González Aragón and S. Bacelis (2000). *Gestión de proyectos urbanos. El caso del Paseo del Río San Francisco, Centro Histórico de Puebla*. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Unpublished Paper.
- Newman, P. and J. Kenworthy (1991) Transport and urban Form in Thirty-two of the World's principal Cities, *Transport Reviews*, XI, 3, 249-272.
- Newman, P. and J. Kenworthy (1998) *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington D.C.
- Newman, Peter and Jeffrey Kenworthy (1999); *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*; Island Press, Washington D.C., 442 P.
- Nijkamp, P. (1984), *Handbook of Regional and Urban Economics*, (Vol. 1). North Holland, Amsterdam, 702 p.
- O'Sullivan, A. (2000); Suburbanization and modern cities, *Urban Economics*, 4e éd, Irwin, McGraw-Hill, Boston, 267-298.
- Óhuallacháin, B. (1989), Agglomeration of Services in American Metropolitan Areas, *Growth and Change*, no 20, p. 34-49.
- Olivo, Ingrid (1998); *Explorando el Centro de San Salvador*. Presentado en la V Biental de Arquitectura, El Salvador.
- Olmedo Carranza, R. (1997) Diccionario de la administración pública municipal. Mexico: Comuna. Pattinson, M. (1998). *La régénération urbaine en Angleterre*, in Avril, B. and al. *Reconstruir la ville sur la ville*. Paris: ADEF, pp. 73-79.
- Oppewal, H., Timmermans, H. J. P. and Louviere, J. J. (1997), Modelling the Effects of Shopping Centre Size and Store Variety on Consumer Choice Behaviour, *Environment and Planning A*, June 29(6), p. 1073.
- Park, Robert and Ernest Burgess (1984); *City: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*; Phoenix Pub.
- Parr, J. (1985), A Note on The Size Distribution of Cities Over Time, *Journal of Urban Economics*, no 18, p. 199-212.
- Parr, John B. (1997), The Law of Market Areas and the Size Distribution of Urban Centers, *Papers in Regional Science*, January 76(1). p. 43.
- Paunero Amigo, X. and A. Cebrian Abellán (2000). Sucre. Entre las políticas de rehabilitación e intervención y el turismo, *L 'ordinaire latino-américain: Centros históricos* /2, No 182, October-December, pp. 17-28.
- Pérez, Salvador y Mario Polèse (1999), La integración económica continental norteamericana y su impacto en el sistema urbano y regional: evidencias para Canadá y México, In *Aportes*, No. 12, Año IV, Revista de la Facultad de Economía, BUAP, Puebla, México, Vol., p.11.

- Pérez, Rojas, Vázquez (1996), La Base Económica de la Ciudad: Puebla Dentro del Sistema Urbano Mexicano. In Pérez, S. and M. Polese (Editors), *Modelos de Análisis y de Planificación Urbana- Estudios sobre la evolución y las tendencias de la ciudad de Puebla*, México: Plaza y Valdés, pp. 17-38.
- Phelan, T.J and M. Schneider (1996) Race, ethnicity, and class in American suburbs, *Urban Affairs Review*, XXXI, 5, 659-680.
- Phillips, D., MacPherson, A.D. and Lentnek, B. (1998), The Optimum Size of a Producer Service Firm Facing Uncertain Demand, *Environment and Planning A*, January 30(1), p. 129.
- Pivo, G. (1990) The net mixed beads. Suburban offices development in six metropolitan regions, *Journal of the American Planning Association*, Fall, 457-469.
- Pivo, G. (1993) A taxonomy of suburban office clusters: the case of Toronto, *Urban Studies*, XXX, 1, 31-49.
- Polèse Mario (1998) *Economía Urbana y Regional: Introducción a la relación entre territorio y desarrollo*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), Grupo Interuniversitario de Montreal (GIM). Libro Universitario Regional, Costa Rica.
- Polèse, M (2000) 'A Third-World City in the First World': Social Exclusion, Racial Inequality, and Sustainable Development in Baltimore, Maryland; Marc V. Levine. *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*. Universidad de Toronto Press, Toronto, 123-156.
- Polèse, M. (2000) Learning from Each Other: Policy Choices and the Social Sustainability of Cities, M. Polèse and R. Stren (eds.) *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*. University of Toronto Press, Toronto, 308-334.
- Polèse, M. S. Pérez and C. Barragán (1996). Localización y relocalización de la actividad económica en la ciudad, in Pérez, S. and M. Polèse (Editors), *Modelos de análisis y de planificación urbana -Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*, México: Plaza y Valdés, pp. 39-62.
- Polèse, Mario y Stren, Richard (2000): "Understanding the New Sociocultural Dynamics of Cities: Comparative Urban Policy in a Global Context", en *The Social Sustainability of Cities*, University of Toronto Press.
- Portes, Alejandro (1998): "Social Capital: its Origins and Applications in Modern Sociology", en *Annual Review of Sociology* # 24.
- Pucher, J. (1988) Urban travel behavior as the outcome of public policy: the example of modal-split in Western Europe and North America, *Journal of American Planning Association*, 54, 4, 509-520.
- Pujol, Rosendo (1983); *Encuesta de Origen y Destino*; Julio 1982, Análisis y Resultados,



Marzo.

- Pujol, Rosendo (1988); *Policy Instruments for Spatial Development of the San Jose Greater Metropolitan Area: Regulation, Taxation and Infrastructure Investments*, Tesis de Maestría en Planificación Urbana y Regional, University of California, Berkeley, Mayo.
- Pujol, Rosendo (1991); *Interactions between Transportation and Telephone Systems: The Case of Costa Rica*, tesis doctoral presentada en la Universidad de California, Berkeley, Febrero.
- Pujol, Rosendo (2002a) Estudios de Indicadores Urbanos en el Área Metropolitana de San José. Este trabajo incluye siete documentos sobre transportes (Patrones de viajes, Accidentes Viales, Emisiones de Contaminación, Flujos Vehiculares, Velocidades y tiempos de viaje, Flota Vehicular). El proyecto fue realizado para el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) por el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica.
- Pujol, Rosendo (2002b), Diferenciales entre Zonas Urbanas y Rurales de Costa Rica: Análisis Estadístico de la Información del Censo del 2000, Presentado en el Seminario sobre el Censo, se encuentra en el sitio de Internet del Centro Centroamericano de Población de la UCR.
- Pumain, D. (1997), Pour une théorie évolutive des villes, *L'Espace géographique*, no 2, p.11-34.
- Pumain, Denise. (1994b), Hiérarchie urbaine, In *Encyclopédie d'économie spatiale. Concepts, comportements, organisations*, direction de A. Bailly, P.-H. Derycke et P. Huriot, Economica, Paris, France, pp. 333-342.
- Reilly, W. (1929), *The Law of Retail Gravitation*, Pilsbury, New York.
- Reiner, T. and J. Parr. (1980), A Note on the Dimensions of a National Settlement Pattern, *Urban Studies*, no 17, pp. 223-230.
- Richard (2001); *The rise of the creative class: And How it's transforming work*; Leisur Florida.
- Richardson, H. (1971), *Economía del urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid, España, 211 p.
- Richardson, H. (1973), *The Economics of Urban Size*, Farnborough: Saxon House, Lexington Books, UK, 243 p.
- Richardson, H. (1986), *Economía regional y urbana*, Alianza Editorial, Madrid, España, 309 p.
- Robic, M. (1982), Cent ans avant Christaller, une théorie des lieux centraux, *L'Espace géographique*, no 1, pp. 5-12.
- Rodríguez, América (2002): *San Salvador. Cultura urbana*, Dirección de Publicaciones, Ministerio de Educación, San Salvador.

- Rojas, Eduardo (1999) Artículo. *El sector privado en la conservación de centros históricos, lecciones de los tres casos analizados*. BID. Presentado en el Seminario Taller No. 3 sobre Rehabilitación de Centros Históricos en Ciudades de América Latina y del Caribe. SIRCHAL, Realizado en Santiago y Valparaíso, Chile.
- Rolnik, Raquel y Cymbalista, Renato (1997): *Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social*, POLIS, Sao Paulo.
- Rusk, D. (1993) *Cities Without Suburbs*, Woodrow Wilson Center Press, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Rybczynski, W. (1996) *City Life*, Harper Perennial.
- Sabatini, Francisco (1997); *Liberalización de los mercados de suelo y segregación social en las ciudades latinoamericanas. El caso de Santiago de Chile*; 20 Congreso de LASA, Guadalajara.
- Salazar, Flora (1996); Estructuración urbana del centro de San Salvador, *Realidad # 52*, San Salvador.
- Sassen, S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokio*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 359 p.
- Scott, Allen J. and Soja, Edward W., eds (1996). *The City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. Berkeley and London: University of California Press. Pp. xii, 483.
- Séguin, A.-M. and A. Germain (2000) The Social Sustainability of Montreal: A Local or State Matter. M. Polèse and R. Stren (eds) *The Social Sustainability of Cities: Diversity and The Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto, 39-67.
- Serageldin, Ismail (1997); Solución al Cubo de Rubick: Patrimonio Cultural en la Ciudades del Mundo en Vías de Desarrollo; *Revista: La Era Urbana*, Volumen 4 Número 4, 1997. Programa de Gestión Urbana PGU ALC. Quito Ecuador.
- Sharpe, L.J. (1995) The Future of Metropolitan Government in: L.J. Sharpe (ed) *The Government and Urban Planning*, John Wiley and Sons, 11-32.
- Shukla, Vibhooti. (1996), *Urbanization and Economic Growth. Dehli; Oxford and New York*, Oxford University Press, pp. xv, 483
- Sivitanidou, R. (1999) Profiles of Office-Commercial Values within Polycentric Los Angeles: Do Service Center Characteristics Matter?, Paper, *North American Meetings of the Regional Science Association*, Montreal.
- Sparza, A. and A. Krmenc. (1993), The Regional Geography of U. S. Business Services Growth, 1977-1987: Evidence and Policy Implications, *Review of Urban and Regional Studies*, vol. 5, p. 174-183.

- Staber, Udo. (1997), Specialization in a Declining Industrial District, *Growth and Change*, Fall 28(4), p. 475.
- Stabler, J.C. and E.C. Howe. (1988), Service Exports and Regional Growth in the Post-Industrial Era, *Journal of Regional Science*, vol. 28, no 3, p. 303-315.
- Stanback, T. y P. Bearnse *et al.* (1984), *Servicios: la nueva economía*, Publigráficos, S.A., México, 159 p.
- Stanback, T.M. Jr. (1991) *The New Suburbanization*, Westview Press, Boulder.
- Terán Bonilla, José Antonio (1996). *El desarrollo de la fisonomía urbana del centro histórico de la ciudad de Puebla (1531-1994)*. Puebla: Universidad Popular del Estado de Puebla.
- Tomas, F. (1991). El papel del centro en la problemática metropolitana actual; en Schteingart Martha, *Espacio y vivienda en la ciudad de México*. México: El colegio de México, Asamblea de representantes del Distrito Federal, pp. 107-119.
- Tse, R.Y.C and J.R. Webb (2003) Models of Office Market Dynamics, *Urban Studies*, 40, 1, 71-89.
- Valles Díaz, G. (1996). "La cultura y los barrios históricos de Puebla", in Pérez, S. and M. Polèse (Editors), *Modelos de análisis y de planificación urbana -Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*, México: Plaza y Valdés, pp. 159-190.
- Van Der Laan, Lambert. (1998), Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels, *Regional Studies*, May 32(3), p. 235.
- Waddell, P. et V. Shukla. (1993) Employment dynamics, spatial restructuring, and the business cycle, *Geographical Analysis*, XXV, 1, 35-52.
- Webb, R.B., et J.D. Fisher (1996). Development of an effective rent (lease) index for the Chicago CBD, *Journal of Urban Economics*, vol. 39, 1-19.
- Weiher, Gregory (1991) *The Fragmented Metropolis*. State University of New York Press. Albany, N.Y.
- Wheaton, W.C. and R.G. Torto (1994) Office rent indices and their behavior over time, *Journal of Urban Economics*, 35, 121-139.
- Williamson, J.G. (1965), Regional Inequality and the Process of National Development: Description of the Patterns, *Economic Development and Cultural Change*, vol. 13, pp. 3-45.
- Wood, P (2002) Knowledge-intensive Services and Urban Innovativeness, *Urban Studies*, 39, 5/6, 993-1002.
- Zhou, Yu. (1998), Beyond Ethnic Enclaves: Location Strategies of Chinese Producer Service Firms in Los Angeles, *Economic Geography*, July 74(3), p. 228.

Zipf, G.K. (1949), *Human Behavior and the Principle of Least Effort: An Introduction to Human Ecology*, Hafner Publications, New York, 573 p.

## DOCUMENTOS CONSULTADOS

---

- BOMA(1982). *BOMA Experience Exchange Report (EER). For Downtown and Suburban Office Buildings. Data for Calendar Year 1981*, Building Owners managers association international, Washington D.C.
- BOMA (1987, 1991) *BOMA EER. Income/Expense Analysis for Office Buildings*, Washington D.C.
- BOMA (1996) *BOMA EER. Operating a Cost Effective Office Building. Your Guide to Income and Expense Data*, Washington D.C.
- CCIES / Universidad Tecnológica (1995): *Encuesta sobre los problemas del Centro de San Salvador*, San Salvador.
- CED (1998) *The Economic State of Milwaukee: The City and the Region*. Center for Economic Development. Milwaukee, University of Wisconsin-Milwaukee.
- Censo general de Población y vivienda (1970, 1980, 1990, 2000), Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Varios años, Aguascalientes, México.
- Censos Económicos (1980, 1988, 1994, 1999) Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Varios años, Aguascalientes, México.
- CONAPLAN (1969): *Metroplan 80*, San Salvador.
- Dirección General de Estadística y Censos . DYGESTYC  
“Encuesta de Hogares” (1992)  
“Censos Nacionales de Población” (1971-1992)  
“Censos Económicos” (1993).

- Distritos de Mejoramiento Comercial. Salvando las fortunas en decadencia de los Centros en Nuestras Ciudades (1996); *Revista: Innovaciones Urbanas*, Fourth Quarter volumen 8, number 4. ICMA, Estados Unidos.
- Examen de la Situación Económica de México, febrero, 1998, BANAMEX, pp. 71-78.
- FLACSO / PNUD (1995): *Análisis de la exclusión social al nivel departamental. Los casos de Costa Rica, El Salvador y Guatemala*, San José.
- FUNDASAL (1976): *La vivienda popular urbana en El Salvador*, San Salvador.
- FUNDASAL (1995): *Estadísticas básicas de los asentamientos populares urbanos del AMSS*, San Salvador.
- Gobierno del Estado de Puebla (1987). *Puebla, ayer y hoy. El centro histórico*. Puebla: Gobierno del Estado de Puebla.
- Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla 1999-2002 (2001). *Municipio de Puebla. Pasado y presente, una visión para el futuro*, México.
- INEC (2002) *Resultados del Censo del 2000*.
- Oficina Centro Histórico OCH  
“Sondeo de Opinión al Comercio Formal sobre las inversiones en el Microcentro” (1999). Zepeda, Wilfrido.
- Oficina Planeamiento Área Metropolitana (OPAM) (1983) *Plan Regional Metropolitano, GAM Gran Área Metropolitana*, Dirección de Urbanismo, Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.
- OPAMSS  
“Encuesta al Sector Formal en el Centro Histórico de San Salvador” (1999). Chinchilla, Roberto & Escobar, Carmen Aída.
- OPAMSS  
“Encuesta al Comercio Formal en la Calle Arce” (2000) Escobar, Carmen Aída.
- OPAMSS (1999): *Plan de Rescate del Centro Histórico de San Salvador*.
- Plan Maestro de Desarrollo Urbano, PLAMADUR.  
“Diagnostico General sobre el AMSS” (1996)  
Consorcio ITS/SPEA/CT Servizi Tecnici Internazionali / Ingegneria Europea/ Consultora Técnica.
- Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (2001) *Plan Regulador de Montes de Oca. Diciembre. Universidad de Costa Rica*.
- Proyecto Estado de la Nación (2002) *Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible, Octavo Informe*.
- Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., (2000). *Plan para la recuperación de la zona*

*de monumentos en la ciudad de Puebla.* Puebla: Sociedad Cultural Urbavista Puebla, S. C., for the Municipal Government of Puebla (H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla).

VMVDU (1996). *Indicadores urbanos y de vivienda de las tres principales ciudades de El Salvador*, San Salvador.

VMVDU (1997): *PLAMADUR AMSSA*, San Salvador.

World Bank (1998) *World Development Indicators*. The World Bank, Washington D.C.

**Documentos electrónicos**

Wendex Cox Consultancy, *Public Purpose*, On-line:  
<http://www.Publicpurpose.com/dm-uscdbd.htm>





## FICHAS BIOGRÁFICAS DE LOS AUTORES

---

**Salvador Pérez Mendoza.** Economista de formación. Doctor en Estudios Urbanos del Instituto Nacional de Investigación Científica y de la Universidad de Québec en Montreal (Canadá). Profesor de Economía Urbana en la Facultad de Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Responsable de proyectos de investigación en la especialidad de Economía Urbana y Regional. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores (México), áreas de interés empleo y actividad económica; empleo y desarrollo local. Correo electrónico: salpere@siu.buap.mx.

**Rosendo Pujol Mesalles.** Planificador Urbano e Ingeniero Civil de formación. Doctor en Planificación Urbana y Regional de la Universidad de California en Berkeley. En 1995 recibió en Costa Rica el Premio Nacional de Tecnología Clodomiro Picado. Director fundador del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica. Director de proyectos de investigación aplicada en planificación territorial, análisis de transporte, externalidades de los sistemas de transporte, demanda de telecomunicaciones y planificación ambiental. Correo Electrónico: rpujol@cariari.ucr.ac.cr

**Fabiola Aguilar Cruz.** Economista de la Facultad de Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Asistente de Investigación del proyecto de Investigación *Connecting Cities With Macroeconomic Concerns: The Missing Link*, financiado por el Banco Mundial. Becaria de la Asociación Nacional de Universidades

e Instituciones de Educación Superior (México) y del Consejo Superior de universidades de Centro América (ANUIES-CSUCA). Becaria de Investigación Científica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y de la Vicerrectoría de Investigación y Estudios de Posgrado de la BUAP. Correo electrónico: [fabiola.aguilar@feco.buap.mx](mailto:fabiola.aguilar@feco.buap.mx)

**Caroline Chapaine** Economista principal del Gobierno Metropolitano de Montreal, Canadá. Doctor en Estudios Urbanos del Instituto Nacional de Investigación Científica y de la Universidad de Québec en Montreal (Canadá). Se especializa en estudios de economía de la ciudad y del transporte. Correo electrónico: [Caroline\\_Chapain@inrs-urb.quebec.ca](mailto:Caroline_Chapain@inrs-urb.quebec.ca)

**Carmen Aída Escobar**. De formación arquitecta con el grado de Maestría en Estudios Urbanos en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales en San José, Costa Rica. Actualmente encargada de proyectos de planeación de la Oficina de Planeación del Área Metropolitana de San Salvador, en El Salvador. Correo electrónico: [carmen.aida@lycos.com](mailto:carmen.aida@lycos.com)

**Marie Lessard**. Urbanista y profesora decana del Instituto de Urbanismo de la Universidad de Montreal. Profesora de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla en la cátedra Patrimonial del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Sus principales trabajos versan sobre la instrumentación del urbanismo en sus relaciones con la arquitectura y el patrimonio urbano. Correo electrónico: [Marie.Lessard@umontreal.ca](mailto:Marie.Lessard@umontreal.ca)

**Mario Lungo**. Es planificador urbano. Realizó estudios en el Instituto de Urbanismo de la Universidad de Paris. Es profesor en la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, y director ejecutivo de la Oficina de Planeación del Área Metropolitana de San Salvador, profesor asociado en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede San José, Costa Rica y fue coordinador del Global Urban Research Initiative proyecto coordinado por el Centro de Estudios Urbanos y Comunitarios de la Universidad de Toronto. Correo electrónico: [lungo@es.com.sv](mailto:lungo@es.com.sv)

**Guadalupe Milian Ávila**. Profesora de la Facultad de Arquitectura de la BUAP. Doctora en Urbanismo por la UNAM. Fue Secretaria de Investigación y estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura. Coordinadora de proyectos de investigación internacionales

entre los que destaca Florencia Italia. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Correo electrónico: mmilian@hotmail.com

**Mario Polèse.** Profesor del INRS-Urbanización, Instituto Nacional de Investigación Científica, Montreal, Director del Grupo Interuniversitario de Montreal *Villes et Développement*. Autor de libros y artículos sobre economía urbana y regional, conferencista y miembro de la Asociación Internacional de Ciencias Regionales. Sus principales trabajos versan sobre la economía urbana, el desarrollo regional y los modelos de localización del empleo. Correo electrónico: mario.polese@inrs-ucs.quebec.ca

**Erika Romo Romero.** Economista de formación. Actualmente es estudiante de doctorado en Economía Aplicada en la Universidad Autónoma de Barcelona, detenta la Maestría en Economía con especialidad en Economía Urbana de la Universidad Autónoma de Puebla. Becaria del Programa de Desarrollo Urbano de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional y del Grupo Interuniversitario de Montreal. Correo electrónico: eromo70@hotmail.com

