

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

CUADERNO DE SESIÓN V2

ZONA METROPOLITANA DE LEÓN PAISAJE Y SUELO A COMPARTIR

¿CÓMO LOS TERRENOS ABANDONADOS Y LOS ESPACIOS BALDÍOS
PUEDEN CONTRIBUIR A LA REESTRUCTURACIÓN DE LA CIUDAD Y
EL ENTORNO METROPOLITANO?

22 de noviembre al 6 de diciembre de 2013



PREÁMBULO

Este cuaderno de sesión es parte de la serie de textos generados durante el desarrollo de un taller producido por Les Ateliers y se realiza con el objetivo de condensar los proyectos generados durante 15 días por 24 participantes internacionales, mexicanos, de disciplinas variadas (arquitectura, urbanismo, paisaje, ingeniería, economía, periodismo).

Este taller nació de una solicitud conjunta del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de la ciudad de León y del Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato (IPLANEG), apoyados desde el inicio del proceso por la Embajada de Francia en México. Se desarrolla también en el marco de la cooperación descentralizada existente entre la Comunidad Urbana de Burdeos y el Estado de Guanajuato representado por el IPLANEG.

El IMPLAN y el IPLANEG solicitaron a Les Ateliers para trabajar sobre el territorio de la Zona Metropolitana de León, que incluye los municipios de Silao, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón y León.

En Mayo de 2013 tuvo lugar una misión exploratoria de una comisión de Les Ateliers. Al final de esta misión la temática del Taller "ZML, Paisaje y suelo a compartir" fue definida de común acuerdo con los socios locales.

Se lanzó una convocatoria internacional, a la cual respondieron 130 candidatos de todo el mundo. Los diferentes profesionales seleccionados y repartidos en cuatro equipos presentan cuatro proyectos para la Zona Metropolitana de León.



Equipo organizador:

Pilotos: Rémi Ferrand (4), Francia. Oriol Monfort (3), España.

Asistentes pilotos: Thomas Casanova (5), Marion Joly (1), Francia.

Asistentes: Clémence Lachater, Francia, Daniela Humphrey, México.

Equipo permanente de Les Ateliers: Claire Vigié Hélié (6), Directora, Léa Morfoisse, Subdirectora, Francia.

Equipo local: Aude Jahan, correspondante de los Ateliers en el Implan, Francia.

Diseño gráfico del documento: Thomas Casanova, Marion Joly, Rémi Ferrand, Oriol Monfort.

Traducción: Thomas Casanova, Clémence Lachater y Oriol Monfort.

Fotos: las imágenes sin fuente han sido tomadas por el equipo de pilotaje.

Este documento ha sido realizado por el equipo organizador.

Segunda edición de marzo de 2014.

Primera edición: diciembre de 2013.

Disponible en www.ateliers.org



INDICE

1. PROBLEMÁTICA	4
La metrópoli en el contexto nacional	6
La zona metropolitana de León	8
León, la invención de la metrópolis	10
Datos clave	14
Fechas relevantes	15
	16
2. VISITAS Y CONFERENCIAS	18
3. PROYECTOS	26
Equipo A	29
Equipo B	43
Equipo C	57
Equipo D	71
4. JURADO	82
Composición del jurado	84
Presentación pública de los proyectos y debate del jurado	85
Jurado político	87
5. ANEXOS	88
Facebook de los participantes	90
Facebook del equipo organizador	94
Fotografías del taller	96
Socios y agradecimientos	102

LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE DE CERGY PONTOISE

Asociación sin fines de lucro, Les Ateliers son una red internacional de profesionales, universitarios, actores responsables de la toma de decisiones en el área de ordenamiento territorial y planeación urbana. Enfocada en la práctica del diseño urbano, la asociación organiza talleres pensados como espacios de concepción y de creatividad. En Francia o en otros países, estos talleres ofrecen a los actores locales una mirada internacional y propuestas innovadoras sobre problemáticas de planeación y ordenamiento del territorio. Inicialmente centrados en las temáticas de desarrollo urbano en Île-de-France (un taller cada verano desde 1982), Les Ateliers desarrollaron varios talleres en Asia (Japón, Tailandia, China, Vietnam, Camboya) y luego alrededor de la Mediterránea (Marrueco, Marsella, Turquía), en África (Senegal, Benín, Camerún, y pronto en Mauritania) y América Latina (Brasil, México y pronto Colombia).

Zapato



1. PROBLEMÁTICA



AQUI VIVO

AV. INDUSTRIALES

FRACC. J. DE OBI
COSTA RICA
IFE EN PLAZA V...

0251 PSI-0054-P

024-87-00

LA METRÓPOLI EN EL CONTEXTO NACIONAL

INFORMACIONES GENERALES

NOMBRE: Estados Unidos de México
CAPITAL: Ciudad de México
POBLACIÓN: 112.336.538 (INEGI, 2010)
SUPERFICIE: 1.959.247.98 km²
IDIOMA: Español y 68 lenguas indígenas
GOBIERNO: Estado federal
Numero de Estados: 31 + el Distrito Federal (DF)
MONEDA: peso mexicano (MXN)
 12 MXN = aprox.1 U\$ / 17MXN = aprox. 1 euro

UN TERRITORIO EN EL CORAZÓN DE LA RED DE CIUDADES DE LA REGIÓN CENTRAL DE MÉXICO

Las mayores metrópolis, la población y la economía del país se centran en una gran región central que va de Veracruz al Distrito Federal pasando por Puebla y se despliega hacia el norte y el poniente del país hasta Guadalajara, Aguascalientes o San Luis Potosí, pasando por Querétaro Irapuato y Celaya.

La región Bajío, donde se sitúa la Zona Metropolitana de León, es el corazón de esta dinámica región central.

EL ESTADO DE GUANAJUATO: UNA POSICIÓN CENTRAL

El estado de Guanajuato se localiza en la meseta central: entre dos grandes cadenas de montañas, la Sierra Madre Occidental y la Sierra Madre Oriental, este vasto espacio se eleva en 1.100 m de altura al norte y 2.000 m al sur, y va de la frontera con Estados Unidos hasta la cordillera neo volcánica. El Estado se encuentra a igual distancia del océano Pacífico y del Atlántico.

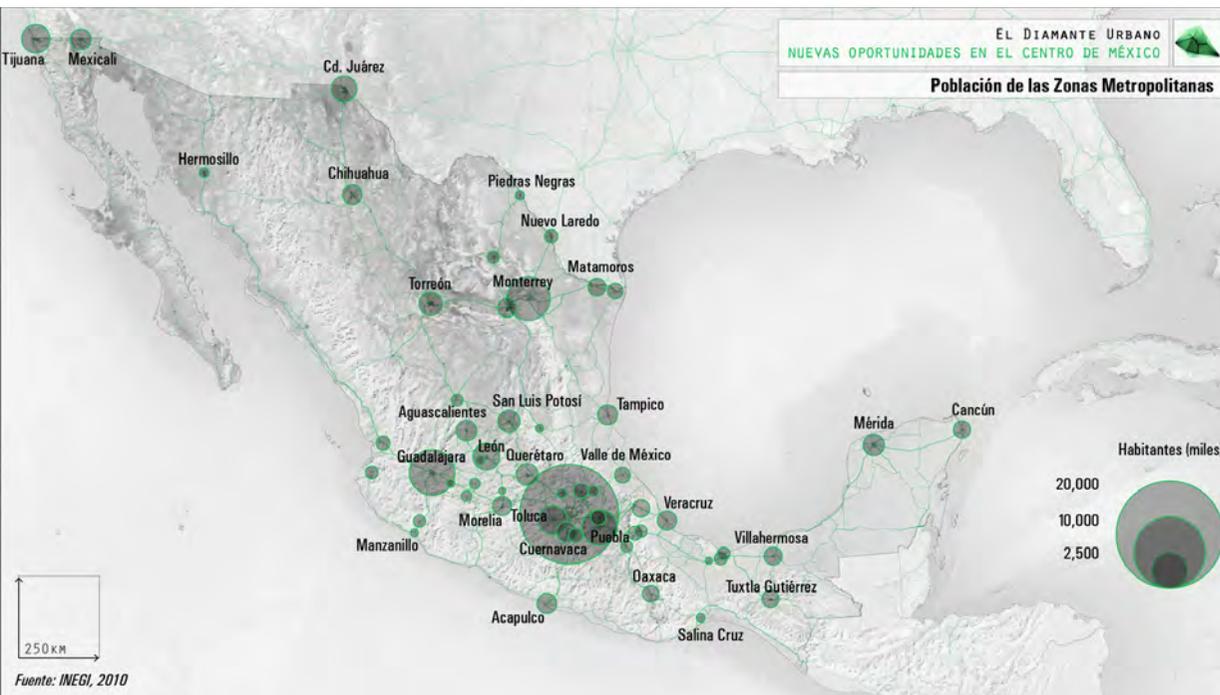
El estado cuenta con 5.5 millones de habitantes (5.486.372 habitantes, INEGI 2010), distribuidos en 30,608 km² (la superficie de Bélgica o de Galicia) y 46 municipios. La ciudad de Guanajuato es la capital del estado (170.000 habitantes), León es la ciudad más poblada con 1.4 Millones de habitantes.

LAS 5 ZONAS METROPOLITANAS DEL ESTADO DE GUANAJUATO

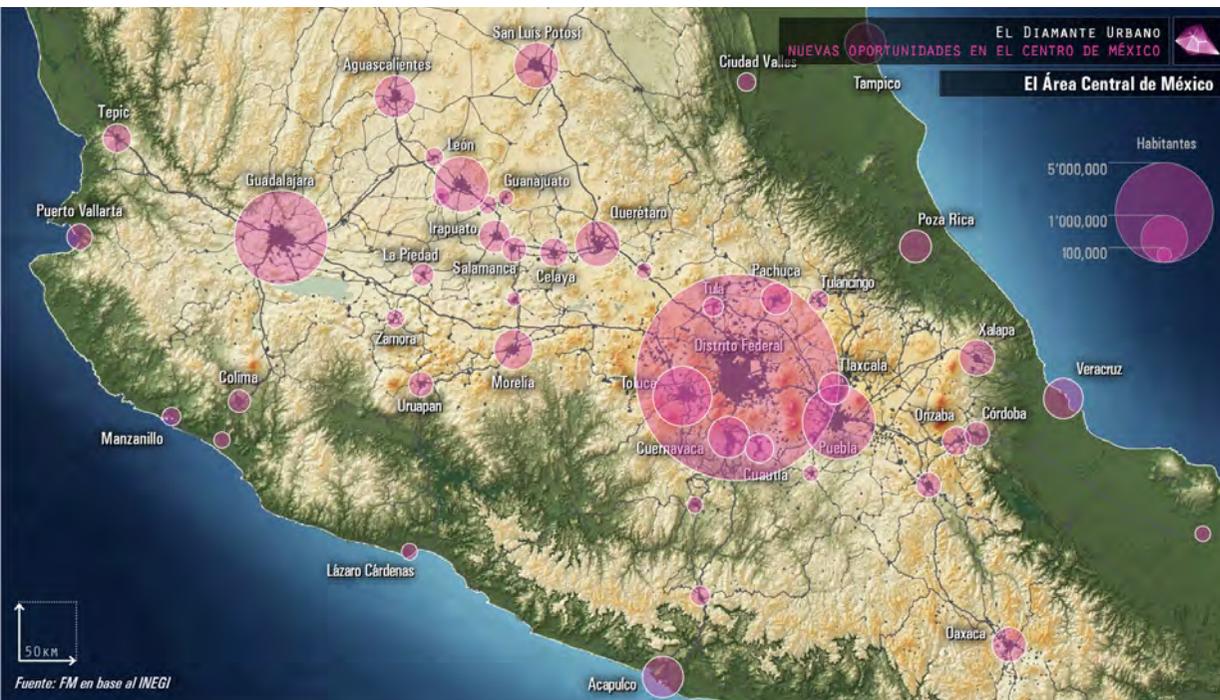
ZM León; ZM Moroleón –Uriangato - Yuriria; ZM La Piedad - Pénjamo; ZM Laja - Bajío; ZM Irapuato - Salamanca.



México en el continente Americano.



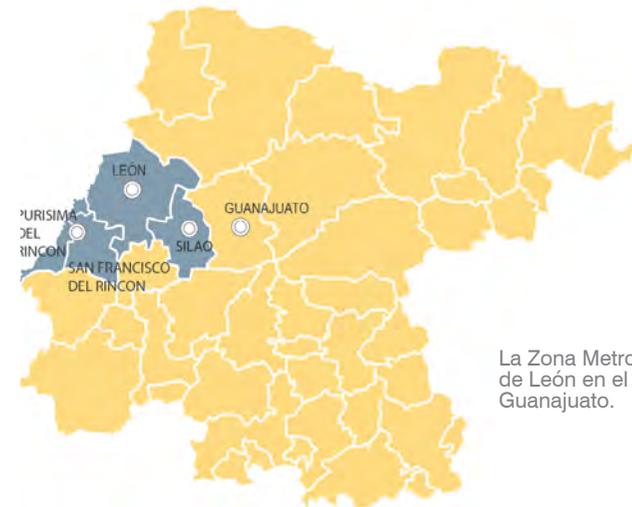
Población de las grandes metrópolis de México.
Fuente: IPLANEG.



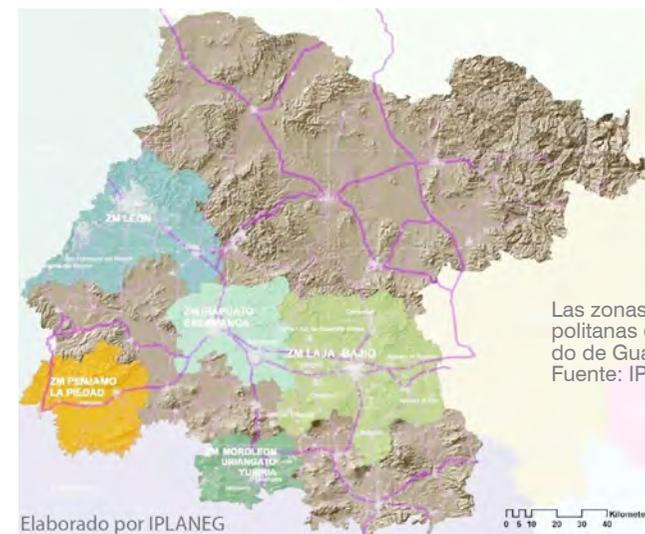
Población de las grandes metrópolis de la región central en México.
Fuente: IPLANEG/Fundación Metrópoli.



El Estado de Guanajuato en la República Mexicana.



La Zona Metropolitana de León en el Estado de Guanajuato.



Las zonas metropolitanas del Estado de Guanajuato.
Fuente: IPLANEG.

LA ZONA METROPOLITANA DE LEÓN

La Zona Metropolitana de León (ZML) corresponde a la séptima zona metropolitana más poblada de México, con cerca de **1.7 millones de habitantes**.

Por su población, su relación con infraestructuras primarias (carreteras, autopistas) y su importante papel económico, **la ZML es el corazón mismo del Estado**.

La metrópoli reagrupa **cuatro municipios** autónomos (León, Silao, San Francisco del Rincón, Purísima del Rincón) y **tres zonas urbanas: León, Silao, y la ciudad conurbada de San Francisco y Purísima del Rincón**. La reflexión sobre la metrópoli, a la vez unida y desequilibrada, constituye la primera razón para la organización de este taller.

La ciudad de Guanajuato, capital del Estado, cuenta con actividades administrativas y turísticas de gran importancia. Oficialmente, la ciudad no se encuentra incluida en la ZML. Muy cercana, casi integrada, ésta se podrá integrar en la reflexión global metropolitana.

11SIP

TIPO

- AUTÓDROMO
- CENTRAL DE AUTOBUSES
- CENTRO DE INVESTIGACIÓN
- ESTACIÓN DE FERROCARRIL
- ESTADIO
- MONUMENTO U OBELISCO
- MUSEO
- PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUA
- PLAZA DE TOROS
- RECLUSORIO
- ZOOLÓGICO

11SIA

GEOGRÁFICO

- CEMENTERIO
- CENTRO COMERCIAL
- CENTRO DE ASISTENCIA MÉDICA
- ESCUELA
- INSTALACIÓN DEPORTIVA O RECREATIVA
- INSTALACIÓN INDUSTRIAL
- MERCADO
- PALACIO DE GOBIERNO
- PLAZA
- TEMPLO
- ÁREA VERDE

BALDIOS_ZE

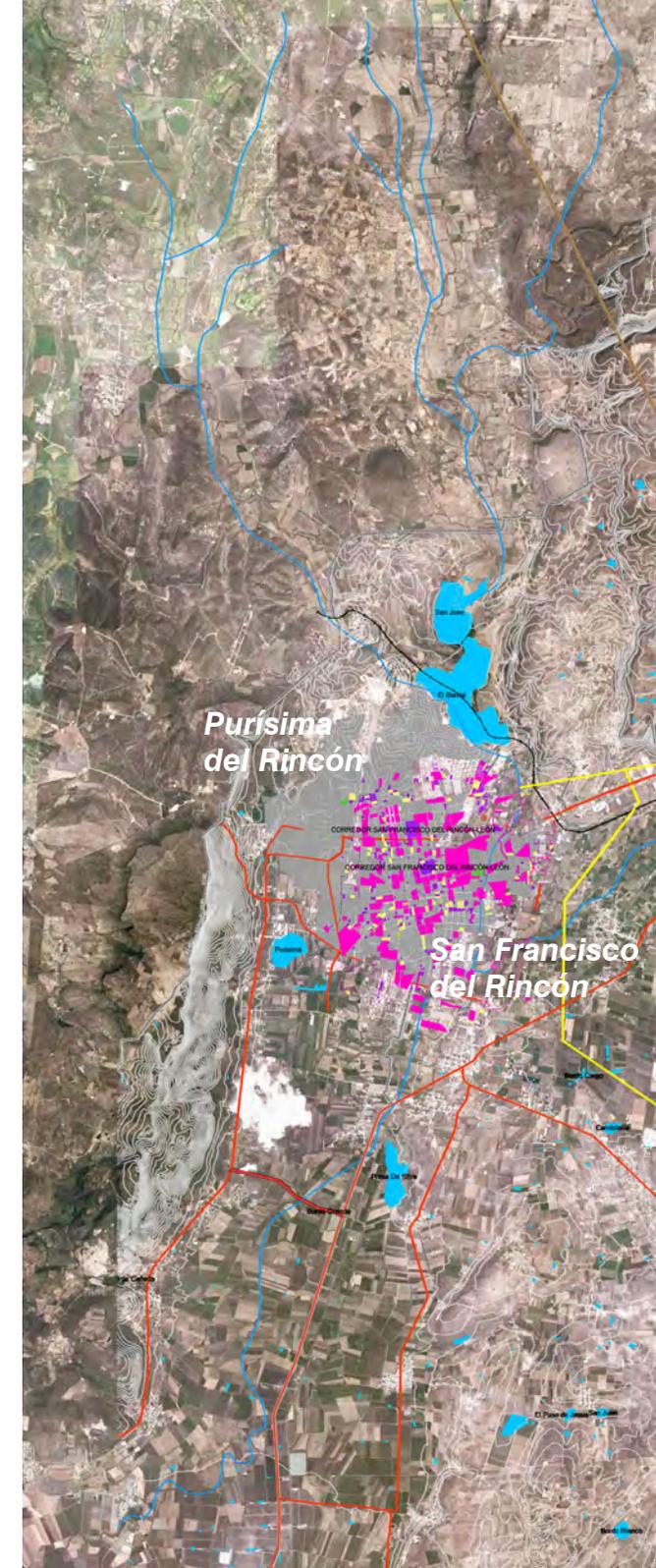
AREA_MTS2

- 1000.024452 - 5000.000000
- 5000.000001 - 10000.000000
- 10000.000001 - 1205395.352460
- SUBESTACIONES

RED_CARRETERA

ADMINISTRA

- Estatal
- Federal
- Municipal
- LIN_CFE
- RIOS
- FFCC
- duc_pemex
- CURVAS_NIVEL
- cuerpos de agua_MTS
- ZONAS INDUSTRIALES
- LIMITE_ZM
- LIMITE_ZM



gestionar el desarrollo, una serie de propuestas que respondan a las problemáticas actuales y con capacidad para apuntar los proyectos y retos por venir.

El documento sobre la temática del Taller que se propuso, proponía unas primeras pistas de reflexión para el trabajo de los equipos:

- La lógica de crecimiento local y el fenómeno del crecimiento difuso o de expansión urbana
- El papel de los baldíos y terrenos abandonados a la escala de la ZML
- Las nociones de paisaje y bien común a compartir en todas las escalas.

Estos conceptos han sido desarrollados por cada uno de los equipos involucrados en el Taller.

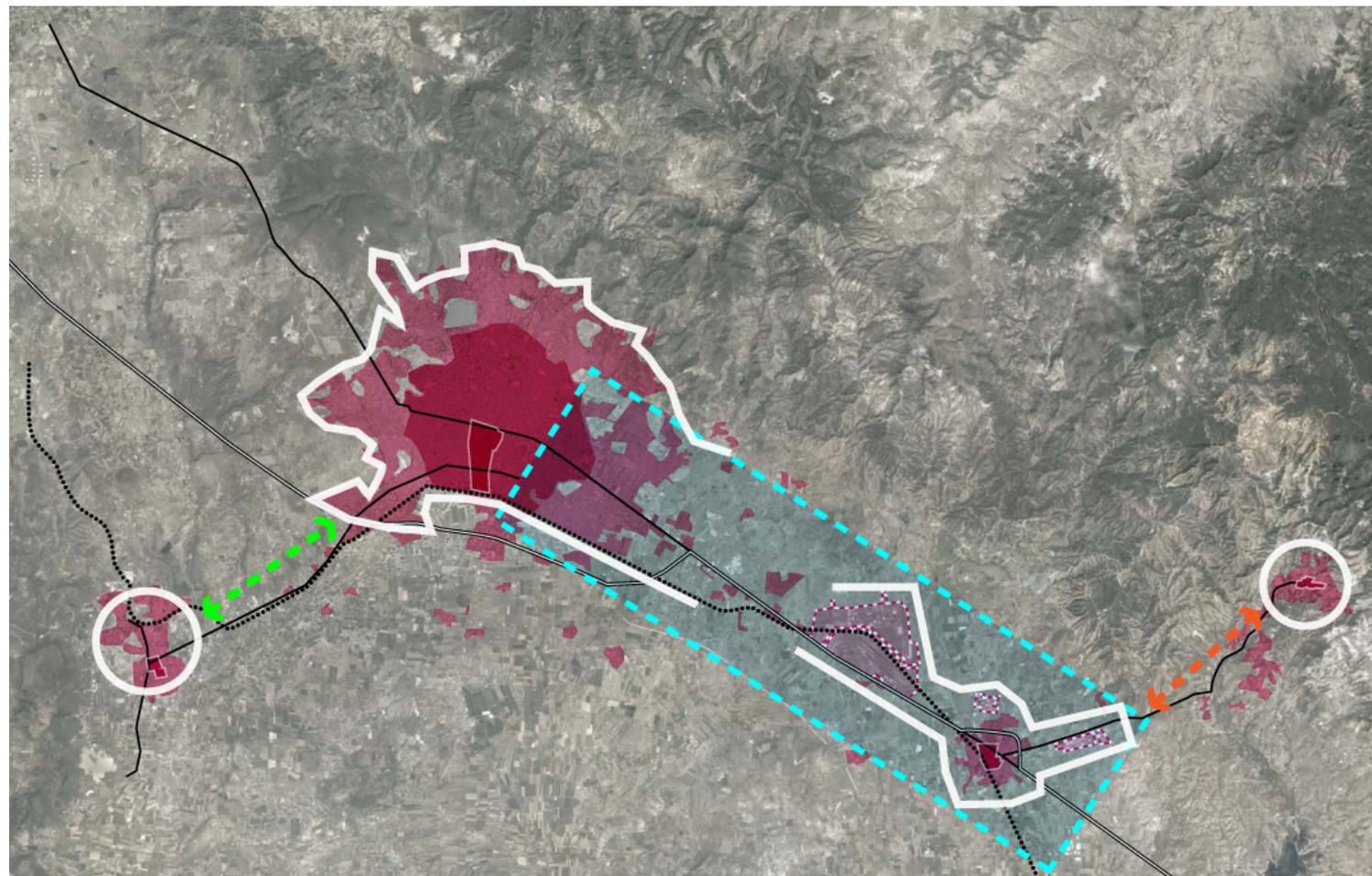
El título del Taller: “ZM León, paisaje y suelo a compartir” resume en pocas palabras los desafíos más destacables. Éstos determinan la metrópolis y los procesos que la sostienen, el uso del suelo, el potencial de los espacios residuales, la relación con el paisaje así como también la noción de compartir. En definitiva el bien común como la potencia para activar un proceso de interrogación.

LOS PROCESOS DE METROPOLITANIZACIÓN

En León, la cuestión de la metrópolis corresponde a la de un cambio de la escala objetiva del territorio así como a un proceso incitado desde el gobierno central.

El territorio de la ZML disfruta así de un buen posicionamiento estratégico y de buenas conexiones a la escala continental. Ello explica el desarrollo económico particular que conoce la ZML. Inscrito en una lógica globalizada, ello se traduce localmente en la multiplicación de urbanidades genéricas.

Después de las leyes de 2004 y de 2006, las zonas



metropolitanas han sido identificadas a nivel nacional. En estas 56 zonas (en las que viven el 36% de la población mexicana) el estado mexicano promueve la creación de entidades específicas. En la metrópolis de León, la cuestión urbana abre el campo de la reflexión territorial. Las polaridades más o menos autónomas se consolidan a pesar que las cuestiones de gobernanza resultan complejas. Los dichos procesos objetivos y reglamentarios de creación de metrópolis necesitan cuestionarse hoy en día los modos de desarrollo y las transformaciones iniciadas.

Los espacios con importantes desafíos proyectuales fueron identificados:

- La trama urbana de León y los centros urbanos de los núcleos vecinos
- El corredor con fuerte desarrollo entre León y Silao, un mosaico de piezas espontaneo con una orientación económica en curso de implantación
- El espacio natural con fuerte potencial entre la ciudad de León y la aglomeración urbana de Purísima y San Francisco del Rincón.

EL USO DEL SUELO, HACIA UN CAMBIO DE PARADIGMA

En el curso de los últimos años, la ZML ha conocido una fase de fuerte expansión urbana. Este fenómeno se ha traducido en un fuerte desarrollo residencial y una dinámica de instalación de grandes conjuntos de actividades económicas.

La presencia de importantes infraestructuras así como la localización progresiva de zonas logísticas y de actividades (industriales y de servicios), han incrementado la demanda de suelo y la atracción de población en una zona ya de por sí históricamente dinámica.

La especulación inmobiliaria ha generado nuevos espacios indefinidos, produciendo un territorio cada vez más fragmentado, social y espacialmente. Los mecanismos sociales complejos se combinan en la proliferación de asentamientos humanos informales y en la producción masiva de promociones públicas de vivienda social subvencionadas con fondos públicos e implantados en algunas ocasiones de forma errática.

La nueva configuración urbana de la ciudad se puede analizar como un espacio híbrido, un mosaico de piezas sin conjuntar con usos, identidades y tamaños diferentes. Estos elementos autónomos no parecen estar regulados en su instalación o desarrollo por ninguna planificación o idea de conjunto.

La iniciativa privada como único motor y una ausencia de reglamentación sobre el uso del suelo, parecen generar una matriz urbana porosa con una gran multiplicidad de intersticios. Diferentes tipos de espacios residuales o infrautilizados han sido identificados.

Los “Baldíos” se definen como los espacios vacíos intra-urbanos, correspondientes a terrenos no construidos habitualmente abonados a la especulación y aptos para alojar el uso habitacional. Este tipo de terrenos, significativos a la escala de León, se han identificado como espacios prioritarios. El vacío que generan en las ciudades da lugar a grandes interrupciones que raramente encuentran un uso provisional.

Su definición, que en algunos casos puede resultar

imprecisa, pasa de cualquier manera por considerar los baldíos de forma individualizada.

Los “Vacíos” corresponden también a espacios vacíos, abonados al terreno de la especulación, pero en este caso ubicados fuera de la mancha urbana.

Los espacios cerrados constituyen igualmente interrupciones de la continuidad urbana a diferentes escalas.

Estos conjuntos, como estandartes de una urbanidad emergente, son asimismo representativos sin haber sido identificados como espacios a cuestionar.

Finalmente, la zona metropolitana posee una gran cantidad de edificios en estado de abandono, considerados en el taller con el nombre de “Edificios Abandonados”. Estas estructuras configuran en su conjunto espacios en ningún caso menospreciables.

La consideración global de todos estos terrenos abandonados y espacios baldíos que se acaban de comentar ofrece cifras impactantes y la reflexión sobre el uso del suelo resulta a todas luces imperativa. Al mismo tiempo se anuncia que este tipo de procesos, sobre las cuales la iniciativa del poder público no ha sabido recuperar un papel central y rector, están llegando a su fin. En cualquier caso la extensión del crecimiento sin la consolidación de la zona urbana existente no parece un modelo sustentable. Además la evolución de los núcleos existentes no ha sido en todos los casos equilibrada y existen por lo tanto en la actualidad déficits de infraestructuras, equipamientos y espacios públicos en determinadas zonas.

Actualmente ya se cuestionan y debaten en México las formás urbanas producidas de forma másiva y la expansión urbana que éstas han generado. Los conceptos de verticalidad, densidad, mezcla de usos, accesibilidad, racionalización de los servicios urbanos se empiezan a priorizar y poner en práctica como mecanismos de mejora. Los propios organismos financieros prevén ajustar los mecanismos de financiación. Las propuestas del Taller se inscriben en un contexto de un auténtico cambio de paradigma en la producción contemporánea de la ciudad mexicana. Esta posición es un punto de partida sobre el que se deberían empezar a generar proyectos e iniciativas.



COMPARTIR EL BIEN COMUN, A LA BÚSQUEDA DE UN DETONANTE

La integración metropolitana en el seno de la ZML se inscribe en un contexto de tensiones y visiones contrapuestas no expresadas abiertamente.

León, la ciudad de referencia de la metrópolis alberga gran parte de la población, cuenta con un importante sector servicios y un gran dinamismo terciario.

Silao, ciudad industrial, se afirma como una ciudad dinámica que atrae una economía de grandes grupos a gran escala.

San Francisco y Purísima del Rincón, dos municipios independientes pero conurbados, ofrecen una calidad de vida particular más basado en el espacio natural de la llanura del Bajío.

Como hacer entonces una metrópolis en un contexto en el que los actores implicados muestran en algunas ocasiones sus reticencias a la visión global. Este territorio ha experimentado en su pasado importantes cambios económicos gestados entorno a un salto de escala: desarrollo másivo de la industria del cuero después de 1945, llegada de la fábrica de General Motors en Silao en 1994, etc. Cual podría ser entonces la decisión o el proyecto compartido capaz de catalizar las energías y de derrumbar los muros con el fin que el territorio desvele su propia realidad actual de metrópolis.

Frente a los bloqueos observados, hemos propuesto de abordar la noción del “bien común” como pretexto para la integración metropolitana. La toma en consideración del paisaje podría suponer el germen de un sentimiento de pertenencia común tanto a nivel de los actores con responsabilidad en el proceso como de los ciudadanos.

Agua, medio ambiente, paisaje, equipamientos estructurantes, servicios o infraestructuras; numerosas puestas en común se efectúan “de facto” ya a la escala de este territorio.

Nuestra convicción lleva a pensar que este Taller podrá contribuir a la formulación de la noción clave, incorporada desde los diferentes actores, con capacidad para detonar el proceso de solidaridad y de integración territorial.

Esperemos que el germen de este detonador esté contenido en estas páginas.

Rémi Ferrand / Oriol Monfort



León, patrimonio cultural y demográfico



Silao, patrimonio industrial y logístico



San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón, patrimonio hidráulico y natural

DATOS CLAVE

DEMOGRAFIA

56 zonas metropolitanas en el territorio nacional en las cuales se concentra el 60% de la población

ZML, Quinta zona metropolitana nacional con 1,7 millones de habitantes
ZML: 2400Km² y 2,4% de tasa de crecimiento anual de la población

Repartición de la población: León 80% / Silao 10% / San Francisco del Rincón 6% / Purísima del Rincón 4%

Duración promedio de la escolarización: 9,3 años

38% de la población de la ZML se encuentra en situación de pobreza
47% de la población de León vive en una vivienda social

ECONOMÍA

PIB del Estado de Guanajuato
Sector Primario: 4,4%
Sector Secundario: 37%
Sector Terciario: 58,6%

Edad media de la población activa: 36 años
62% de la población activa trabaja en el sector informal
Ingresos medios mensuales: 390 euros (430 a nivel nacional)

10% de los vehículos y 43% de los zapatos del país son producidos en el Estado de Guanajuato
Valor de la producción industrial en cada una de los 4 municipios (orden de magnitud):
Silao 48%, León 45%, San Francisco 4%, Purísima 3%

MOBILIDAD

En León: 196 vehículos/1000 habitantes
(En Francia 578, en los EEUU 797)

Tasa de crecimiento del parque automovilístico: 7,4%

Distribución modal:
35% desplazamientos en vehículo privado
33% desplazamientos en transporte público
32% no motorizados

Transporte público 850,000 viajes por día

Sistema BRT (desde 2003)
50 km de vías urbanizadas, 1700 autobuses, 55 paradas

MEDIO AMBIENTE

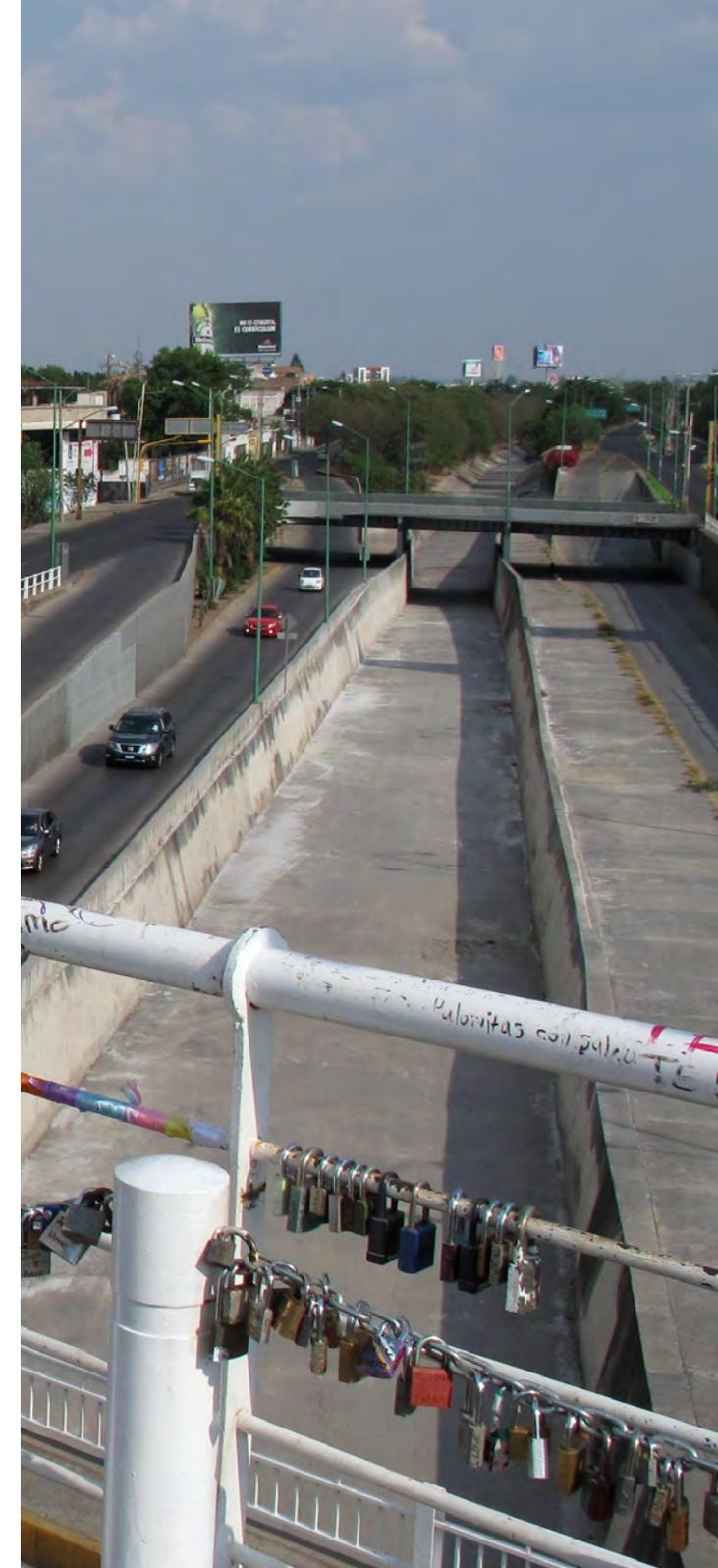
450,000 toneladas de residuos producidos en León en 2012
(a 0,85kg por día en relación a 1kg en Francia)
74% enterrados en vertedero

7 estaciones de depuración de aguas en el territorio de León que tratan el 80% de los efluentes
40% de la red de suministro de agua genera pérdidas
2500 L/s extraídos del nivel freático desde 130 pozos

PAISAJES

14% (55.000 sobre 394.000) de las viviendas están deshabitadas en León
2300ha de zonas clasificadas como "baldíos" en la aglomeración de León

Es Estado de Guanajuato dispone de 15.000km² de terrenos agrícolas, representado el 48% del territorio del Estado
220.000ha de pequeñas explotaciones agrícolas a la escala de la ZML.



FECHAS RELEVANTES

Hacia 1000 a.C

Territorio habitado por varios grupos de indígenas como los toltecas, chichimecas y guamares

2 de febrero de 1530

Primera presencia de la armada española en el territorio

1537

Fundación de Silao, pueblo otomí

1546 – 1554

Descubrimiento de minas de Guanajuato

20 enero de 1576

Fundación de la villa de León, con el objetivo de crear una defensa contra los ataques de los chichimecas.

1607

Fundación legal de la ciudad indígena otomí de San Francisco del Rincón

1821

Independencia de México

1881

M. J. Isabel Macías funda la primera fábrica de calzado

22 Julio 1882

Los primeros pasajeros se suben en el tren hacia Ciudad Juárez

1910-11

Inicio de la revolución mexicana

1945

León es llamada “la ciudad de los talleres”: tras la Segunda Guerra Mundial, la industria del calzado despegó y exporta hacia Estados Unidos.

1966

Construcción de Cristo Rey en lo alto del Cerro del Cubilete

1982

Creación de SAPAL (Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de León)

1994

Entra en vigor el TLCAN
Privatización de las vías férreas que cesan por completo el transporte de pasajeros
Implantación de General Motors en Silao.
Creación de IMPLAN (Instituto Municipal de Planificación) de León

2003

Inauguración del Sistema Integral de Transporte (SIT).

2007

Creación de IPLANEG (Instituto de Planificación del Estado de Guanajuato)

2008

Creación del Puerto Interior



COMPRENDER LEÓN HOY EN DÍA

DIMENSIÓN HUMANA DEL DESARROLLO EN CURSO

En muchos espacios de las tramas urbanas de los núcleos urbanos de la ZML se percibe la dificultad por parte de sus habitantes de reconquistar una dimensión y escala humanas, de desarrollar la capacidad de apropiarse y habitar el territorio con un sentido de pertenencia y de establecer lazos de comunidad. Existen numerosos casos, como el caso de las plazas de barrio, en los que se han desdibujado o incluso han desaparecido los elementos urbanos que servían para la expresión de los valores propios de carácter histórico y simbólico. Sería interesante acercarse al modelo urbano al modo de vida de sus habitantes.

Los fraccionamientos « desterritorializados » constituyen los símbolos de la ruptura mencionada anteriormente. Aparecen como lugares uniformizados y estandarizados que no dejan espacios para la convivencia y ocasionan una segregación social contraria a la cohesión necesaria para el bienestar de la colectividad. La desconexión de las distintas funciones urbanas (transporte, actividad económica, residencia,...) resuelve problemas específicos aislados pero no toma en cuenta el lugar del habitante en este entorno.

Como consecuencia de ello se identifican importantes deficiencias estructurales en la composición de las tramas urbanas. Se trata de episodios de un crecimiento poco planificado que ha generado áreas habitacionales sin las dotaciones de equipamientos públicos y espacios libres necesarios para garantizar la calidad de vida y el bienestar de sus habitantes. Esto multiplica la creación de “no lugares”, desarraigo y como consecuencia un elevado abandono de los hogares de personas y familias en las comunidades, obligando además de los problemas sociales, a largos desplazamientos provocados por una separación de las funciones urbanas en el espacio. En el caso de León, los barrios autoconstruidos con vivienda informal

son a veces organizados alrededor de este tipo de espacios. Los “polígonos de pobreza” repartidos en los límites de la zona urbana son entidades identificables en las que sería deseable alguna acción. Curiosamente y a largo plazo en muchos casos acaban teniendo más carácter urbano y calidad de vida los barrios que en su día fueron asentamientos informales. Es necesario repensar el modelo de hacer ciudad, desde la óptica del habitar del ciudadano, dibujando a una escala pequeña pero a su vez con una visión y reflexión de conjunto en todo momento.

CIUDAD Y TERRITORIOS

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

San Francisco y Purísima del Rincón, municipios conurbados, conservan un carácter más local y una relación con el territorio y el entorno natural en base a una valorización de los espacios libres y un mantenimiento y presencia de la agricultura como actividad económica que trasciende los límites del núcleo urbano. Los indicadores de relación entre vivienda y lugar de empleo, así como los de tráfico generado fuera del municipio y atraído hacia el municipio se encuentran razonablemente equilibrados. El municipio genera empleo para una parte importante de sus habitantes.

El núcleo urbano de Silao, si bien se puede considerar que tuvo un punto de partida similar al de los dos núcleos anteriores, ha tenido una evolución en la

que se han añadido a su condición local múltiples desarrollos e infraestructuras vinculadas al crecimiento de la actividad económica en una escala global. En sus zonas de desarrollo y polígonos o parques industriales se ha producido una desvinculación con los valores naturales del territorio.

León se encuentra actualmente en una tendencia en la que la relación con el territorio tiende a desaparecer. En algunas de las zonas de contacto con la sierra y la meseta la forma urbana empieza a trepar en las pendientes de las montañas modificando escorrentías, cubiertas vegetales y los propios perfiles y la topografía del terreno. Al oriente, en la colindancia con Silao se produce con un encadenamiento de fraccionamientos cerrados que no toman en cuenta los valores propios del lugar ni las relaciones con su entorno. En una región de escasez de agua se ha privilegiado un crecimiento urbano horizontal.

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

DENSIDAD E INTENSIDAD

Se puede apreciar que en los últimos años el importante desarrollo en “mancha de aceite” de la ciudad se ha producido en base a una masiva y hasta descontrolada ocupación del suelo. En las últimas décadas la población se ha multiplicado por dos en el momento en el que la mancha de la ciudad lo ha hecho por seis. Fruto de esto actualmente la relación con el espacio y el suelo está solamente considerada por su valor mercantil, y se le supone una condición de bien ilimitado. Como resultado encontramos una extensión urbana con muy bajas densidades, en forma de mo-

saico, que ha contribuido a la fragmentación del espacio y la generación de baldíos urbanos con una lógica de consumo excesivo que ha supuesto a su vez un importante despilfarro de espacio.

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

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

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

LABORATORIO DE MOBILIDAD

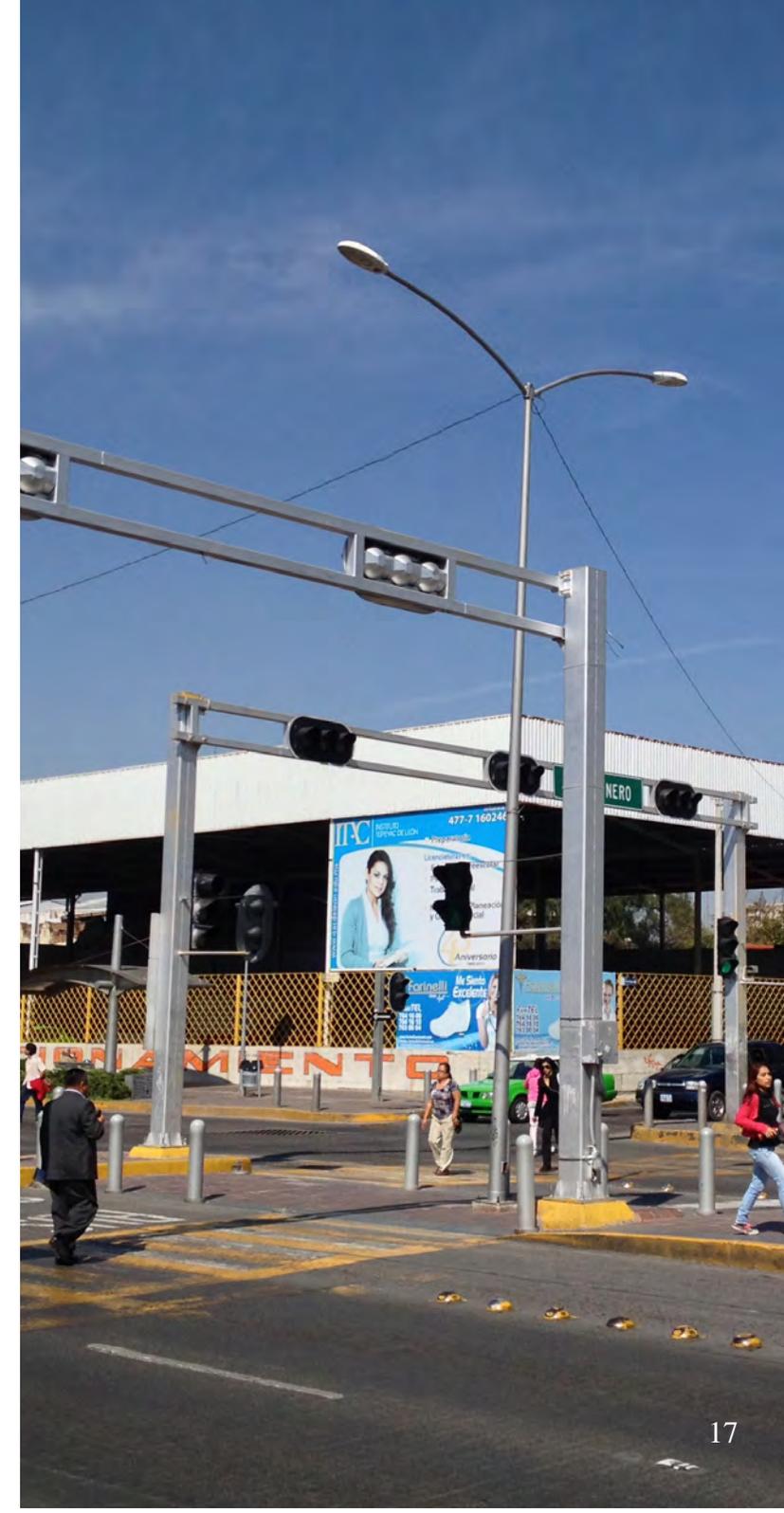
La ciudad de León ha sabido desarrollar un modelo precursor en materia de movilidad, en especial referencia al sistema de transporte público urbano de autobuses articulados (BRT, Optibus) y el sistema complementario de alimentadoras y estaciones de transferencia (SIT). Destaca igualmente la red de ciclovías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

Asimismo la presencia de la industria del ensamblaje del automóvil y de los componentes de autopartes está ampliamente representada en la ZML con sus actividades económicas, especialmente en el municipio de Silao. La identidad de la región es inseparable del vehículo privado como generador de empleo y la propia cultura del automóvil.

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

Resulta necesario continuar con el proceso iniciado basado en los nuevos desarrollos y la innovación entorno a la movilidad y el transporte ¿Cómo se plantea la reducción del tráfico pasante en la ciudad de León? ¿Qué sistema de transporte público interurbano a escala estatal? ¿Tiene sentido plantear un anillo en la llanura agrícola entre Silao y SF / Purísima si todavía no se ha cerrado el anillo de la autopista 45 de cuota entorno al núcleo de León?

La movilidad es una potente herramienta con capacidad para estructurar el territorio y ayudar a cambiar el modelo urbano. Puede producir efectos benéficos a diferentes escalas. Se trata por lo tanto de una herramienta con una interesante relación costo / resultados y con la que se pueden obtener acciones de alto valor y bajo costo.





2. VISITAS Y CONFERENCIAS TEMÁTICAS



RECORRIDOS

SÁBADO 23 DE NOVIEMBRE

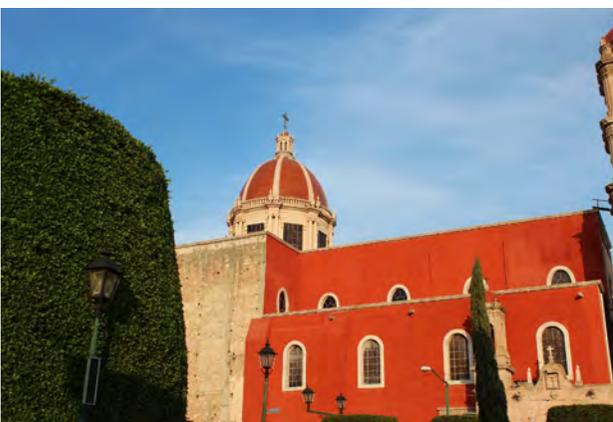
El primer día fue dedicado a la visita de la zona central y Oriente de León, del Corredor León-Silao y de la ciudad de Silao.

Saliendo del centro histórico de la ciudad de León y acompañados por Salvador Paez del IMPLAN, los talleristas pasan por el **Barrio Arriba**, barrio histórico de la ciudad en el cual se encuentran todavía varias tanerías. La visita sigue a lo largo del **Bulevar Juan Alonso Torres** y luego a lo largo del **Eje Metropolitano (Bulevar de La Luz) actuales**

En Silao con el Presidente Municipal C. Enrique Benjamin Solís Arzola.



El centro histórico de Silao.



En el corazón de los grandes terrenos baldíos de León.

y futuros ejes de desarrollo al Noreste de la ciudad de León hacia Silao, con sus desarrollos habitacionales y comerciales recientes y sus grandes terrenos baldíos. El equipo de **Les Ateliers** llega a la **zona del ex aeropuerto San Carlos, entrada de la ciudad de León y mayor zona de crecimiento hacia Silao a lo largo de la carretera federal 45**, que se desarrollo recientemente (particularmente con la construcción de dos nuevos campus universitarios y un hospital regional) y en donde se están desarrollando en la actualidad nuevos conjuntos habitacionales.

En la tarde se visito la ciudad de Silao, con la presencia y los comentarios del Presidente Municipal C. Enrique Benjamin Solís Arzola, de la Directora del IMPLUS Celina del Carmen Salazar Gutiérrez, y de la historiadora de la ciudad Paola Maria Trujillo Hernandez, , entre otros. Se recorrió primero **los bordes de la carretera federal 45, que atraviesa la ciudad del Oriente al Poniente, con sus terrenos baldíos**. Los participantes descubren luego **el barrio de la estación de tren de Silao**, antes de visitar **el centro histórico de la ciudad** y descubrir su patrimonio. El día se acaba con la visita del **Puerto Interior, grande zona industrial de Silao**.

La estación de tren de Silao.



El barrio de la estación de tren de Silao.



DOMINGO 24 DE NOVIEMBRE

El segundo día fue dedicado a la visita de varios barrios habitacionales de León por una parte, y por otra parte a la visita de San Francisco y Purísima del Rincón en la tarde.

La mañana del domingo fue dedicada al tema de la vivienda con la visita de distintos barrios habitacionales: acompañados por Isidro Martínez del IMUVI (Instituto Municipal de Vivienda), los participantes descubren el panorama de las tipologías de viviendas en León, con el barrio **San Juan Boscos** (barrio autoconstruido consolidado y mixto), el barrio de **Piletas** (barrio autoconstruido menos consolidado), y **la gran zona de vivienda popular de Las Joyas** que se extiende al Poniente de la ciudad de León con sus desarrollos de vivienda de interés social y de autoconstrucción, irregulares o regularizados. Regresando de Las Joyas pasan por fraccionamientos de clase alta, del otro lado de la **Cañada del Refugio**, y llegan al **Cerro Gordo, espacio natural en el corazón de la ciudad que ofrece un punto de vista espectacular sobre la ciudad y su geografía**. Después de una breve ascensión en el Cerro, los participantes platican de las temáticas ambientales y del paisaje de la metrópolis, acompañados por Mónica Elías Orozco (Directora del departamento de medio ambiente, arquitectura y paisaje de la Universidad Iberoamericana de León).

Visita del Cerro Gordo, una oportunidad para observar los baldíos de la zona de la universidad de La Salle.



La gran zona de vivienda popular de Las Joyas.

Un punto de vista sobre la llanura agrícola y sobre la ciudad conurbada de San Francisco y Purísima del Rincón.

Después del almuerzo en **el centro histórico de San Francisco del Rincón**, recibidos por el Presidente Municipal de San Francisco del Rincón Javier Casillas Saldaña, los participantes descubren la zona urbana conurbada de San Francisco y Purísima del Rincón, acompañados por José Antonio Navarro Márquez (Director de Desarrollo Urbano, Ecología y Transporte de San Francisco del Rincón), Gabriel Eduardo García Ortega (Director de Desarrollo Urbano de Purísima) y Adriana Francisca Rocha Ramírez (Directora de Medio Ambiente y Ecología de Purísima). La primera parte de la visita permite a los participantes descubrir las ruinas de **la antigua Hacienda de Santiago y el Ojo de Agua**, lugares de origen de la fundación de la ciudad de San Francisco del Rincón y también territorio en proyecto para el gobierno municipal que contempla construir un nuevo bulevar en esta zona.



Visita de San Francisco y Purísima del Rincón.

La visita sigue en Purísima del Rincón donde los participantes recorren **la zona de desarrollo a lo largo del recién construido Bulevar del Valle**, antes de ir a un mirador en el cerro de la zona protegida de Palenque, donde se presenta una **vista panorámica sobre el territorio agrícola y las zonas urbanas conurbadas de San Francisco y Purísima del Rincón**.



LUNES 25 DE NOVIEMBRE

La mañana del lunes 25 de noviembre **se celebró oficialmente la apertura del taller** con un evento público organizado en la Presidencia Municipal de León, en el cual los miembros electos de la zona metropolitana de León expresaron sus impresiones y expectativas frente al público y a los miembros y participantes de **Les Ateliers**.

Los miembros electos o representantes de los municipios de la Zona Metropolitana de León y los representantes del IMPLAN, del IPLANEG y de **Les Ateliers**.

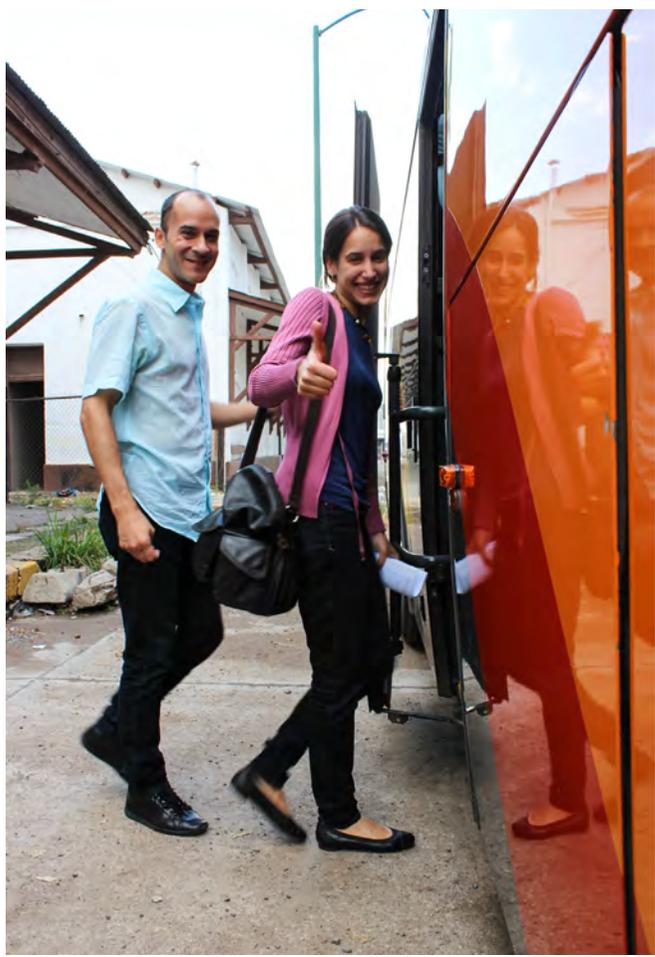


En la tarde, el equipo de **Les Ateliers** visita el **barrio histórico de San Miguel**, acompañados por Miguel Ángel García Gómez (profesor e investigador en la Universidad de Guanajuato). La mañana se acaba en el **barrio de la estación de tren de León**.

La estación de tren de León.



Ceremonia de apertura del taller.



CONFERENCIAS

PRESENTACIÓN DE LA DINÁMICA DE DESARROLLO URBANO Y DE LA PROBLEMÁTICA DE LOS BALDÍOS EN LA ZML

Graciela Amaro Hernández, Directora General del IMPLAN.

El objetivo de esta presentación consiste en dar a conocer a los participantes el Plan de Ordenamiento Territorial y Ecológico para el municipio de León (POTE). Cabe precisar que este Plan debe permitir integrar espacios subutilizados del territorio a través del desarrollo de servicios ecosistémicos, sociales, culturales, estéticos, recreativos, de infraestructura en comunicación y de convivencia para los ciudadanos. Para ello, se contempla la creación de un sistema de áreas verdes que pretende facilitar la gestión transversal de estos espacios así como fomentar la participación social. Existe también un Plan Sectorial de Vivienda que define a corto, mediano y largo plazo el desarrollo habitacional de la ciudad.

DENSIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS Y HERRAMIENTAS DE CONTROL DEL SUELO

Pascal Dayre, Director Adjunto del Establecimiento Público de las propiedades (EPF) de île de France.

En Francia un Establecimiento Público de las propiedades (EPF) es un operador territorial quién a través de su herramienta principal, la tasa especial de equipamiento (TSE) puede hacer convenciones con las colectividades locales. Cabe señalar que esta tasa permite crear un efecto palanca sobre el control del uso de suelo para la realización de proyectos públicos. El ejemplo del Establecimiento Público de las propiedades de la Isla de Francia es muy significativo ya que interviene hoy en día en dos terceras partes del territorio y que intervendrá en toda su superficie en 2016. El director adjunto comentó que éste sistema es virtuoso ya que fomenta el cuidado del medio ambiente, es económicamente eficaz y respeta los diferentes niveles de gobierno.



GOBERNANZA Y ORGANIZACIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DE LA ZML

Gestión del territorio entre los niveles federal, estatal, metropolitano y municipal.

Horacio Guerrero García, Director General del IPLANEG.

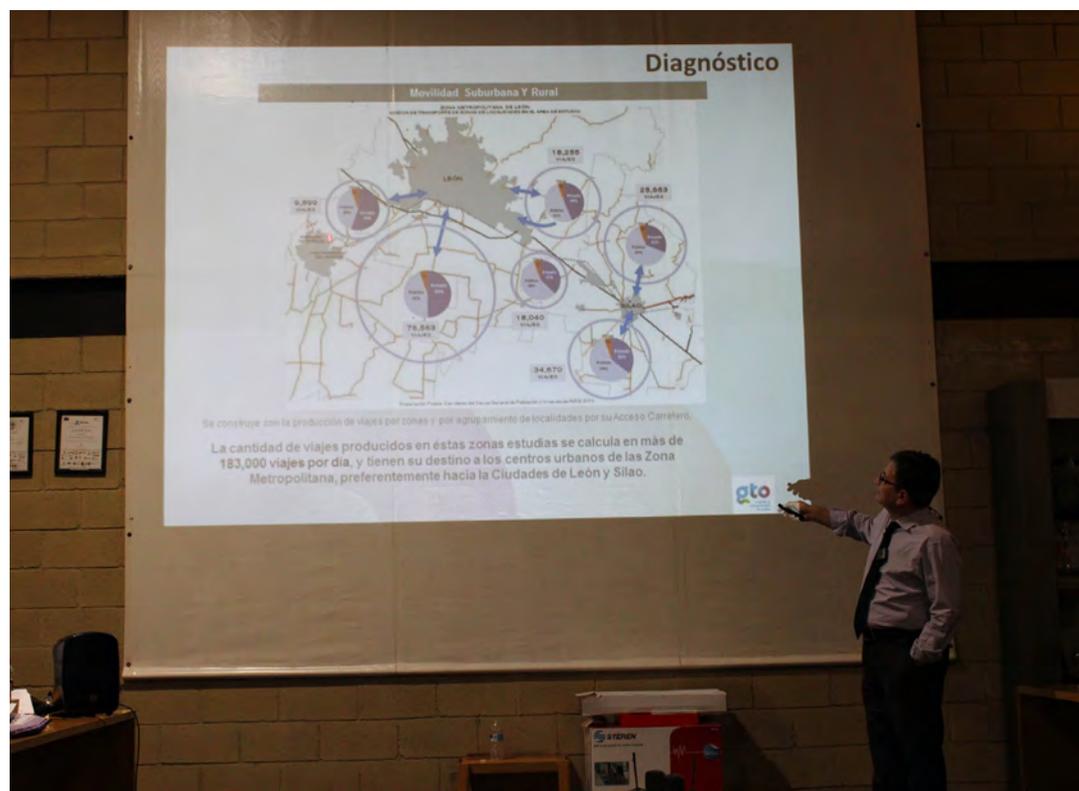
En los últimos 20 años, La población de la zona metropolitana de León ha incrementado en un promedio de 174 000 habitantes cada cinco años. Frente a este crecimiento poblacional que genera nuevas dinámicas territoriales se crea en 2007 el IPLANEG. Horacio Guerrero García resalta que el instituto de planeación es uno de los poderes ejecutivos del Estado es decir que se posiciona como el secretario ejecutivo de la Comisión metropolitana de León. Hay que precisar que ésta misma Comisión interviene en el esquema director de la Comisión metropolitana del Estado de Guanajuato. Entre las políticas que desarrolla el instituto, el Director General pone en relieve el acuerdo de cooperación técnica con la Comunidad Urbana de Burdeos en Francia. Éste acuerdo permite el intercambio de experiencias y el desarrollo de proyectos conjuntos acerca de problemáticas tales como por ejemplo el transporte y la movilidad, el agua, el saneamiento y los residuos.



DINÁMICAS ECONÓMICAS DE LA ZML

Gerardo Jiménez, IPLANEG.

A modo de entender la lógica económica de la Zona metropolitana de León, hay que precisar que su población crece a una tasa mayor que las zonas metropolitanas más pobladas del país. El PIB de la ZML representa una tercera parte del PIB del Estado de Guanajuato gracias a su economía terciarizada (60%). Al nivel de la distribución del ingreso, hay que precisar que la población de la ZML se caracteriza por ser al 4.2% en una situación de extrema pobreza. Sin embargo, la ZML no cuenta con los municipios con el índice de Gini más alto del Estado.



RETOS AMBIENTALES DE ZML: AGUA, AGRICULTURA, CONSUMISMO DEL PAISAJE NATURAL

José Isidro Cuevas Carrillo, Coordinador de Ordenamiento Ecológico y Programas Especiales del Instituto de Ecología de Guanajuato.

El instituto de Ecología de Guanajuato se creó con el propósito de investigar, generar programas y normas en materia ambiental. Frente a los conflictos entre actores económicos y sociales para el uso de los recursos naturales, el Instituto decidió poner en marcha un índice de sustentabilidad ambiental que debe permitir la realización de un análisis comparativo de sustentabilidad ambiental entre los municipios del Estado. Cabe precisar que la información colectada fomentará las futuras prioridades y los criterios de política sustentable del Estado. Este índice se compone de tres enfoques que son las presiones sobre el capital ecológico, el estado del capital ecológico así como la vulnerabilidad. Además de este trabajo de investigación e incidencia política, el Instituto asesora los municipios técnicamente y normativamente. Un ejemplo significativo del asesoramiento a un municipio es el futuro proyecto de zonas de amortiguamiento ante inundaciones de Purísima del Rincón.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD EN LA ZML

Jesus Solorzano Jaramillo, Director de procesos del IPLANEG y Amilcar A. Lopez Zepeda, Director de Movilidad de León.

En los últimos diez años, la Zona Metropolitana de León ha experimentado una expansión territorial importante por el crecimiento en las periferias de las ciudades, por el crecimiento de las actividades económicas de los Corredores industriales así como por el crecimiento las localidades rurales y suburbanas de los cuatro municipios que la conforman. En término de movilidad, 77% de los 183 000 viajes al día se hacen en carros particulares. Cabe señalar que la posible implementación de industrias manufactureras en el corredor añadirá de 150 a 177 mil viajes más. A modo de conclusión se puede decir que la estrategia de la movilidad deberá tomar en cuenta la concentración de la población en León, la expansión urbana y la poca densidad que resulta, los nuevos polos de empleo así como la conectividad de los núcleos urbanos.

POLÍTICA FISCAL MUNICIPAL Y CONTROL DEL SUELO

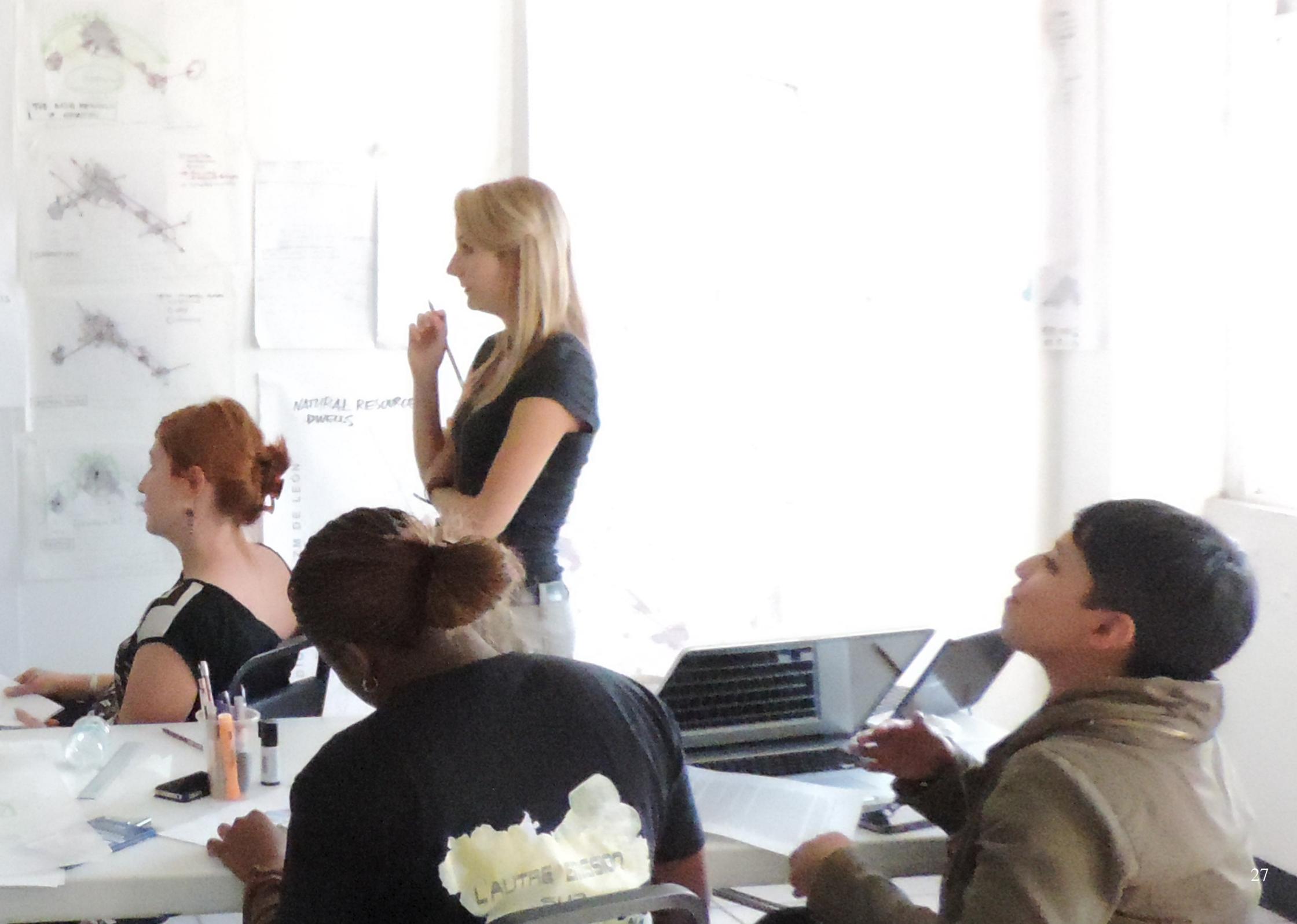
Arturo Zapien Álvarez, Director General de ingresos del ayuntamiento de León.

Arturo Zapien explica que en México, el impuesto predial representa el 0.3% del PIB (producto interno bruto) lo que significa que para todos los municipios y el municipio de León en particular es una herramienta muy débil. Cabe precisar que éste impuesto predial se percibe únicamente en los terrenos calificados como «urbanos» con una tasa distinta según si cuentan o no con construcciones. Al fin y al cabo cabe destacar que ésta tasa no prevé (impide) ni la inequidad, ni la insalubridad, ni la especulación predial.





3. PROYECTOS



NATURAL RESOURCE
DIVERSITY

SEM DE LEÓN

L'AUTRE ESSON
SUR





1. Víctor Ebergényi Kelly
2. Javier Esquivell
3. Guillermo Samuel Andrade Lovera
4. Vincent Perrault
5. Sara Noemí Mata Lucio
6. Marta Másferrer Juliol

Arquitecto
 Ingeniero
 Urbanista
 Economista y urbanista
 Periodista y estudiante de la UNAM
 Arquitecto

México
 España
 México
 Francia
 México
 España

UNA METRÓPOLI ONDA COMÚN

A



“Nuestros recursos materiales son escasos y todavía no nos enseñamos del todo a usarlos. Más pobres aún son nuestros instrumentos intelectuales. Hemos pensado muy poco por cuenta propia [...] Todo parece una gigantesca equivocación. Todo ha pasado como no debería haber pasado, decimos para consolarnos. Pero somos nosotros los equivocados, no la historia. Tenemos que aprender a mirar cara a cara la realidad. Inventar, si es preciso, palabras nuevas e ideas nuevas para estas nuevas y extrañas realidades que nos han salido al paso. Pensar es el primer deber de la «inteligencia». Y en ciertos casos, el único”
Octavio Paz. “El Laberinto de la Soledad” 1950

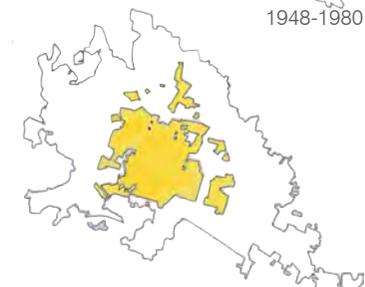
La ZML vive desconectada del territorio en general: ha ido ocupando suelo y degradándolo mediante la proliferación de asentamientos informales, un mercado inmobiliario desregulado y una economía acorde, resultando en dinámicas que coartan la eficacia de las actividades sobre el territorio [i.e. provisión de servicios y equipamientos, distanciamiento de puestos de trabajo], su salud e identidad [i.e. contaminación, fraccionamiento, pérdida de referencias, alejamiento de espacios verdes y naturales] y las de sus habitantes [i.e. desubicación, falta de reconocimiento, contaminación, hábitos alimenticios y deportivos].

La localización estratégica de la ZML le ha convertido en un punto neurálgico a lo largo de la historia, condición que no bastará por sí sola para sustentar la estabilidad y prosperidad del área metropolitana en el tiempo. Son necesarias tres tareas adicionales: que se atreva a mirar a las dinámicas de la economía global, que encare sus recursos propios con objeto de capitalizarlos y que consiga un empoderamiento que le otorgue resiliencia a los cambios globales de que hoy adolece. Esto pasa ineludiblemente por una reconciliación con el territorio y que sus focos de actividad sean muestra de su apego por él.

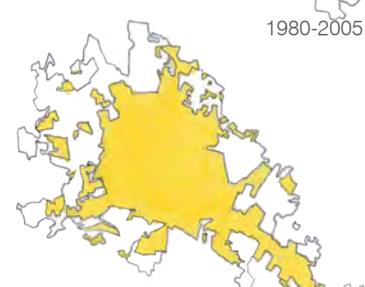
Además de pensar, el destino obliga hoy a la ZML a preparar un cambio radical de modelo metabólico. El primer paso es dirigir la atención al sustrato territorial (agua, suelo y energía) donde y como ocurren las actividades antrópicas.



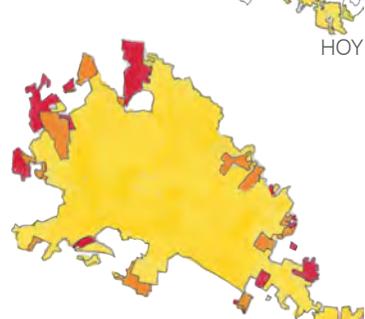
1580-1948



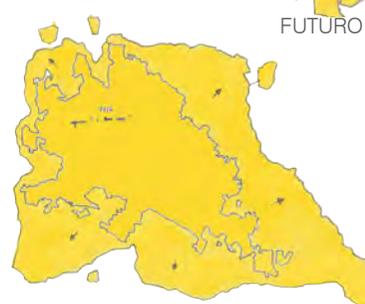
1948-1980



1980-2005



HOY



FUTURO

UNA METRÓPOLI ONDA COMÚN



Estrategias de desarrollo urbano-vial centrífugos



ANÁLISIS DE LOS ECOSISTEMÁS



-Contaminación de acuíferos por infiltración

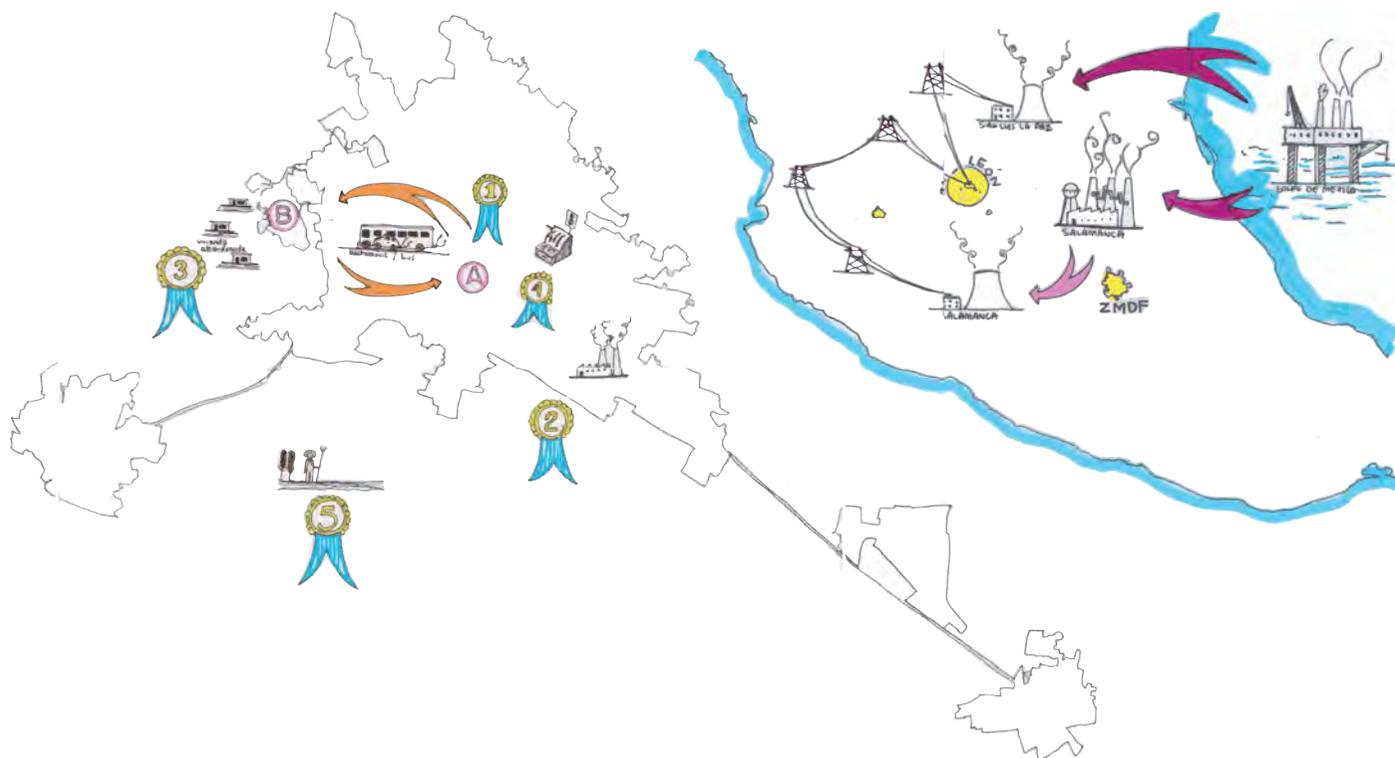


-Desperdicio en transporte
-Suelo urbano impide la infiltración



-Poca capacidad de tratamiento de aguas residuales

- Colmatación de vasos
- Frágil retención y almacenamiento
- Disminución del recorrido de escurrimiento
- Déficit hídrico de aguas superficiales
- Sobreexplotación de los acuíferos



AGUA: un ciclo desequilibrado

El ciclo hidrológico en el área metropolitana está desequilibrado y bajo un estrés creciente. Su capacidad de renovación anual es de 5200 hm³, 1600hm³ de en aguas de superficie y 3600 hm³ en los acuíferos subterráneos, que no llegan a cubrir los 5800 hm³ de la demanda total. Las actividades agropecuarias son las de un consumo más intensivo [87%] seguidas del sector urbano [9%], y el industrial [35%].

Sin embargo existen pérdidas significativas en el ciclo, durante la fase de transporte tanto a los usuarios urbanos [entre el 40 y 50%] como a los agrícolas [65%]. La otra fuente de pérdidas más significativa es la central de tratamiento de León que revierte el 50% del caudal de entrada sin tratar al río turbio en su camino fuera del área metropolitana.

ENERGIA:

El mix energético que ha posibilitado el modelo urbano actual expansivo, fragmentado y desordenado, está completamente basado en los hidrocarburos: 80% de la energía usada procede de ellos y también el 15% que se consume como electricidad.

40% de la energía consumida es petróleo para transporte privado no productivo.

Las reservas del país están disminuyendo al 30%, comprometiendo la capacidad financiera nacional

Existe una dependencia creciente de importaciones: gas LP al 248% y gas natural al 124%

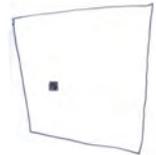
La tendencia de los consumos en los distintos sectores es creciente en torno al 10% en cada uno.

Están en riesgo la autonomía y la viabilidad económica de las actividades en la ZML.

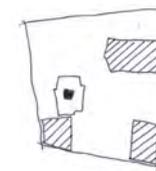
TERRITORIO: desarticulado por las dinámicas de desarrollo

La ZML tuvo entre 1990 y 2010 un crecimiento acelerado, impulsado parcialmente por la desincorporación de las superficies de los ejidos. La construcción de fraccionamientos, en un principio informales y en una segunda etapa por los promotores inmobiliarios formales y organismos públicos de vivienda son la traducción de un mercado inmobiliario desregulado ante un acaparamiento por grandes desarrolladores y una especulación a varias escalas. Estas dinámicas fragmentan la ciudad y la expanden de manera progresiva. El desarrollo urbano histórico refleja tipologías muy diversas pero mayoritariamente de densidades bajas, no importando el estrato socioeconómico. Las tipologías de estos desarrollos generan discontinuidades en el tejido urbano y modelos de comunidades encerradas en si mismo.

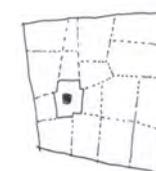
1921 / Hacienda
Previo a la Revolución mexicana



1992 / Reforma al ejido
Libertad de desarrollo a manos de los propietarios antes comunales
Autonomía respecto del gobierno



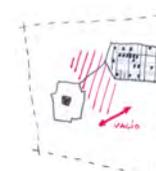
1917 / Plan de Ayala
Ejido: propiedad rural colectiva
La tierra debía ser cultivada por el ejidatario
Ciudad y especulación



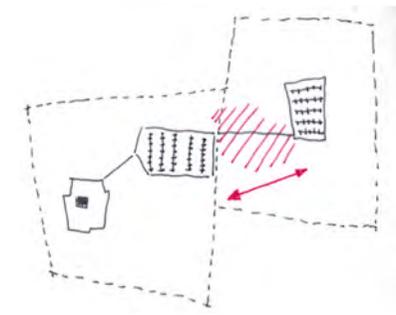
Hoy
Ejemplo de desarrollo en periferia



Hoy
Ejemplo de desarrollo informal
División de la propiedad y venta sin suministro de servicios



Hoy
Repetición de desarrollo fragmentado
Ocupación extensiva del territorio



	Brisa del Lago	Barrio Arriba	León Centro	San Pedro de los Hernandez	Valle de San Jose	Villas San Juan	(San Fco) Barrio de Guadalupe	Las Joyas
Poblacion total	7 312	7 897	5 094	10 300	8 397	8 172	1 499	3 076
Superficie Vial (ha)	22	15	16	17	23	14	11	33
Densidad (viv/ha)	50	39	34	43	42	32	7	24
Densidad (pob/ha)	129	123	81	167	151	126	22	67
# viandas total	2 850	2 534	2 137	2 657	2 341	2 079	481	1 116
# viv ocupadas	2 117	2 053	1 489	2 316	1 888	1 802	324	751
# viv desocupadas	521	394	515	239	318	196	30	181
Promedio ocupantes	3,45	3,85	3,42	4,45	4,45	4,53	4,63	4,10
PEA	3 368	3 811	2 491	4 548	3 131	3 335	672	1 189
PE ocupada	3 272	3 627	2 366	3 330	2 976	3 121	648	1 156
PE inactiva	1 908	2 784	1 765	4 391	2 397	2 399	440	960
PE desocupada	64	149	100	117	95	175	13	23

León : Los Naranjos



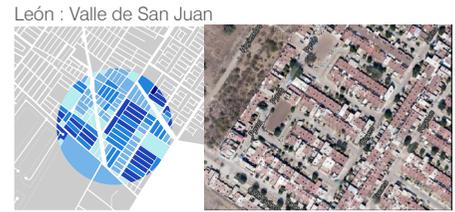
León : centro histórico



León : Las Sociedad, Las Joyas



León : Valle de San Juan



Silao: Valle de San José, nuevo desarrollo



San Francisco del Rincón : Guadalupe, fundacion



León : Brisa del Lago



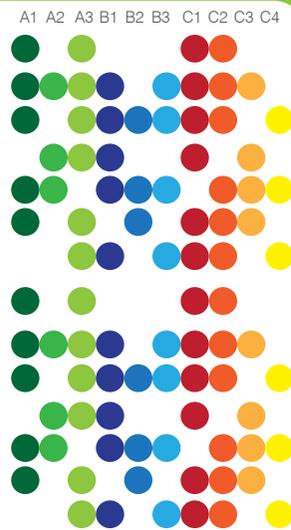
León : Bario de arriba



ESTRATEGIA DEL PROYECTO METROPOLITANO

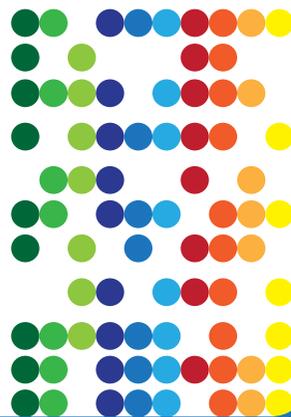
A - Limitar la huella y regenerar el potencial del territorio

- 1 Reforestar las áreas de erosión y desasolar los arroyos
- 2 Implementar sistema de retención/remediación para incorporar aguas pluviales al sistema hidrológico urbano
- 3 Recuperar pozos para infiltrar agua superficial de la cuenca en los acuíferos
- 4 Recuperar cauces fluviales urbano segmentados como lagunas de fitotratamiento de aguas residuales, y cubiertas con pergolas fotovoltaicas
- 5 Modernizar el transporte y el uso del agua agrícola: cobertura de riego para limitar evaporación y sistema inteligente de riego
- 6 Sacralizar las tierras agrícolas (prohibir el cambio de uso)
- 7 Centro de implementación de nuevas tecnologías agrícolas
- 8 Implementar una red de Centros de Economía Integral Barrial en cada centralidad (agricultura urbana, gestión de residuos, valoración y generación de energía)
- 9 Cluster/programa de industrias culturales y TIC's/Software en tejidos urbanos
- 10 Línea de producción de paneles híbridos de energía solar de 2a. Generación (vinculando a formación de pequeñas empresas de diseño e instalación)
- 11 Expandir el Área natural protegida de Sierra de Lobos hacia el oriente, a fin de unirla con el ANP Cerro del Cubilete
- 12 Acompañar la transformación de la ladrilleras y promover la adaptación de los sistemas constructivos
- 13 Desarrollo de sistema de electrificación en base a micro-redes locales inteligentes
- 14 Desarrollo de grandes instalaciones de valorización de residuos y geotermia para mejorar la mezcla energética de la red eléctrica



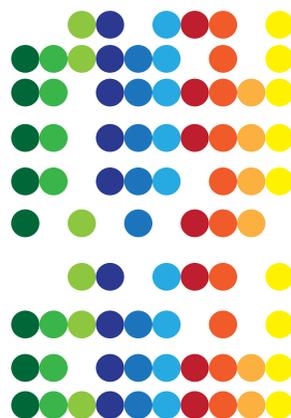
B - Reforzar la estructura urbana e interconectarla

- 15 Transformar parque de estacionamientos de los Centros
- 16 Expandir y mejorar los espacios públicos de los Centros (retirar línea de coches y ampliar aceras)
- 17 Línea periférica de transporte público aéreo (teleférico urbano) entre Cerro gordo > Universidad > Parque Metropolitano
- 18 Ligar las posibilidades de densidad constructiva con ubicación de polos nodales y corredores de transporte / Creación de zona especial de crecimiento entorno a las nuevas troncales de transporte (SIT 3a. Etapa) para la movilización de baldíos
- 19 Reciclar el Malecón (densificación, espacio público, generación ENR, producción agrícola, recreación)
- 20 «Zona 30» en centros urbanos (convivencia Bici-Peaton-Auto)
- 21 Promover el ciclismo urbano en las 4 ciudades de la ZML
- 22 Gestionar la entrega en custodia (anual o trianual) de baldíos a grupos de scout, rescate canino, etc. para su limpieza y usos temporales (reuniones, entrenamientos, obstáculos)
- 23 Adaptación de los espacios públicos a las personas con movilidad reducida
- 24 Programa de rescate y mejoramiento de vivienda en el Centro histórico
- 25 Recuperar para uso público las estaciones del ferrocarril (3 ciudades) unidas en rutas del peatón a sus centros históricos.



C - Empoderar las comunidades

- 26 Desarrollar un centro multiservicios públicos locales + puntos y redes de acceso a internet en colonias
- 27 Instalar 3 centros de formación de técnicos (ENR + NTIC)
- 28 Valorización del Cerro Gordo: centro de formación popular en NTIC + Parque deportivo y productores de renovables
- 29 Conectar los servicios de hospitalidad orientados a la religión (en camino a Cristo Rey y peregrinaciones a San Juan) reforzando la valorización cultural y el carácter nodal
- 30 Crear un fondo \$\$\$ concursable para grupos civiles y vecinales que propongan proyectos en baldíos y los ejecuten en coinversión social.
- 31 Refuncionalizar edificios emblemáticos con proyectos conectados a tecnología e innovación que generen \$ (Silao: Cine Montes / León: Plaza de gallos / Sn Fco: Pbro Márquez 201)
- 32 Crear una empresa pública municipal (EMP) de servicios de diseño urbano para la reconversión de vivienda y edificios industriales en desuso en centros y barrios históricos
- 33 Empezar formación para medios y líderes de opinión en materia de asuntos metropolitanos
- 34 Conectar la metropoli con el movimiento nacional y internacional de Ciudadanía 2.0
- 35 Anade aqui tu propuesta...



UNA VISIÓN METROPOLITANA VERTEBRADA EN SU METABOLISMO

Surgen para la ZML 35 propuestas tácticas a implementar antes de 2035 para materializar la inteligencia e identidad de la ZML sobre el territorio. La comprensión de la evolución del territorio como resultado de las interacciones recursivas de tres ecosistemas, [el de los recursos naturales, el de la morfología urbana y el de la vida en la metrópolis] permite recomponer el metabolismo de la ZML en las distintas escalas del territorio y articular sobre él las estrategias de intervención. De acuerdo a ello las propuestas se ordenan en torno a los tres ejes operativos estratégicos correspondientes.

Estrategias territoriales

A - Limitar la huella

- A1 Impulsar un nuevo modelo productivo (industrial, agrícola y energético)
- A2 Reequilibrar los recursos (agua y suelo)
- A3 Remediar a las contaminaciones

B - Reforzar la estructura urbana y contenerla

- B1 Inventar nuevas formas de densidades
- B2 Reciclar puntos de baja intensidades
- B3 Reforzar conectividades a toda las escalas (centralidades metropolitanas y municipales, comunidades)

C - Empoderar comunidades

- C1 Equilibrar y completar la oferta de educación y salud
- C2 Facilitar comunicaciones y intercambios humanos
- C3 Facilitar y promover iniciativas colectivas
- C4 Valorizar y promover el patrimonio histórico, cultural e identitario local

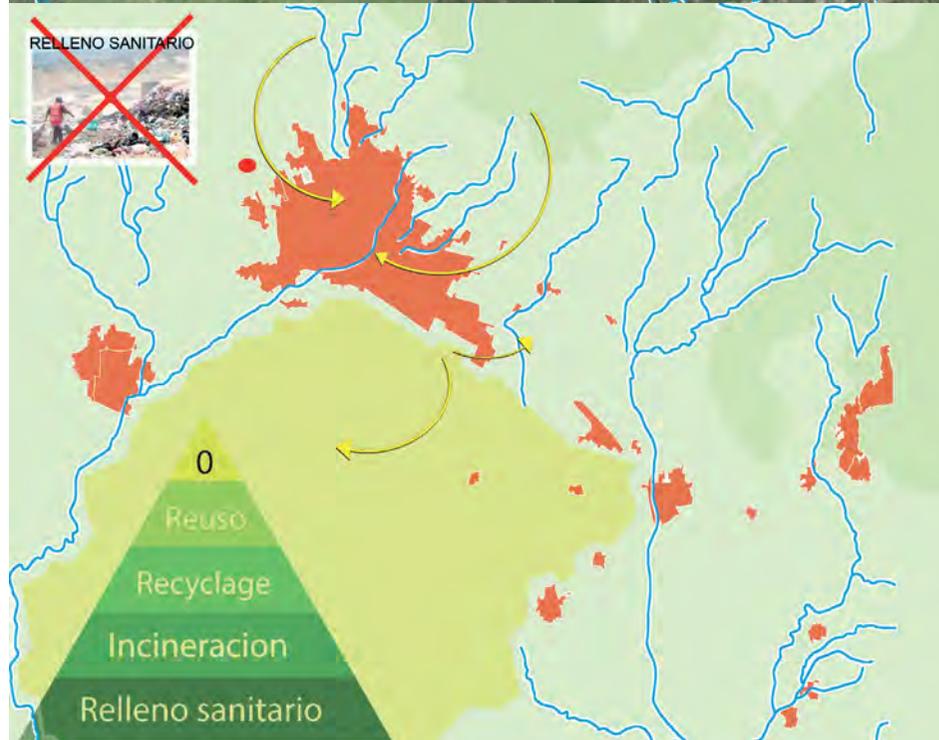
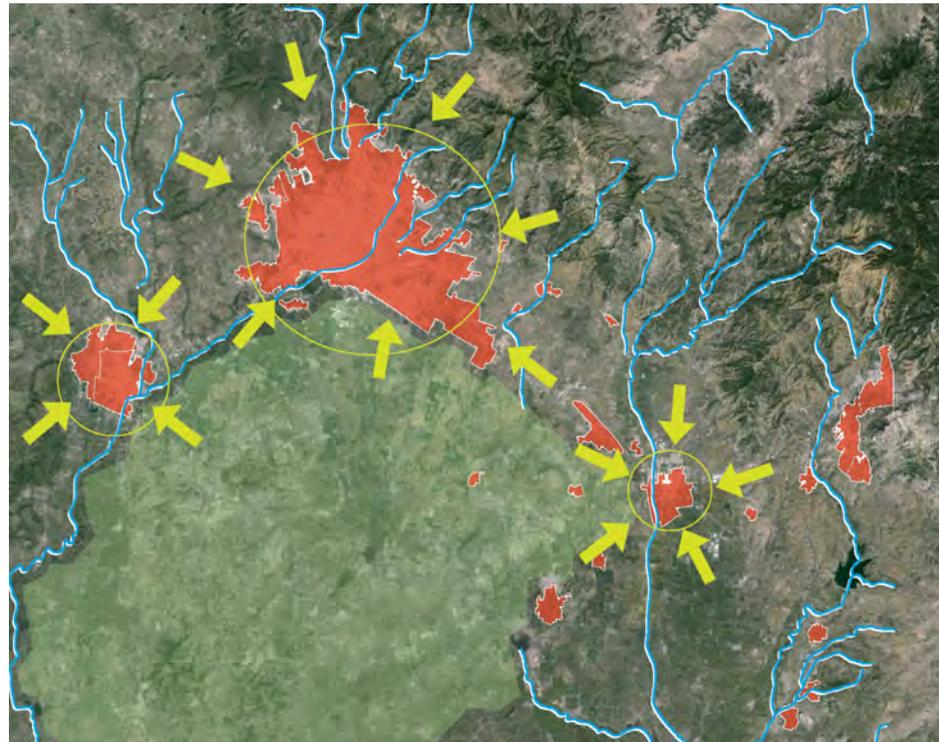
ATENCIÓN AL CUIDADO DE LOS RECURSOS LOCALES , COMPARTIDOS

AGUA y SUELO

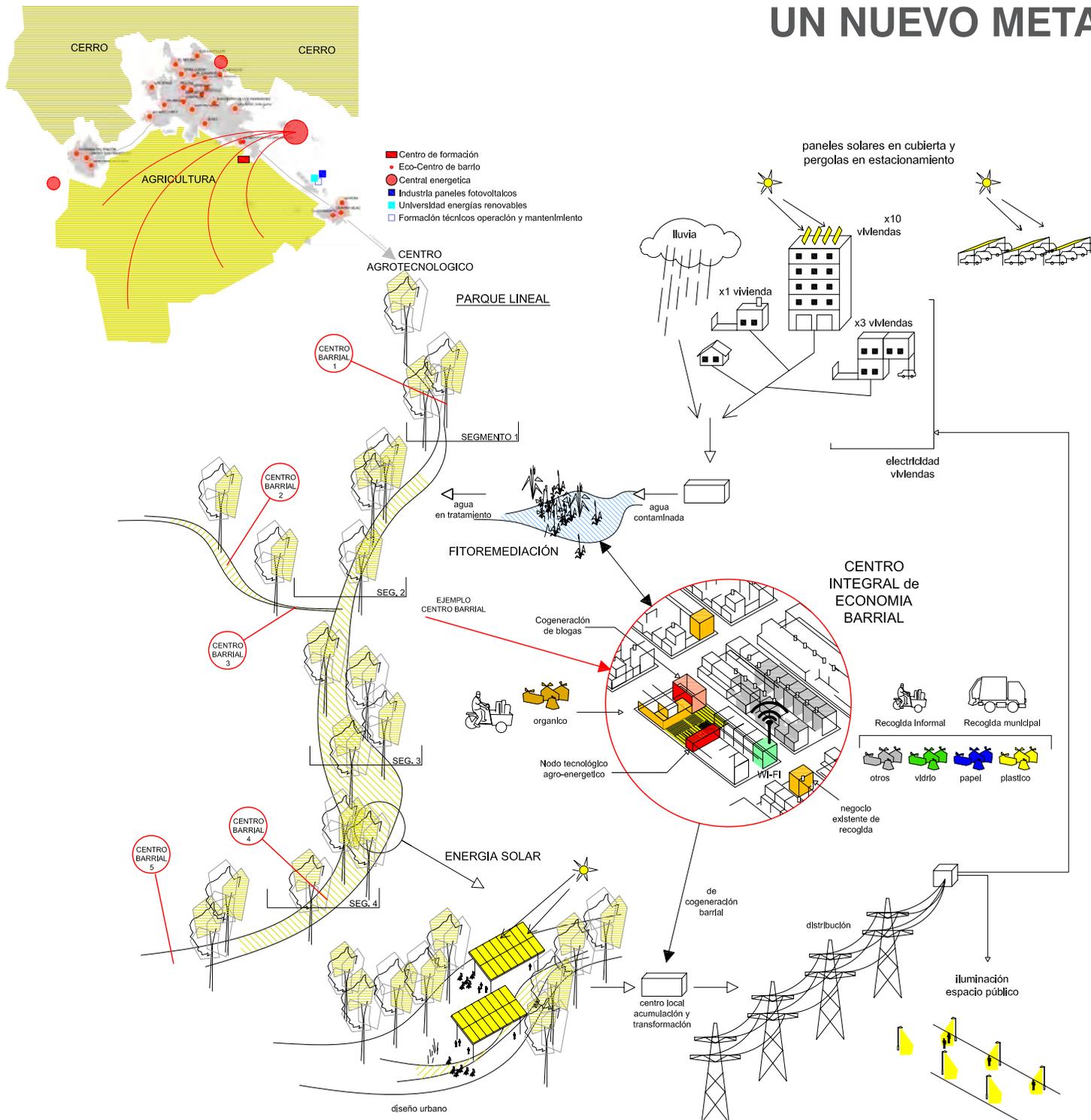
- Contener la expansión urbana
- Sacralizar las zonas agrícolas y los espacios naturales estratégicos
- Acoger y remediar la calidad del agua al evitar la erosión
- Dotar de tecnología inteligente y educar para usar bien agua
- Regenerar los acuíferos a través de pozos de infiltración
- Regenerar las aguas superficiales con un sistema de tratamiento de agua a proximidad en los lechos existentes
- Cuidar el transporte; cubrir los lechos de transporte y tratamiento: pérgolas solares

ENERGÍA, RESIDUOS y ECONOMÍA

- Electrificación creciente de los usos de energía: red de múltiples micro redes locales inteligentes
- Actuación sobre usos de energía dependientes de derivados del petróleo [coche privado]
- Medidas restrictivas y creación de alternativas en red: economía de proximidad en torno a centros integrales de economía barrial, CIEB
- Introducción de renovables locales en torno a nodos CIEB para satisfacer tendencia creciente de demanda: solar, biogas coordinado con gestión de residuos urbanos
- Consolidar red eléctrica sustituyendo progresivamente la mezcla energética: termoeléctricas externas a partir de hidrocarburos por geotermia y grandes centrales valorizadoras de residuos orgánicos de la ZML: agropecuarios, forestales, recuperación de relleno sanitario
- Centros metropolitanos de formación técnica en tecnologías inteligentes agrícolas y energéticas
- Centros barriales con buenas prácticas agrícolas, energéticas, tecnologías de información



UN NUEVO METABOLISMO URBANO



UN NUEVO MODELO DE VIDA DE PROXIMIDAD a partir del metabolismo urbano.

Integrado en un territorio estructurado en torno al cuidado [cauces, malecón, bulevares]

Con nodos en red que introducen la práctica del cuidado a partir de oportunidades espaciales: Centros integrales de economía barrial [CIEB] en baldíos, edificios obsoletos :

-Fito tratamiento de agua a proximidad en los cauces recuperados cubiertos de pérgolas solares: paisaje metropolitano.

-Producción de energía renovable a proximidad: red de micro redes con solar en pérgolas y techos y biogas de valorización de residuos.

-Una economía del cuidado a proximidad que da oportunidades de formalizar lo informal a partir de reconocer el valor de su práctica [reciclaje], e introduce nuevas prácticas en los barrios [tratamiento de aguas, renovables].

-Efecto tractor sobre la calidad de vida y densificación de las relaciones a proximidad que refuerza el tejido social.

-Desde la fortaleza surge oportunidad para dar nuevos usos y nuevos valores al espacio e introducir nuevas formás de relación locales y con el mundo: centros de reunión social y de acceso digital, ciudadanía 2.0.

-Devaluación de la especulación: planteando distintas fórmulas de integración a los propietarios de baldíos o propiedades infrutilizadas, estacionamientos, etc, en la propiedad, o en la explotación de los negocios ligados al metabolismo urbano, con resultados a corto plazo y continuidad segura en el tiempo.

REFORZAR LA ESTRUCTURA URBANA ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

Líneas del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de León y localización de CIEB's

Reforzar la estructura y movilidad urbanas

Para disminuir la ventaja competitiva del coche, resolver la saturación en las vialidades y el aumento del tiempo de viaje, completamos la trama radial de transporte colectivo para propiciar la densificación y conectar con eficiencia la multipolaridad urbana.

Este anillo se convierte en un sistema metropolitano de transporte cuando sus líneas enlazan hasta las ciudades de Silao, San Francisco y Purísima, pero no únicamente llegando a sus límites urbanos (como lo hacen hoy los foráneos) sino haciendo también un circuito envolvente de su ciudad central y conectando sus periferias más próximas.

La estructura urbana se refuerza con una espina dorsal de movilidad transformada: el Malecón del Río de los Gómez. Aquí, la circulación con auto se mantiene, pero esta reorganizada para permitir otros usos : moviidades no motorizadas (bicis y peatones), producción de energía, remediación de aguas superficiales contribuyendo así positivamente al metabolismo urbano.



 Centro Integral de Economía Barrial

 Línea propuesta

 Línea existente

 Línea ampliación

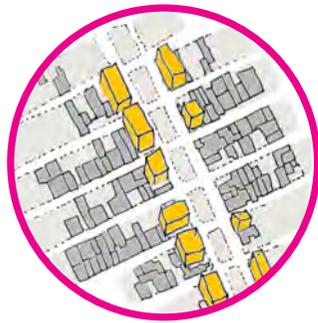


Malecón Antes



Malecón Después

ARTICULACIÓN ENTRE DENSIFICACIÓN Y TRANSPORTE



Las estaciones de STC son polos de actividad. Densificar sus alrededores favorece la disminución de la distancia de desplazamiento entre el trabajo y la vivienda, y por lo tanto sus tiempos. Construimos en altura a lo largo del boulevard así dando un frente construido a estas grandes vías.

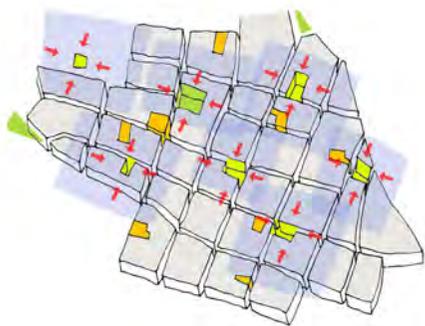
DENSIFICACIÓN DE LOS BALDÍOS



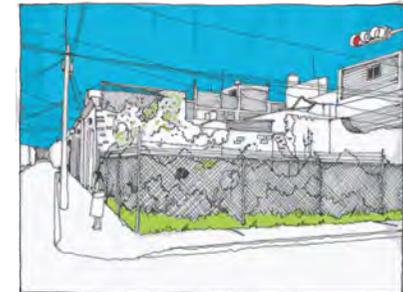
Los baldíos de gran tamaño son oportunidades para densificar y crecer en altura, establecer mixidad de usos (comercios, viviendas, oficinas) y variedad de tipologías de vivienda que responden a las distintas necesidades de la población. Así mismo, la implantación de nuevos equipamientos permite dar servicio a los barrios adyacentes donde hoy estos son insuficientes.

En los barrios de tejido compacto y consolidado, las industrias obsoletas y/o edificios abandonados representan oportunidades para construir equipamientos, espacios públicos y servicios colectivos inexistentes en el área.

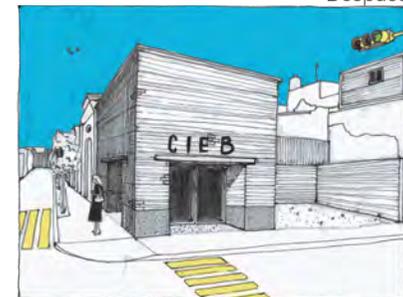
-  Barrio de manzanas consolidadas
-  Espacio público existente
-  Industria en vías de desaparición
-  Nuevo espacio público
-  Nuevo equipamiento



Antes

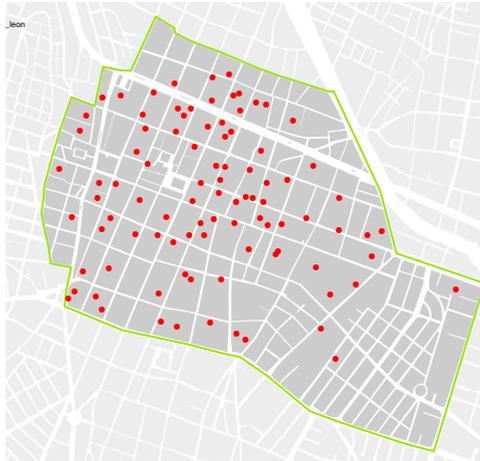
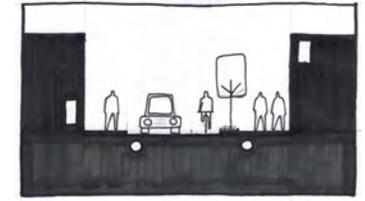
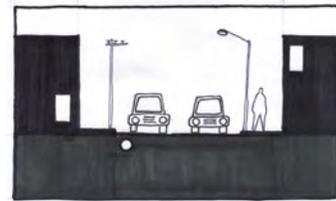


Después



CONSTRUIR Y IMPLEMENTAR EL PROYECTO METROPOLITANO

Renovación de los centros históricos : mejorar la calidad de los espacios públicos, reciclando actividades (por ejemplo los estacionamientos) que no son adaptadas permitará desminuir la ventaja comparativa del coche, impulsando progresivamente un cambio modal de la movilidad.



Localización de los estacionamientos en el centro histórico de León



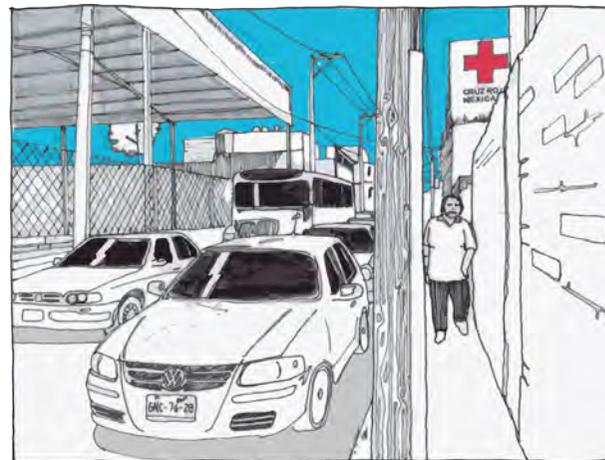
Estacionamiento en el centro histórico



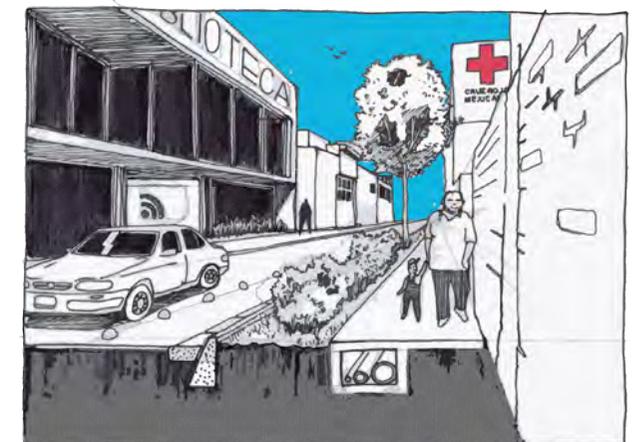
Reciclaje de estacionamiento y aprovechamiento para vivienda de interés social intraurbana



Trama de circulación ciclista en San Francisco y Purísima, vinculada a un sistema de Park and Ride

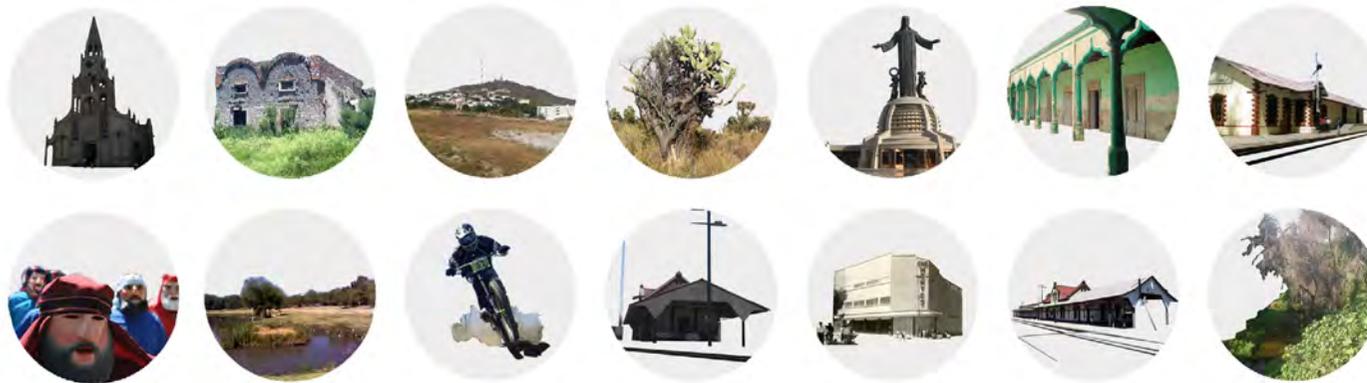


Ampliación de banquetas y estrechamiento de carriles vehiculares



Integración de infraestructura y recuperación de espacios

CONSTRUIR EL PATRIMONIO DE MAÑANA



Contrario al proyecto de bulevar que reduce la Hacienda de Santiago a una glorieta vial, proponemos un reciclaje del edificio y sus espacios aledaños dándole un uso para esparcimiento familiar.



Acondicionamiento de la Estación de tren con uso de nuevas tecnologías y comunicación, mediateca.



“América no es tanto una tradición que continuar como un futuro que realizar”

“Despertar a la historia significa adquirir conciencia de nuestra singularidad, momento de reposo reflexivo antes de entregarnos al hacer”

CONCILIAR EL PRESENTE CON EL PASADO

Completar lo latente con lo visible: reunir las raíces y dar ocasión de enfrentar y superar la realidad; oportunidades: cristo Silao, fundación de San Pancho; colonia indígena, cultura regional del Bajío

Rescatar las prácticas que resisten la fragmentación y la falta de reconocimiento por parte de lo formal: reuniones familiares, bicicleta en San Pancho, rodada en León.

Reconocer tendencias con potencial y construir sobre ellas: rutas y eventos deportivos, historias, culinario; termás geotermia [San Pancho], relieve, paisaje agrícola y gran paisaje [Cerro Gordo, Cumbre, sierra de lobos, Jalpa de Cánovas]

¿Qué conflictos? Privado-público [estaciones], aislamiento de espacios públicos entre vehículos y grandes vías, técnicas constructivas, identidad trabada [fragmentaciones, conjuntos habitacionales cerrados, asentamientos irregulares...], identidad violada;

¿Qué oportunidades, qué alianzas? Edificios obsoletos en espacios a revitalizar [ladrilleras]; espacios compartidos [escuelas], acceso a conocimiento de expertos y casos evocadores a través de la Internet

¿Segregar o sumar?

RECUPERACIÓN DE ESPACIOS DEDICADOS AL AUTOMOVIL

PROFUNDIZAR LA GOBERNANZA METROPOLITANA:

Definir los intereses metropolitanos que rijan los acuerdos y financiamiento común, se trata de temas que impactan el territorio a gran escala:

- Protección del medio ambiente (agua, energía, residuo, expansión urbana)
- Sistema integrado de transporte metropolitano
- Desarrollo económico sustentable
- Desarrollo urbano estratégico: programa de rehabilitación y transformación de viviendas, política de movilización de los baldíos, grandes construcciones (> 100 viviendas o 5000 m2 de construcción nuevas)

PARTIR DE UN PLAN METROPOLITANO DERIVADO EN DIFERENTES INTERVENCIONES O PROYECTOS ARTICULADOS

- Fomentar la asociación y coordinación de autoridades municipales específicas (ambiente, movilidad, etc.) y la transferencia de conocimiento entre ellas.
- Integración de representantes de organizaciones civiles o especialistas legitimados en COMETRO y FIMETRO

ROBUSTECER EL FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO METROPOLITANO:

- En la administración del Fondo metropolitano pasar de una lógica de cajero a una de proyectos urbanos
- Implicar a los gobiernos locales en el financiamiento por ejemplo, agregar a la participación federal (hoy de unos 195 pesos por habitante de la ZML, al año) una participación al Fondo metropolitano de 10 pesos por habitante por parte del gobierno estatal y 15 pesos por habitante por cada uno de los municipios.

PASAR A UNA PRODUCCIÓN DE LA METRÓPOLI NEGOCIADA:

- Lograr una mayor implicación de la comunidades en la definición de los proyectos metropolitanos
- Incluir una fase de concertación con publicaciones de las notas técnicas o estudios de impacto (económico, urbano, ambiental) de los proyectos que se propongan.
- Instalar un mecanismo de observatorio metropolitano del mercado inmobiliario





1. Christine Molle Nelle
2. Evangelina Guerra Lujan
3. Elspeth Reddish
4. Thang Nguyen Viet
5. Alexandra Kozak
6. José Fernando Nieto Rueda

- Urbanista
- Arquitecta urbanista
- Paisajista
- Urbanista
- Arquitecta urbanista
- Arquitecto urbanista

- Camerún
- México
- Inglaterra
- Vietnam
- Rusia
- México

LA METRÓPOLI DEL BAJÍO: LUGAR DE ENORGULLECE



B

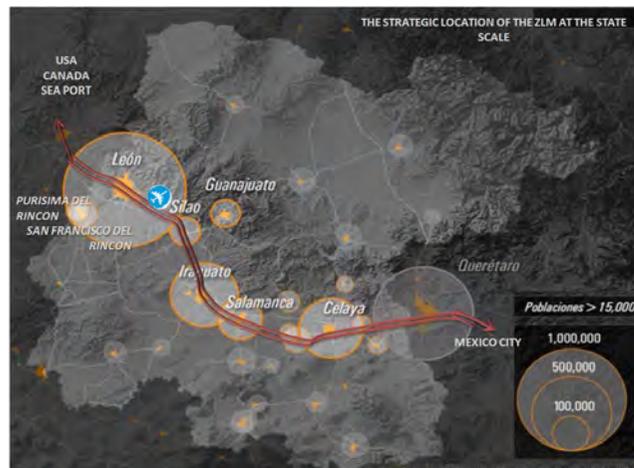
LA METRÓPOLIS DEL BAJÍO: LUGAR QUE ENORGULLECE

UNA POSICIÓN GLOBAL

ESTRATÉGICA

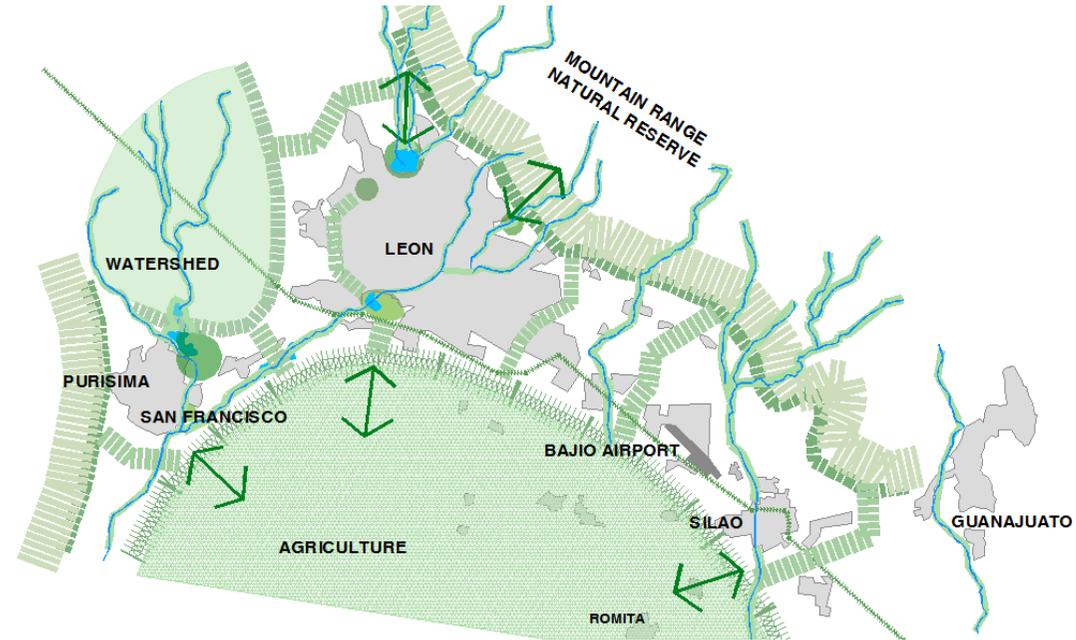


A la escala nacional León goza de una situación geográfica estratégica. Tiene una vinculación carretera y ferroviaria directa con EUA, Canadá, Ciudad de México, así como con puertos marítimos. Se localiza además en medio de de las tres principales ciudades mexicanas que forman un triángulo de crecimiento económico muy importante.



A la escala estatal, la Zona Metropolitana de León es la más grande concentración urbana sobre el corredor industrial del Bajío. Su posición se ha reforzado con la construcción del Puerto Interior.

COMPARTIENDO EL PAISAJE



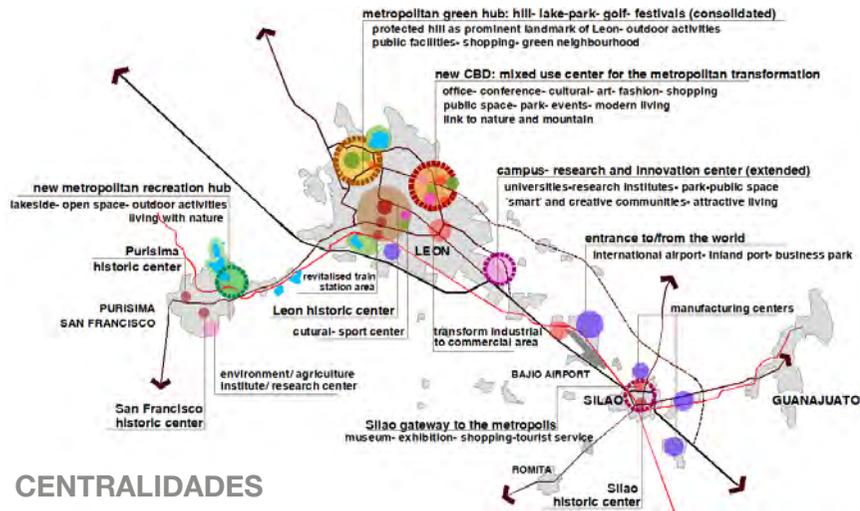
Los cuatro municipios comparten un mismo marco ambiental y un mismo paisaje

NUESTRO ACERCAMIENTO RESPECTO A ESTE IMPORTANTE PATRIMONIO

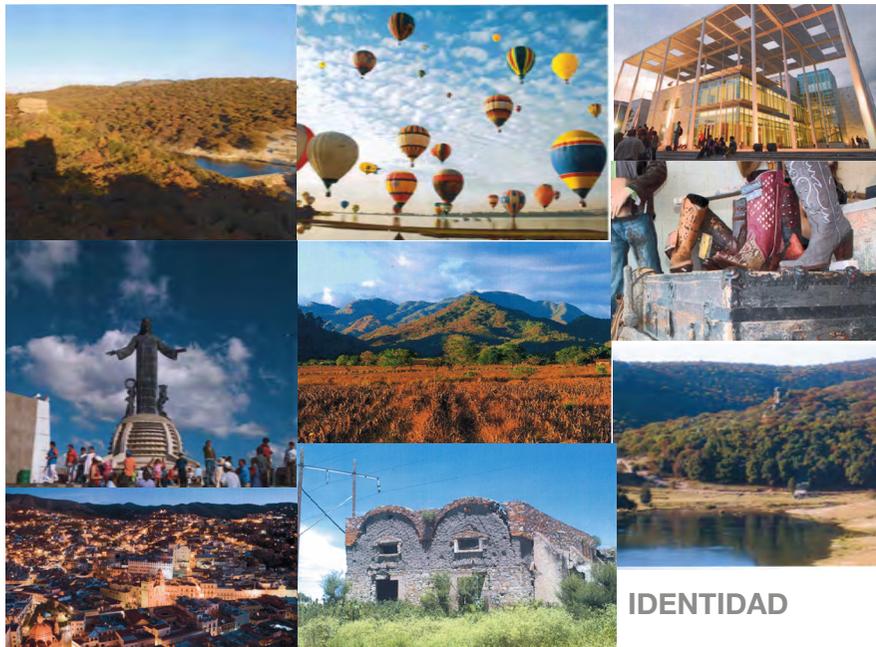
Deseamos contener la expansión urbana utilizando el gran potencial de los espacios vacíos al interior de la ciudad para que las tierras de uso agrícolas conserven su vocación, cuestión de gran relevancia en términos ecológicos, económicos e históricos. Deseamos conectar de nuevo a los habitantes de la metrópoli con el paisaje y ofrecerles un ambiente sano. Proponemos la creación de mercados para pequeños productores, los cuales servirán como vínculos entre el campo y la ciudad. La producción agrícola deberá fomentarse fuera de la mancha urbana en todos los municipios. Se buscará la siembra de productos de bajo consumo de agua, así como mecanismos para el ahorro de la misma. Proponemos dos grandes conexiones con las montañas: una en San Francisco (a través del parque municipal donde se pueda andar en bicicleta y escalar. La otra, a las afueras de León, conectará la ciudad con la Reserva Natural de Sierra de Lobos. Estas acciones irán acompañadas de estrategias de promoción sobre la conciencia ecológica y la protección del medio ambiente. En este sentido proponemos un proyecto comunitario para la reforestación para combatir la erosión en las laderas de los terrenos con pendiente (sólo plantando vegetación nativa) así como a lo largo de carreteras de tráfico intenso (para combatir la contaminación); este tipo de proyectos irán insentivando el sentido de pertenencia y incrementando el involucramiento de la población para prevenir la tala ilegal. Proponemos que los cauces de agua en la ciudad, en lugar de entubarse, se abran y sean tratados paisajísticamente para permitir la infiltración natural en los suelos y así permitir la recarga de los acuíferos.

POLÍTICAS GENERALES: Conservar el uso agrícola de la tierra, mecanismos que promuevan el ahorro de agua en la producción agrícola, proteger el bosque de la sierra y corredores verdes entre las manchas urbanas, abrir los cauces entubados.

MARCO ESTRUCTURAL

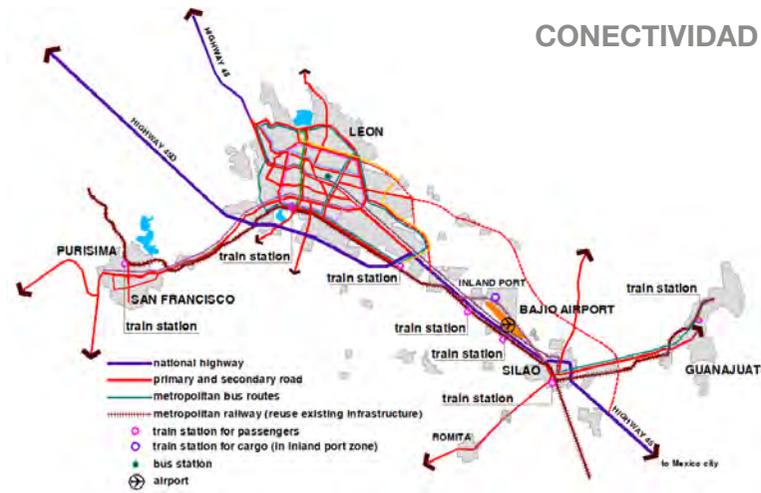


CENTRALIDADES



IDENTIDAD

CONECTIVIDAD



CENTRALIDAD: Proponemos la consolidación de las centralidades existentes y usar el potencial de los baldíos estratégicamente ubicados para la creación de nuevas centralidades de carácter distintivo. Proponemos promover las ciudades compactas y el balance en términos de actividades económicas y el desarrollo de infraestructura a lo largo del territorio metropolitano, buscando la complementariedad y no la competencia entre los municipios. Con base en lo anterior propondremos la generación de sitios de interés a escala global (con impacto sobre toda el área metropolitana que fomente el crecimiento económico); a escala municipal (que sepan responder a las necesidades que cada ciudad presenta); así como a escala de barrio (donde se busque mejorar la calidad de vida de los habitantes).

CONECTIVIDAD: Proponemos un sistema metropolitano de transporte que integre de manera eficaz los cuatro municipios. Sabemos que el tema del transporte es clave para el desarrollo de un territorio como el de la ZML, donde el flujo de personas entre municipios es intenso. Al verse ya saturada la autopista 45, proponemos alternativas que apuesten por mejorar la calidad de vida de los habitantes y por combatir la problemática ambiental: un tren metropolitano que reutilice las vías existentes y que impulse la rehabilitación de las antiguas estaciones de ferrocarril. Este proyecto, además de atender a una demanda de usuarios potenciales al interior de cada municipio, parte de la estrategia tendrá una vocación turística. Proponemos también consolidar el actual sistema integral de autobuses de León y extenderlo hacia el resto de los municipios, además de ligarlo a otras estrategias de movilidad no motorizada.

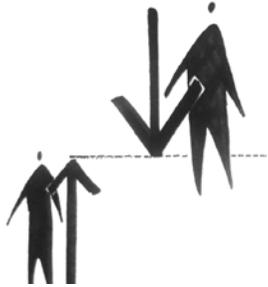
IDENTIDAD: Un lugar que enorgullece. Celebración de la identidad en la diversidad. Existen ciertos rasgos que son únicos en cada uno de los municipios que integran la ZML. Nuestro objetivo es que sus habitantes pongan en valor tanto lo que los distingue como el patrimonio cultural compartido. Esto se puede convertir en una poderosa herramienta para generar cohesión social a través de la identidad.

PROPUESTA DE DESARROLLO

CENTRALIDADES METROPOLITANAS

ACERCAMIENTO

NUEVAS CENTRALIDADES DE CARÁCTER DISTINTIVO

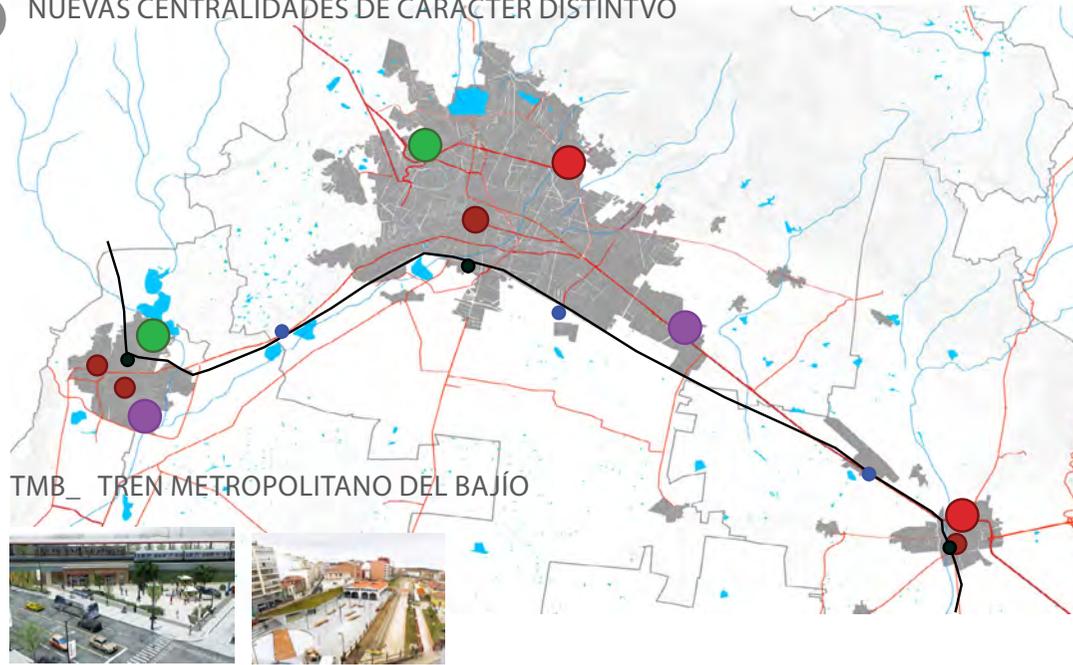


Combinar las estrategias gubernamentales de planeación con el involucramiento ciudadano.

Consideramos de suma importancia continuar reforzando la dinámica urbana a nivel metropolitano a través de estrategias de largo plazo para la generación de infraestructura física (desarrollo tangible: equipamiento urbano, vivienda, ...).

De manera paralela, proponemos que se inicie la promoción de intervenciones pequeñas a escala del barrio que detonen la renovación urbana. Para ello requiere menos dinero y menos tiempo (desarrollo intangible: festividades, eventos culturales, infraestructura efímera/temporal/nómada). En la misma lógica, proponemos igualmente el impulso de infraestructura física de dimensiones modestas a la escala de barrio (parques en espacios residuales, áreas de juego, espacios de convivencia). En pocas palabras se trata de realizar intervenciones modestas que se insertan en la lógica de estrategias de mayor alcance, las cuales se basan en los tres criterios clave que dan sustancia a nuestra estrategia global: centralidad, conectividad e identidad.

Nuestro objetivo es poner a disposición de las autoridades de la ZML una serie de herramientas y estrategias que sean factibles, flexibles y certeras, privilegiándolas sobre propuesta de diseño de corte más rígido.



TMB_ TREN METROPOLITANO DEL BAJÍO



CBD_CENTER BUSINESS DISTRICT



CAMPUS DE INVESTIGACIÓN TECNOLÓGICA



COMPLEJO ECOTURÍSTICO



ALDEA DE LA MANUFACTURA



INSTITUTO DE AGRICULTURA



BARRIO SUSTENTABLE



TREN: Las centralidades en torno a las estaciones de tren detonarán renovación urbana de barrios históricos. Por su ubicación, serán puntos de vinculación entre el campo y la ciudad.

CBD: Desarrollo inmobiliario de altas densidades con usos mixtos en torno a un nodo estratégico en la ciudad; conectará de la metrópolis con el medio natural a través de un parque. Un centro de negocios y de actividades diversas de talla mundial al servicio de toda el área metropolitana.

ALDEA DE LA MANUFACTURA: relacionada con la industria automotriz (que se apoya en las universidades locales) con vivienda para obreros y estudiantes, áreas de exhibición y de entrenamiento, así como otros usos mixtos.

CAMPUS DE INVESTIGACIÓN TECNOLÓGICA: plataforma de innovación que albergará jóvenes talentos nacionales y extranjeros. Bien conectada con las empresas instaladas en el Puerto Interior para implementación de proyectos.

INSTITUTO DE AGRICULTURA: reforzará la vocación de origen de San Francisco, íntimamente ligado con su identidad, apostando por la tecnificación del campo para ahorrar recursos y mejorar la producción.

COMPLEJO ECOTURÍSTICO: Espacio recreativo para todos los habitantes de la metrópoli promoviendo el contacto con la naturaleza de manera sustentable.

BARRIO SUSTENTABLE: Desarrollo denso de usos mixtos aplicando tecnologías verdes. Un hito que promueba replicar estos principios a otros espacios de la ZML.

LA CREACIÓN DE UN CENTRO DE BARRIO O UNA HERAMIENTA CONCEPTUAL PARA LA RENOVACIÓN URBANA

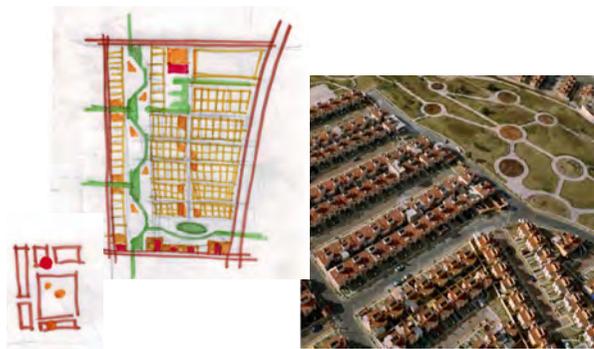
Aquí presentamos una estrategia de intervención basada en nuestros criterios clave (centralidad, conectividad e identidad) aplicada a una serie de diferentes tipos de espacios baldíos identificados durante el estudio del tejido urbano de cada municipio de la ZML.

SILAO LEÓN



- Problema: un desarrollo habitacional colindante con la carretera 45 tiene el espacio de amortiguamiento como baldío; al interior de un fraccionamiento de vivienda de producción en serie tiene un área de donación sin usar.
- Se detecta la posibilidad de intervenir con el objetivo de consolidar el tejido urbano generando una centralidad a partir de un espacio marginado.
- Este tipo de problemática se repite muy constantemente en varios de los municipios.
- A partir de ahí proponemos intervenir para crear una centralidad a nivel de barrio.
- A una escala de ciudad proponemos estructurar vacíos por medio de nuevas centralidades en este caso pensamos en un proyecto al que hemos catalogado como Workshop Village.
- La fuerte división que existe en la ciudad a causa de la 45 se mitiga proponiendo un complejo con un colchon verde y una necesaria conectividad peatonal.
- Proponemos en espacios ya configurados usar vacíos entre colonias insertando espacios verdes compartidos. Esto dará un sentido de comunidad y se generará una importante centralidad.
- Estos parques lineales contarán con nuevo equipamiento.

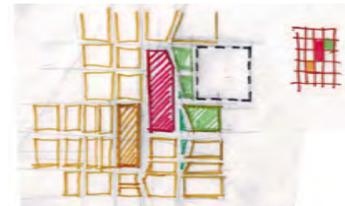
- Problemática: Se observa un importante crecimiento de las periferias en forma de Archipiélago.
- Es necesario reclamar la calle como espacio común de automóvil peatón.
- El vacío como espacio generador de "sociedad", como herramienta para reforzar el tejido social.
- Lugar para el emponderamiento social.
- Centralidades verdes que conectan a a su vez importantes centralidades en los barrios.
- Observación: la ciudad no crece por jerarquías, es igual en todos lados.
- Irregularidad importante. No hay espacio público.



DEL MUNICIPIO

SAN FRANCISCO Y PURÍSIMA DEL RINCÓN

- Problemática de grandes espacios en desuso.
- La vía férrea ha dividido de manera importante los territorios de Purísima y San Francisco.
- Tiene la ciudad gran potencial para albergar áreas verdes en los espacios vacíos (una importante y clara trama) que consideramos de gran necesidad.
- Dentro de la ciudad consideramos la falta de ejes claros que ordenen la ciudad en diversos cuadrantes. Al rededor de estos sitios hay vivienda de uno o dos pisos, así que se puede crear una verdadera centralidad a la escala de barrio que fomente la interacción entre sus habitantes.



A las afueras de Purísima se encuentran desarrollos habitacionales que están inmersos prácticamente en el paisaje rural y natural, pero al parecer las construcciones no fueron pensadas tomándolo en cuenta.

- Proponemos pequeñas intervenciones mínimas sobre el paisaje circundante para la creación de espacios de convivencia.
- Promover igualmente la creación de centralidades sobre espacios en desuso en puntos estratégicos.

CENTRALIDADES EN BARRIOS HISTÓRICOS



Morfología de los barrios históricos



Barrios habitacionales: recuperación de espacios cedidos a los automóviles para áreas verdes y/o peatones.



La participación ciudadana en los proyectos sobre el espacio público promueve el compromiso y el sentimiento de pertenencia.

- Problema abandono de los barrios históricos.
- Proponemos la implementación de políticas que promuevan proyectos de renovación que se adapten mejor a la demanda actual (de viviendas para familias numerosas a viviendas para familias pequeñas, por ejemplo); la densificación al interior de las manzanas, el uso mixto de las plantas bajas; así como el empleo de los espacios vacíos para construir áreas verdes y lugares de convivencia.

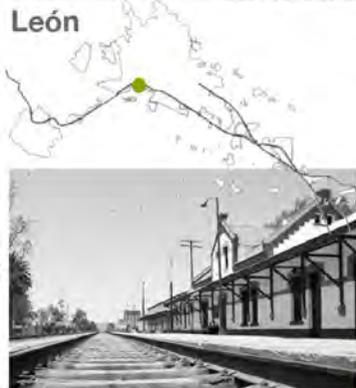


Pasajes peatonales



SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE ME

Rehabilitación de las 3 antiguas estaciones / Renovation of 3 old stations



Patrimonio Cultural +
Conectividad Metropolitana /
Cultural Heritage +
Metropolitan Connectivity

Sistema Metropolitano
de Transporte



Cicloviías
Cycle paths



Peatones /
Pedestrian



Vehículos /
Cars



Nuevas Centralidades
New Centralities



4 Acciones Clave
Key Actions

Calles como espacio compartido /
Streets: shared space
Empedrados / Cobbles



Silao Station

Inserción de 3 Nuevas Estaciones / Inserting 3 New Stations /



1 San Germán

Paisaje característico de la Metrópolis del Bajío.
Conexión estratégica al proyecto propuesto: Complejo
Ecoturístico. / Characteristic landscape of Bajío Metropolis.
Strategic connection to the proposed project: Ecotouristic
Complex.

2 UTL | UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE LEÓN

Zona estudiantil importante. Nuevo proyecto que proponemos
en el Campus de la Universidad Tecnológica de León. Facilita
el conmutar de estudiantes, profesores, investigadores y otros
usuarios del contexto inmediato. / Important student area. New
project proposed in the campus of the Technological University
of León. Facilitates commuting students, teachers, researchers
and other users of the immediate context.

3 Aeropuerto | Airport

Conexión clave para el turismo. El estado de Guanajuato
superará este año los 20 millones de visitantes. / Key tourism
connection. The state of Guanajuato will exceed 20 million visi-
tors this year.

TROPOLITANO: EL CASO DE SILAO

Silao:

The Gateway to The Bajío Metropolis

Recuperar el sentido de Centralidades Existentes

Regain a sense of Existing centralities



Municipio y Ciudadanos:
Programa de Reforestación
Estratégica
de Parques y Jardines

Municipality and
Citizens: Strategic
Reforestation Program
for Parks and gardens



●●●●●●●●●●  Rutas Peatonales
Pedestrian Routes

●●●●●●●●●●  Ciclovías
Bicycle Paths

●●●●●●●●●● SMT- TREN / TRAIN
Sistema Metropolitano
de Transporte

●●●●●●●●●● SMT- CAMION / BUS
Sistema Metropolitano
de Transporte



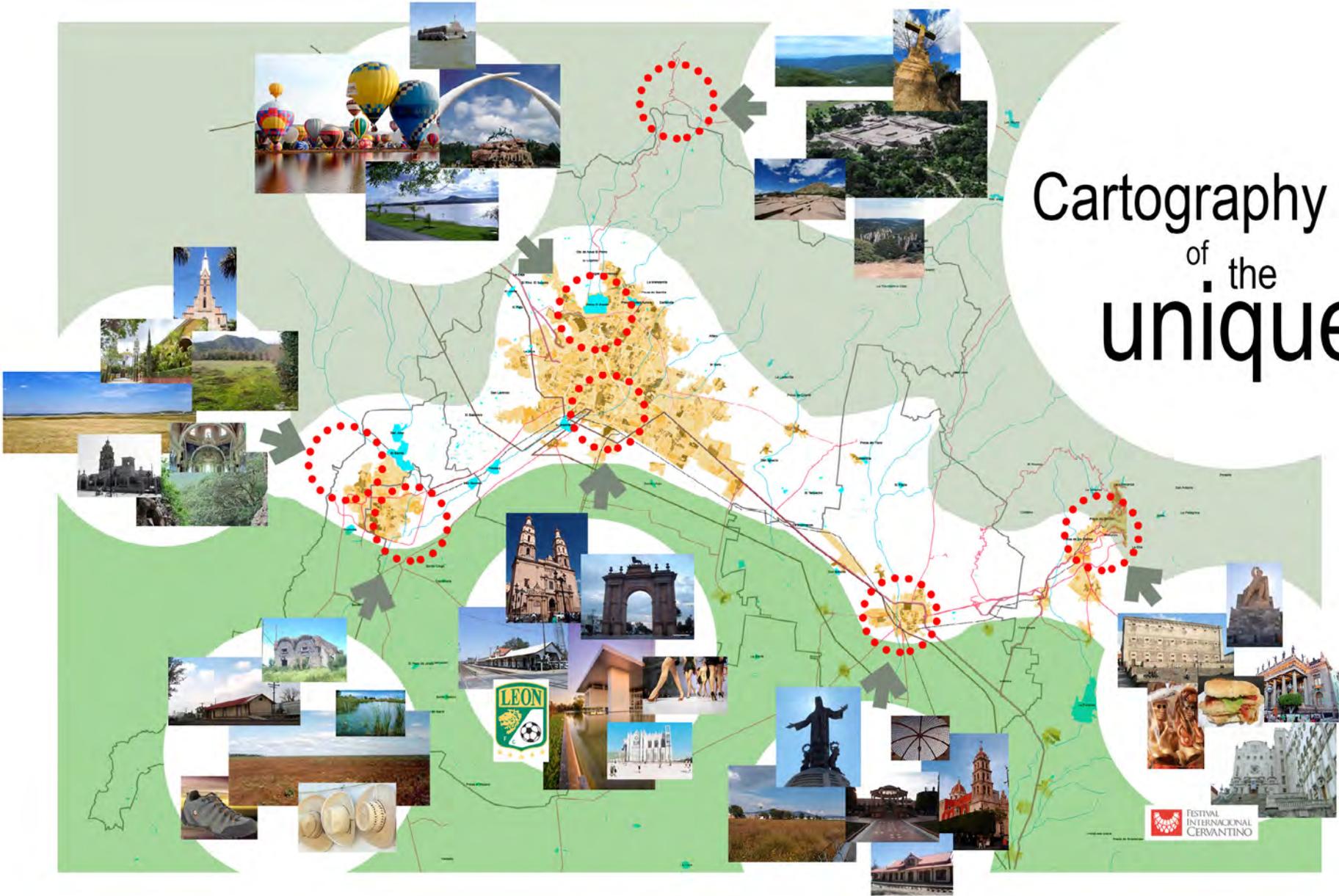
Nuevos Usos:
Rehabilitación Estratégica de Inmuebles de alto
valor patrimonial (Ej. Rutas Peatonales)
Strategic Properties Rehabilitation high
equity (Pedestrian Routes)



Rehabilitación de Antigua Estación de Tren |
Patrimonio Cultural + Conectividad Metropolitana

Rehabilitation of Old Train Station |
Metropolitan Connectivity + Cultural Heritage

Cartography of the unique

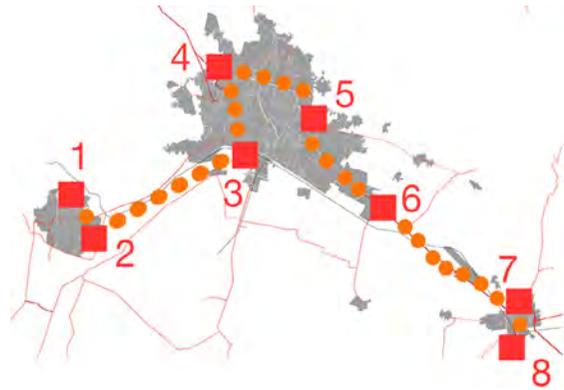


FESTIVAL
INTERNACIONAL
CERVANTINO

Celebrando hitos existentes, mercados
y productos únicos de la ZML.



DETONADORES PARA LA INTERGRACIÓN CIUDADANA EN LA REFLEXIÓN ENTORNO A LOS ESPACIOS BALDÍOS



FESTIVAL DE ARTE METROPOLITANO

Un detonador de la nueva dinámica metropolitana
Vibraciones que se van replicándose en torno a la construcción del territorio

+ ATRAER LA ATENCIÓN DE LA POBLACIÓN EN TORNO A LOS ESPACIOS VACÍOS DE LAS CIUDADES
+ HACIENDO TRABAJAR A LAS AUTORIDADES DE LOS CUATRO MUNICIPIOS EN TORNO A UN PROYECTO COMÚN
+ CREANDO UNA HERRAMIENTA QUE CONTRIBUYA A CREAR EL PARADIGMA METROPOLITANO
+ CREANDO ESPACIOS DE ENCUENTRO PARA INICIATIVAS QUE PROMUEVAN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA IDENTIDAD ENTORNO A UN TERRITORIO COMPARTIDO

- Creando un recorrido de manifestaciones artísticas a lo largo de los cuatro municipios.
- Implementando una ruta temporal de transporte público para la visita de los sitios intervenidos.
- Asignando a cada artista o colectivo un tema a tratar en cada espacio.
- Vinculando la celebración con actividades de involucramiento ciudadano para reflexionar en torno a la identidad metropolitana

Esta página muestra un plano donde las intervenciones efímeras pudieran realizarse, así como algunas temáticas sugeridas para el desarrollo de los proyectos artísticos.

SPOT

1. Purísima - Ojo de agua
2. San Francisco - Estación de tren
3. León - Estación de tren
4. León - Cerro Gordo
5. León F. Villa/V. Valtierra
6. León - Antiguo aeropuerto
7. Silao - Carretera 45/77
8. Silao - Estación de tren

TEMA SUGERIDO PARA LOS ARTISTAS

AGUA Y ACTIVACIÓN FÍSICA (masa crítica, esculturas que aborden de cuidado del agua)
 AGRICULTURA (mercado temporal, espacio público, puerta de entrada a la ciudad)
 AGRICULTURA (parque efímero, circulaciones no motorizadas, mercado temático)
 ALDEA VERDE (energía solar, techos verdes y otras propuestas relacionadas con la energía)
 DENSIDAD (empleo, cultura, entretenimiento)
 TECNOLOGÍA (Diseño industrial, innovación, instalaciones luminosas, exhibiciones)
 ALDEA DE LA MANUFACTURA (exhibición de vehículos no motorizados, nuevas tecnologías)
 AGRICULTURA (mercado y arte de la calle)



MECANISMOS DE IMPLEMENTACIÓN PARA NUESTROS PROYECTOS

RED DE CENTRALIDADES

METROPOLITANAS

- Buscar proyectos de conversión entre el sector público y el sector privado para la generación de nuevas centralidades de carácter distintivo con proyección regional.
- Cada municipio estrá a cargo de implementar el proyecto que le corresponde a su territorio.
- En las nuevas centralidades se promoverán desarrollos de alta sustentables, con espacios públicos generosos, con usos mixtos.
- Todo nuevo desarrollo deberá de vincularse a la creación de nuevas centralidades, al tiempo que se restringirá la expansión hacia las periferias con políticas rígidas de uso de suelo y declaraciones de reservas naturales.
- Será necesaria una fuerte gobernanza a nivel metropolitano no sólo en la elaboración de buenos proyectos, sino también para garantizar de éstos se lleven a cabo conforme a lo planeado.

MUNICIPALES

- En cuanto al uso de suelo, los instrumentos de regulación deberán de reformarse para autorizar y fomentar los usos mixtos para la consolidación de centralidades, así como los desarrollos de alta calidad ambiental.
- Se podrán iniciar proyectos que impliquen infraestructura de mínima, de bajo presupuesto, así como actividades efímeras que detonen la participación ciudadana en la regeneración urbana.
- De igual modo, deberá intentar vincularse todos los nuevos desarrollos con la creación y consolidación de centralidades.

DE BARRIO

- Se recomendará actuar sobre locaciones que tengan por su localización la vocación de centralidades.
- Se promoverá la participación ciudadana en torno a los espacios de este tipo, lo que promoverá el compromiso y el sentimiento de pertenencia. En cuanto a este rubro, las autoridades municipales deberán de dar seguimiento puntual a los procesos.
- El papel de las autoridades municipales deberá ser el de conciliador entre los intereses de los propietarios de los terrenos y aquellos de los habitantes del barrio.

CONECTIVIDAD

EL TREN METROPOLITANO

- Lograr un acuerdo con las autoridades competentes en la materia sobre el uso de las vías del ferrocarril que permitan la cohabitación del proyecto propuesto con los concesionarios.
- Generar proyectos de reciclaje urbano para antiguas las estaciones y los barrios circundantes.
- La estrategia de proyecto deberá de combinarse para darle mayores posibilidades de éxito: por un lado estarían los posibles usuarios regulares (estudiantes/obreros que se desplacen del hogar al trabajo) y por el otro los turistas que se interesen en este tipo de transporte para la vinculación de destinos culturales y de recreación.
- Los alcances de este proyecto deberán de posicionarse en una propuesta que se adapte a la capacidad instalada en la actual red ferroviaria, descartando de hacer sobre ella un tren de alta velocidad.
- Se privilegiará una visión de intergración metropolitana a través de una infraestructura existente, lo que puede hacer que el proyecto pueda implementarse a corto/mediano plazo.



CELEBRACIÓN DE LA IDENTIDAD

CARTOGRAFÍA DE LO ÚNICO: CREANDO UN RECORRIDO TURÍSTICO METROPOLITANO

Las autoridades municipales deberán:

- Tener la disposición de apertura para hacer de éste un proyecto común y de enfoque integrador.
- The municipalities should:
- Organizar a nivel de cada municipio una consulta pública, que le dará legitimidad y arraigo al proyecto.
- Concebir este proyecto con un enfoque olístico, el cual integre tanto elementos de patrimonio tangible como elementos de patrimonio intangible.
- Generar un proyecto equilibrado, en el que cada municipio encuentre el lugar que le corresponde, de manera que el proyecto logre promover cada entidad de manera incluyente y eficaz.

EL FESTIVAL DE ARTE METROPOLITANO

- Hacer de esta estrategia un detonador para comenzar la construcción de una entidad metropolitana.
- Apoyar este proyecto en el conjunto de estrategias de integración intramunicipal que ya estén siendo implementadas, como podría ser la implementación de un transporte público integral, la unificación de mobiliario urbano para todas las entidades...
- Sumar esta estrategia de carácter efímero con otras de mayor alcance (construcción de equipamiento en terrenos donde se propone este proyecto, por ejemplo).





C

1. Claudía Angélica Suárez
2. Jacques Deval
3. Caroline Stamm
4. Hugues Giraudy
5. Valérie Helman
6. Rodolfo Fabián Ozuna Espinosa

- Arquitecta Paisajista
- Arquitecto Urbanista
- Arquitecto DPLG
- Arquitecta DPLG
- Arquitecto Urbanista

- México
- Francia
- Francia
- Francia
- Francia
- México



LA ESTRUCTURA PAISAJÍSTICA: EQUILIBRAR LA CIUDAD CON SU TERRITORIO

DÍAGNÓSTICO // UN TERRITORIO AMENAZADO POR LA EXPANSIÓN URBANA

Cualidades

La Zona Metropolitana de León (ZML) goza de una situación natural privilegiada con un paisaje de meseta (1) y de montaña (2) al oeste y al norte, y una zona agrícola (3) al sur. Todo el territorio es atravesado por arroyos bordeados con mezquites (4).

La ZML tiene también grandes cualidades urbanas y arquitectónicas que forman un paisaje patrimonial a la escala metropolitana. Se distribuyen en su territorio 1299 comunidades rurales con arquitectura vernácula y haciendas en estado de ruina que podrían ser valorizadas (5-6). Las tres áreas urbanas de la zona metropolitana cuentan con un patrimonio construido común constituido por estaciones de tren (7), plazas (8-9) y calles con casas coloridas (10).

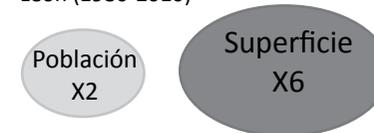
La ZML es un territorio dinámico económicamente: integra actividades industriales (11), de servicio y universidades (12) e institutos de investigación. Estos espacios son la riqueza de la ZML.



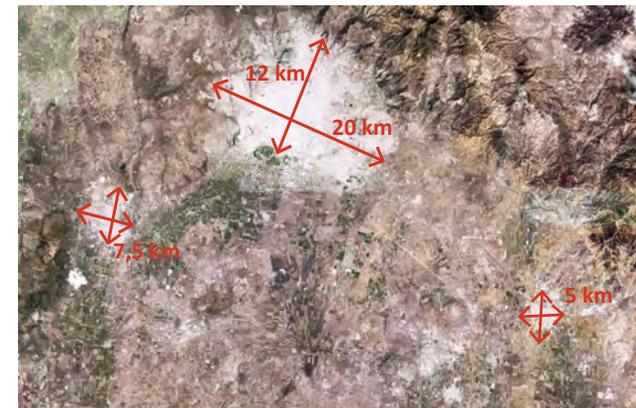
Problemás

Sin embargo, la ZML se caracteriza desde los años ochentas por una expansión urbana y densidades bajas. A título de ejemplo, la ciudad de León tiene una superficie similar a la de París y cuenta con 800.000 habitantes menos.

León (1980-2010)



	Población	Área urbana (km ²)	Habitantes por ha
León	1.436.486	114	126
Paris	2.257.981	105	215



Este fenómeno de expansión espacial se distinguió durante las últimas décadas por un crecimiento discontinuo y el desarrollo de fraccionamientos formales (13) e informales (14) horizontales en la periferia de las áreas urbanas. La expansión provocó una serie de problemás y desigualdades: estos nuevos barrios son monofuncionales (15), deficientes en espacios públicos (16), no conectados a la ciudad y no integrados al paisaje. El entorno natural de la ZML hoy es amenazado y la calidad de vida de sus habitantes cuestionada.

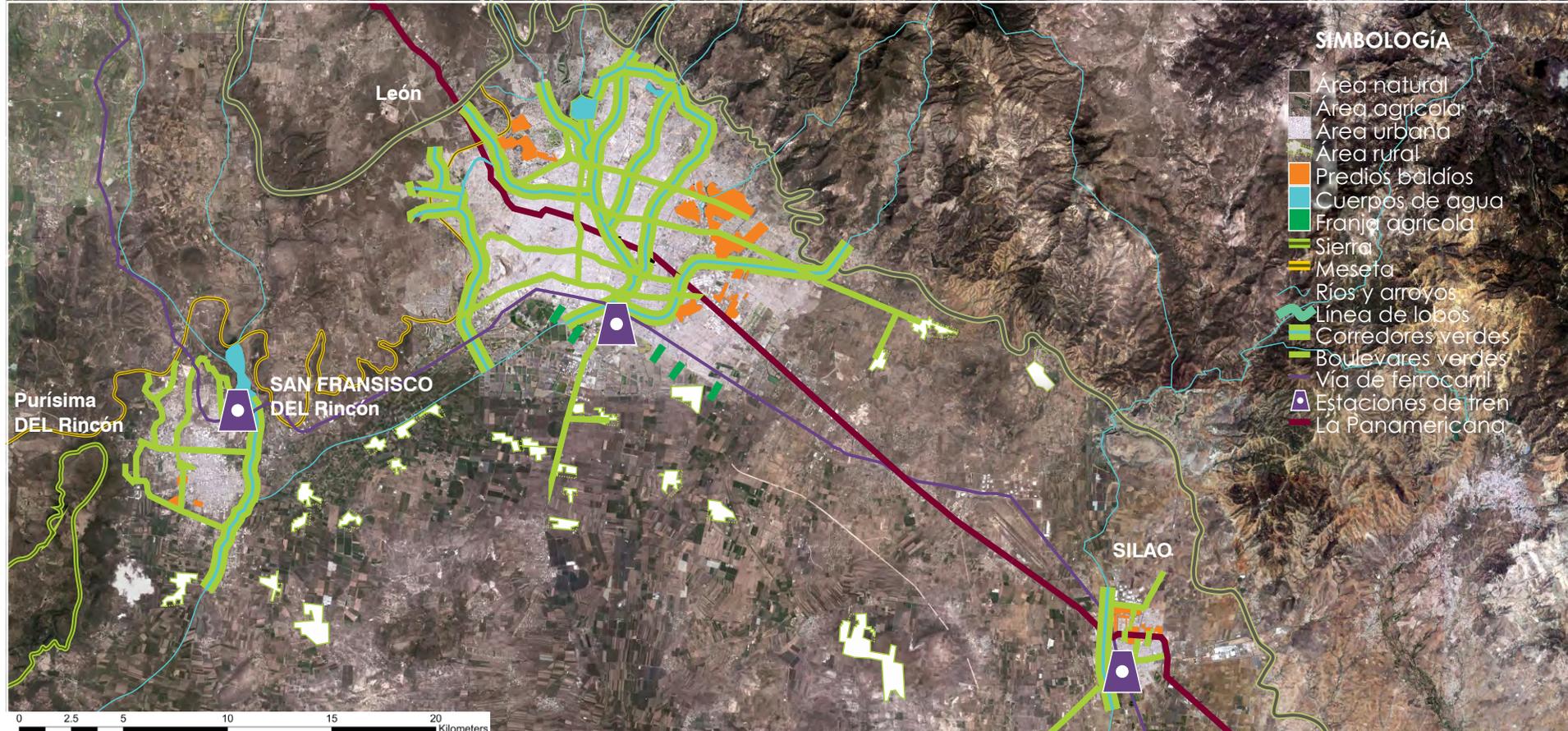


PLAN MAESTRO // ¿CÓMO REENCONTRAR EL EQUILIBRIO ENTRE LA CIUDAD Y SU TERRITORIO?

Para reencontrar el equilibrio ciudad – naturaleza, se proponen diferentes estrategias:

- Hacer entrar la naturaleza, estructurando la ciudad
- Intervenir las interfaces ciudad – naturaleza
- Densificar la ciudad sobre ella misma favoreciendo al mismo tiempo usos mixtos (sociales y programáticos)
- Conectar los espacios urbanos fragmentados
- Crear un paisaje contemporáneo metropolitano (eje magistral, referencia)

Todas estas estrategias territoriales deberán ser acompañadas por mecanismos de coordinación metropolitana y participación ciudadana.



Corredor verde Nantes

Plan Guia Chemetoff Nantes

Desvigne Boston baldíos e infraestructura

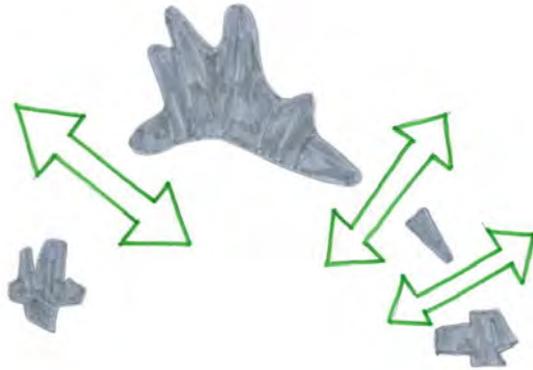
Olmsted Baltimore

JCN Forestier Buenos Aires

Bastide ciudad compacta+plaza

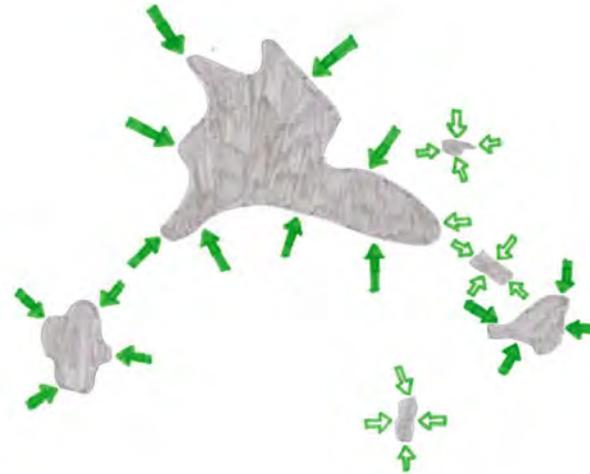
ESTRATEGIAS // REENCONTRAR EL EQUILIBRIO DEL PAISAJE // NATURALEZA Y PATRIMONIO

CONSERVAR RUPTURAS VERDES



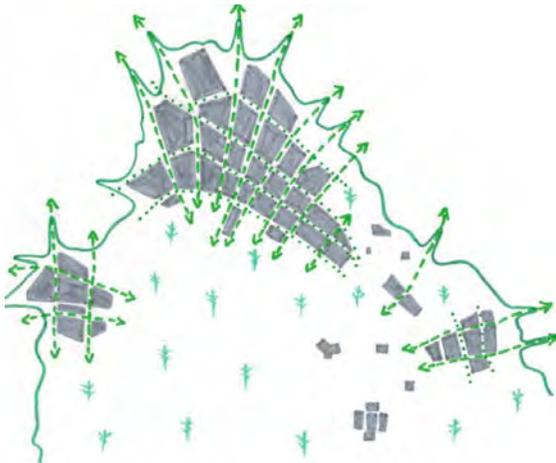
La naturaleza es el principal patrimonio común a la escala de la metrópoli. Es un recurso fundamental en cuanto a sustentabilidad, calidad de vida y economía. Por esta razón, la metrópoli no debe transformarse en una conurbación: hay que conservar rupturas verdes entre las tres zonas urbanas de la metrópoli, así como alrededor de los pueblos rurales, y preservar continuidades ecológicas entre los relieves y la zona agrícola.

REVERTIR LA PRESIÓN CIUDAD-NATURALEZA



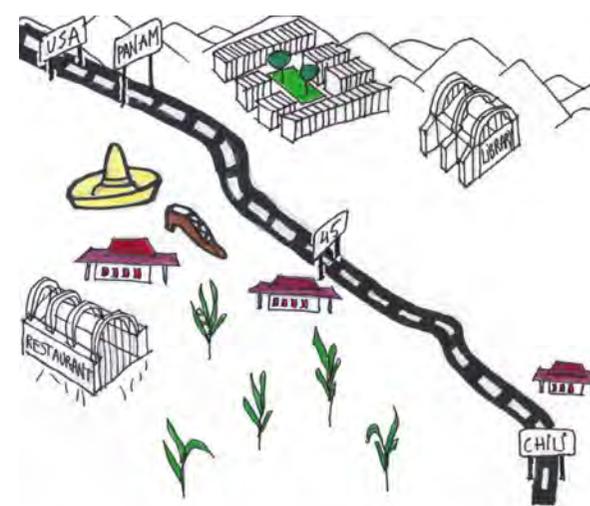
La ciudad tiene que ser compacta. Hay que revertir la presión de la urbanización sobre su entorno y transformarla en presión de la naturaleza sobre la ciudad para parar la expansión urbana y preservar la naturaleza alrededor de las áreas urbanas.

CREAR UNA RED DE CORREDORES VERDES EN LA CIUDAD



Debido al gran tamaño de las zonas urbanas, se tiene que estructurar la ciudad para diseñar espacios de escala humana. Cada habitante debe poder estar en contacto rápidamente con la naturaleza desde cualquier punto de la ciudad. Para eso, proponemos crear una red de corredores verdes haciendo uso de los arroyos que recorren de norte a sur (Ver Plan Maestro de Parques Lineales) y los boulevares que se extienden de este a oeste. Estos corredores integrarán ciclovías y aprovecharán los baldíos para ampliarse en parque.

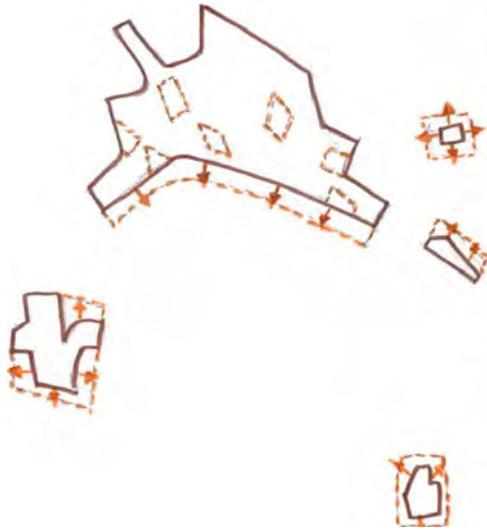
VIVIR EL PATRIMONIO COMÚN



El patrimonio natural (montaña, meseta, llanura agrícola) y construido (estaciones de tren de San Francisco del Rincón, León y Silao, haciendas y espacios históricos, plazas y espacios ordinarios cotidianos, línea metafórica de la Panamericana) deben reencontrar vitalidad. Estos lugares tienen numerosas potencialidades para implementar proyectos de transformación, renovación e instalación de equipamientos públicos...

ESTRATEGIAS // REENCONTRAR EL EQUILIBRIO DEL PAISAJE // DENSIFICACIÓN

GESTIONAR LA CIUDAD COMPACTA



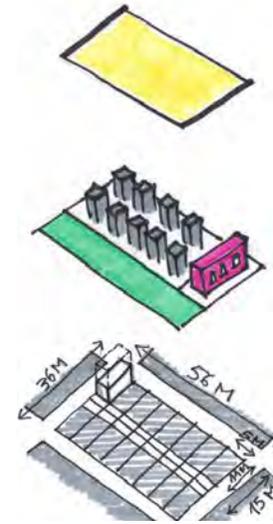
El esquema propuesto es el de ciudad compacta, lo que implica poner freno a la expansión espacial. Para responder a las necesidades de crecimiento de las ciudades, la estrategia principal es la utilización de los baldíos. Es posible considerar un desarrollo urbano limitado, planeado y controlado sobre la franja sur de León, alrededor de la vía de ferrocarril, y alrededor de los centros urbanos y rurales de la zona metropolitana en un segundo tiempo.

FAVORECER USOS MIXTOS



Es necesario desarrollar usos mixtos (residencial, comercial, áreas verdes, etc.) en todos los barrios de la metrópoli. Esta estrategia tiene que ser implementada en los baldíos pero también en los barrios existentes.

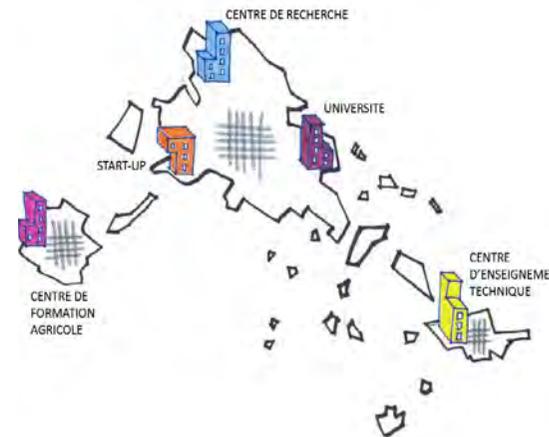
DENSIFICAR CONSTRUYENDO EN LOS BALDÍOS



Los baldíos ofrecen un potencial de edificación relevante para cubrir las necesidades en vivienda, espacios públicos y equipamientos:

Hipótesis :
 Superficie de los baldíos (León)=2300 ha
 75% uso residencial=1725 ha
 25% áreas verdes y equipamientos=525 ha
 Tejido urbano existente=100 casas / ha
TOTAL DE CASAS POTENCIALES
 = 171.130 casas
 = 684.523 individuos
 = 22 años de crecimiento de la población

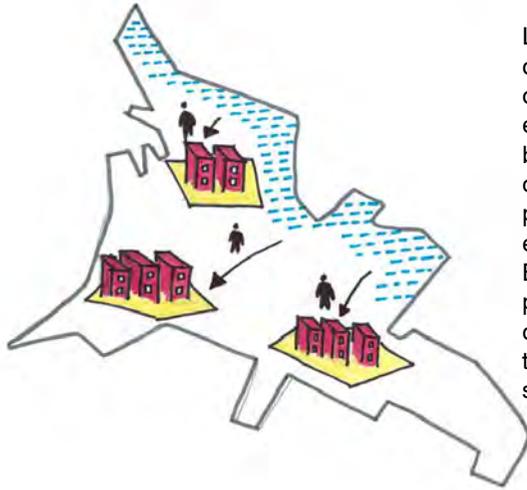
DINAMIZAR LAS PERIFERIAS



Para reducir las desigualdades y dinamizar las periferias, proponemos instalar equipamientos de educación superior e innovación cerca de los barrios periféricos y los polígonos de pobreza.

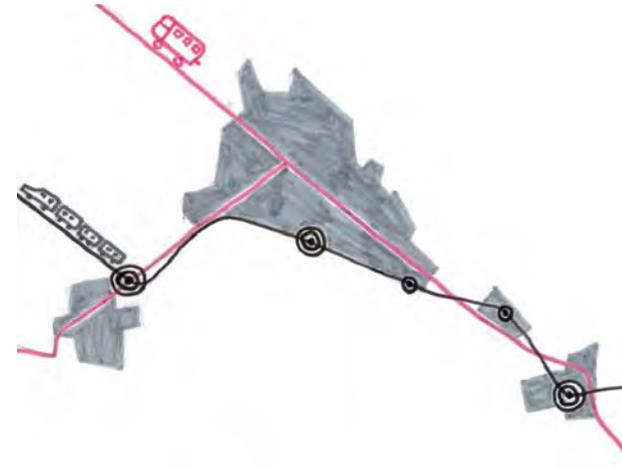
ESTRATEGIAS // REENCONTRAR EL EQUILIBRIO DEL PAISAJE // INTERFAZ CIUDAD-NATURALEZA

REUBICAR A LOS HABITANTES DE LAS ZONAS DE RIESGO



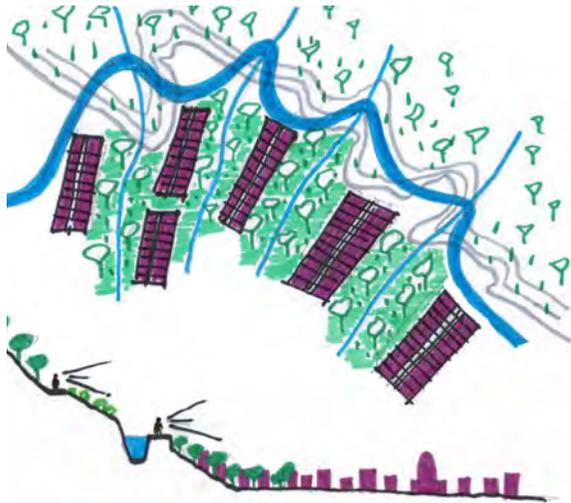
Los habitantes de las zonas de riesgo natural deben ser desplazados y reubicados en espacios seguros. Los baldíos disponibles son una oportunidad para alojar a estas poblaciones e integrarlas en el corazón de la trama urbana. Este tipo de desplazamientos permitirá reducir las desigualdades y al mismo tiempo aumentar la mezcla social.

DESARROLLAR TRANSPORTES PÚBLICOS METROPOLITANOS



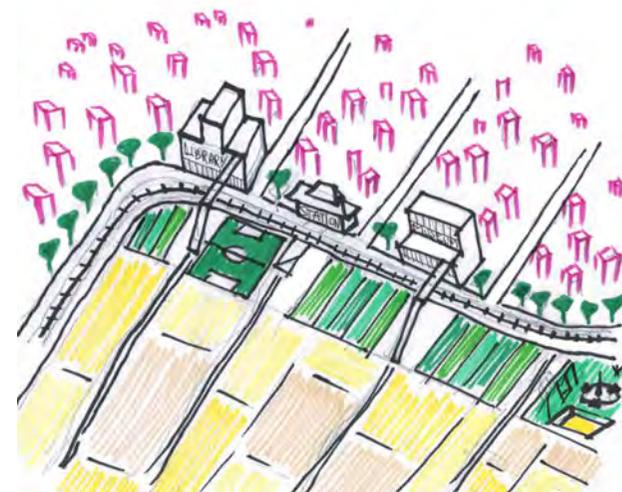
La falta actual de conexión entre los cuatro municipios puede resolverse con la implementación de un sistema integrado de movilidad a la escala metropolitana, que conecte el transporte público terrestre y ferroviario. La instalación de un tren de pasajeros entre las tres áreas urbanas convertirá las estaciones existentes en nuevas entradas de ciudades.

INTERVENIR LA INTERFAZ CON LA MONTAÑA: "LA LÍNEA DE LOBOS"



Para evitar la expansión urbana hacia el norte de la ciudad de León, proponemos dibujar, en el paisaje, una línea física y simbólica que delimita el área urbanizable: la "Línea de Lobos" (del nombre de la sierra inmediata). Esta línea paisajística se llenará de agua durante la temporada de lluvias. Será compuesta por equipamientos recreativos que ofrecen puntos de vista sobre la ciudad (mirador, cafés...) y dan acceso a rutas de senderismo.

INTERVENIR LA INTERFAZ CON LA ZONA AGRICOLA



De la misma manera que la "Línea de Lobos", los límites entre las áreas urbanas y agrícolas deben ser equipadas para impedir la expansión urbana, pero también para conectar la ciudad en su entorno natural y disfrutar de estos paisajes con su entorno. Las fachadas contiguas a la zona agrícola no deberán darle la espalda. Se instalarán huertas en alternancia con equipamientos deportivos, recreativos y culturales.

BALDÍOS // ESTRUCTURAR Y DENSIFICAR LA CIUDAD SOBRE ELLA MISMA / EL EJEMPLO DE AV. JOSÉ MORELOS



Favorecer la calidad de la ciudad con reglas sencillas

1. Definir la ubicación de un corredor verde (un arroyo, por ejemplo) que cruce varios baldíos y cruce diferentes boulevares urbanos
2. Definir una programación específica en relación con la jerarquía vial a tratar:
 - a) sobre los boulevares: actividades
 - b) al cruce entre boulevares y corredores: equipamientos públicos y paradas de bus
 - c) al borde de los corredores verdes: parques públicos, caminos y ciclovías
 - d) en el resto de los baldíos no ocupados por parques: viviendas organizadas según una trama vial que une el nuevo barrio a la estructura de la ciudad existente
 - e) al borde de los parques: edificios de vivienda altos (R+4)
 - f) atrás del borde de los parques: viviendas bajas (casas contiguas)

Así, la densidad perdida por los espacios públicos se compensa con las construcciones en altura. Los espacios públicos y los equipamientos incrementan el valor de los terrenos urbanizables al borde de los corredores verdes, lo que impulsará la iniciativa privada. En cuanto a las temporalidades, esta estrategia permite al final una planificación coherente sin necesariamente implicar un orden de acción preciso.



SILAO NORTE // DENSIFICAR Y UNIR LOS BARRIOS PERIFÉRICOS EXISTENTES



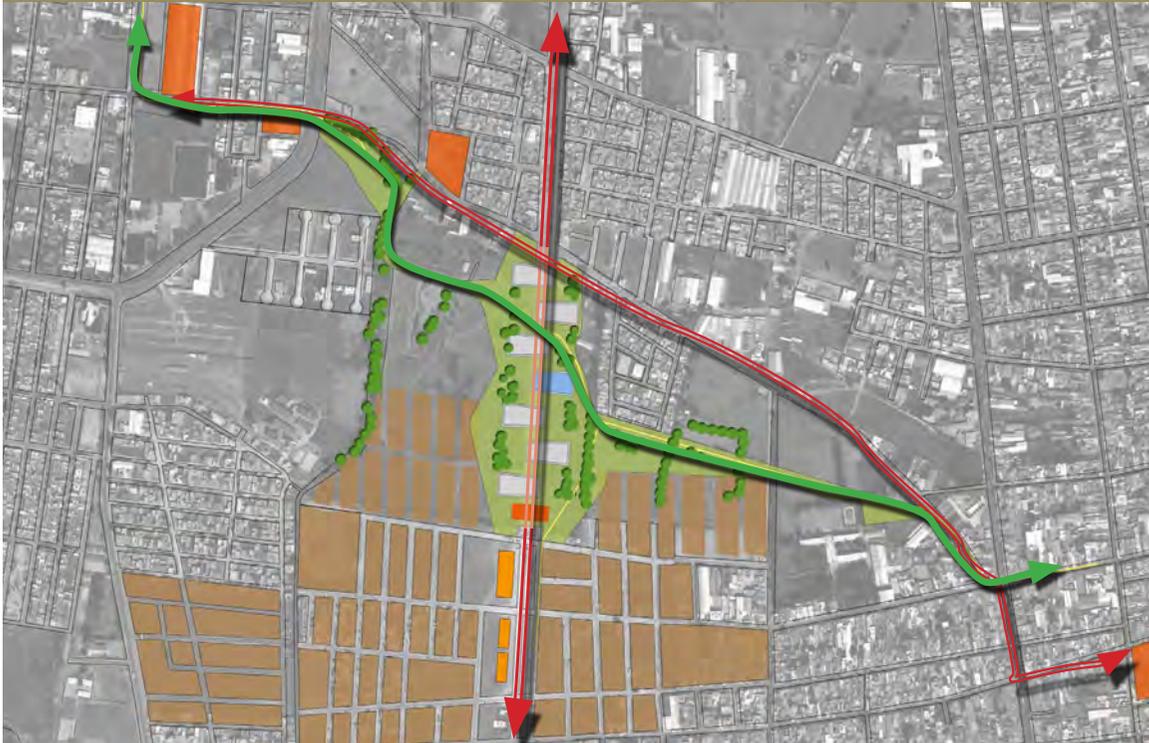
- Unir los barrios entre ellos y el centro histórico, ofrecer continuidad urbana, a través de una nueva trama vial
- Preservar los campos, limitar el crecimiento de la ciudad
- Densificar los huecos y los baldíos con vivienda
- Unir la periferia al centro a través de corredores verdes / ciclovías / pasarelas
- Equipar los barrios con espacios colectivos, centralidades
- Densificar la oferta industrial a lo largo de los ejes viales principales



- Unir las entidades urbanas fragmentadas
- Densificar la ciudad sobre ella misma
- Ofrecer áreas verdes estructurantes
- Instalar espacios comunes en los corredores verdes y al centro de los barrios

PLAZA DEL RINCÓN

UNA SUTURA URBANA



Los municipios de San Francisco y Purísima del Rincón actualmente están totalmente conurbados, formando una unidad funcional. Las prácticas de sus respectivas poblaciones no se ven interrumpidas por el límite administrativo que los divide, sin embargo, el trazo del Boulevard del Valle se plantea como una barrera urbana que rompe las dinámicas poblaciones y los flujos entre los dos municipios. Justamente el tramo de la quinta etapa del Boulevard del Valle, aún no construido, comprendido entre las calles López Rayón y Wagner representa el centro geográfico de estos dos municipios.

La vialidad López Rayón existente y con equipamientos importantes adyacentes (mercado y auditorio municipal, campos de fútbol y escuelas) es un eje que une virtualmente los dos centros de los municipios de Purísima y San Francisco del Rincón. Se propone convertir la calle López Rayón en un corredor peatonal, cultural y comercial que una las dos plazas centrales, generando un corredor con una distancia de 2.6 km (30 min. a pie).

Se plantea construir la quinta etapa del Boulevard del Valle de forma subterránea, lo que permite crear un espacio central permeable, en lugar de un barrera. Este espacio central se convierte en un gran espacio común intermunicipal, una especie de "sutura urbana" a través de una sucesión de plazas y áreas verdes, rematando al sur con un Museo de Arte.

En las áreas verdes se busca promover la flora nativa (*Ipomoea murucoides*, *Prosopis laevigata*, *Acacia farnesiana*, *Tecoma stans*) para apreciar el paisaje "amarillo" característico de estas zonas. Por otra parte se propone la construcción de humedales que servirán para tratamiento primario de aguas domésticas y de algunas industrias antes de ser vertidas al río.

Este espacio común pretende convertirse en un espacio de convivencia e identidad para ambos municipios, tejiendo e incentivando las dinámicas sociales.

LA LÍNEA DE LOBOS

UN LÍMITE SIMBÓLICO Y FÍSICO AL NORTE DE LEÓN



La línea de Lobos es un límite simbólico y físico que marca el “inicio” de la Sierra de Lobos y el “fin” de la urbanización, deteniendo el crecimiento urbano que amenaza la sierra. Actualmente en las faldas de la sierra - una zona no apta para la urbanización y con riesgo de inundaciones y deslizamiento de laderas (según el Atlas de riesgos para el Municipio de León, Gto 2010, Tomo I p.249) - se encuentran asentamientos irregulares aislados y consolidados (pero con déficit de servicios), fraccionamientos semi abandonados y con baja calidad arquitectónica.

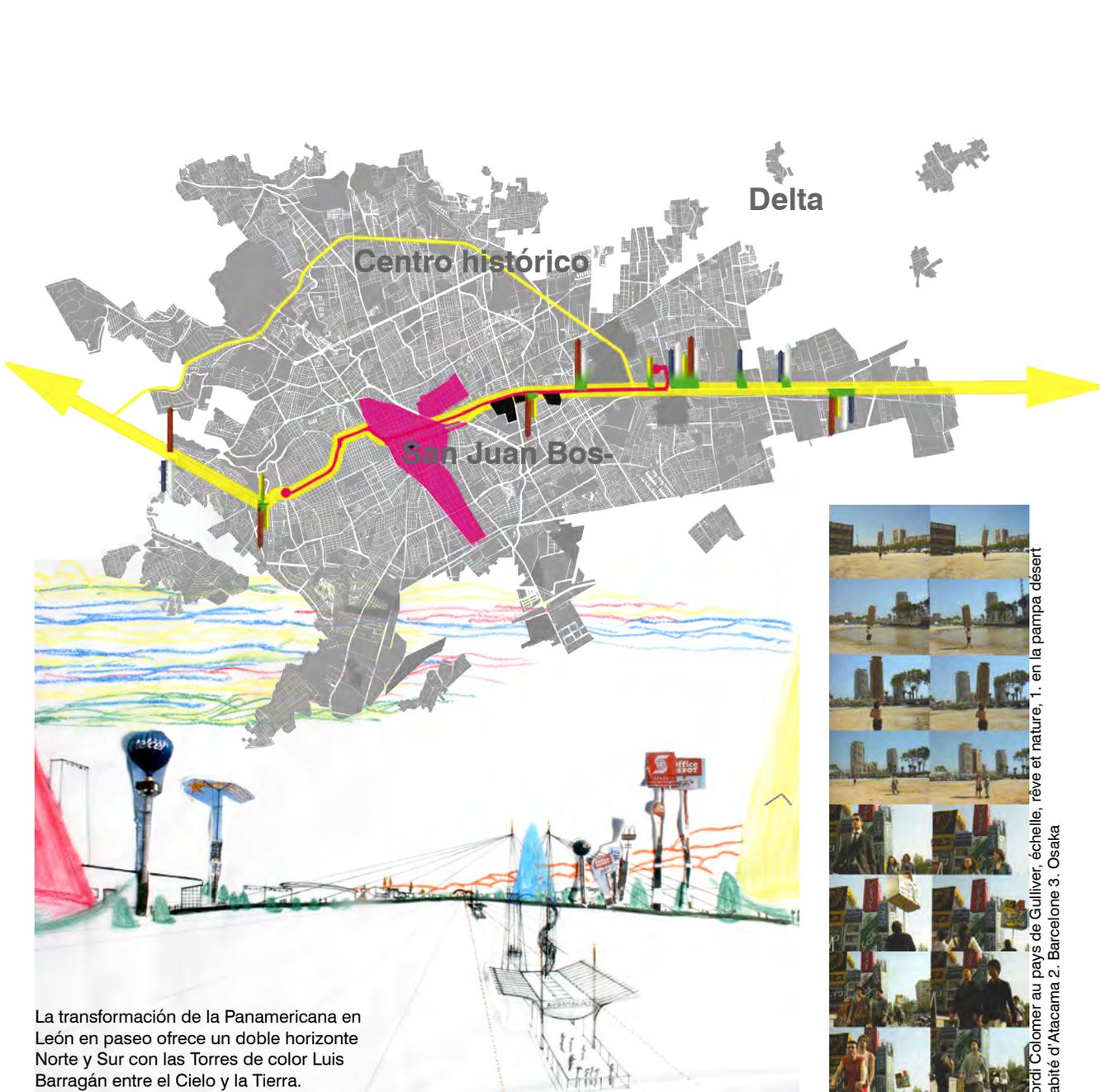
Esta situación genera afectaciones negativas para la ciudad, la población y los ciclos naturales.

La propuesta es tomar la cota 1900 como límite y a partir de ahí, iniciar el trazo de la Línea de Lobos, bajo los criterios de:

1. Asentamientos por encima de la Línea: Reubicación/ inclusión en la ciudad central, conversión en zonas de restauración ecológica, recuperación de la capacidad de infiltración del suelo.
2. Baldíos por debajo y adyacentes a la Línea. Cambio de uso de suelo a uso de Agroforestería. Esto permite dar un uso al suelo actualmente vacante evitando nuevos asentamientos humanos, generando además una actividad productiva para las colonias aledañas de alta marginación, así como mejorar el suelo, evitando la erosión y promoviendo el uso de la flora nativa (*Acacia farnesiana*, *Prosopis laevigata*, *Eysenhardtia polystachya*, *Heliopsis longipes*).
3. Mitigación de inundaciones y erosión. La Línea se planea como un gran “parque de lluvia” que contribuirá a mitigar las inundaciones y la erosión del suelo y a desacelerar los escurrimientos.
4. Zonas de recreación. En su parte sur, la Línea es un gran paseo, con miradores a la ciudad, zonas de estar y áreas verdes que sirvan para la población local y los visitantes. Finalmente, se pretende que la Línea de Lobos se convierta en un elemento de identidad común para los habitantes de la ZML, constituyéndose en un hito en el paisaje.

PASEO PANAMERICANA

REENCANTAR* EL TERRITORIO DE LA METRÓPOLI DE LEÓN

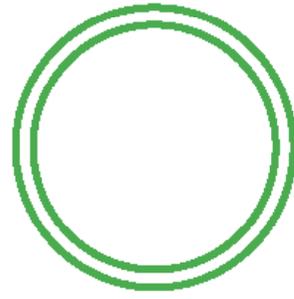


Jordi Colomer au pays de Gulliver, échelle, rêve et nature, 1. en la pampa desert habité d'Atacama 2. Barcelone 3. Osaka

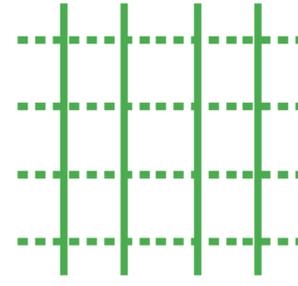
* Reencantar el mundo en homenaje a la obra de JM.G. Le Clezio, en particular "El sueño mexicano o el pensamiento interrumpido" y "Diego y Frida", in Ars Industrialis, Bernard Stiegler, Flammarion, 2008.



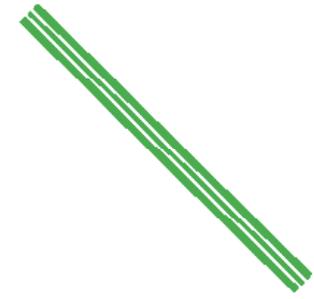
3 estructuras paisajísticas



el contorno



la red



el eje

ZML 2025



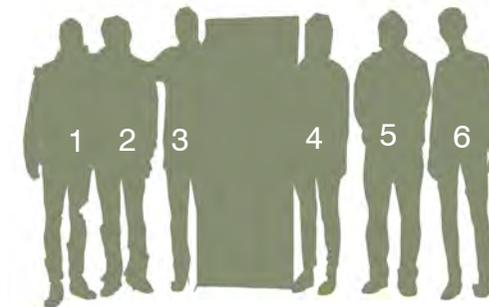




1. Juan-Luis Briceño
2. Marc Errera
3. Luis Miguel Durán López
4. Louise Bouchet
5. Marcel Belliot
6. Charline Froitier

- Arquitecto Urbanista
- Arquitecto Urbanista
- Arquitecto Paisajista
- Paisajista
- Urbanista
- Ingeniero

- Venezuela-Finlandia
- Belgica
- México
- Francia
- Francia
- Francia

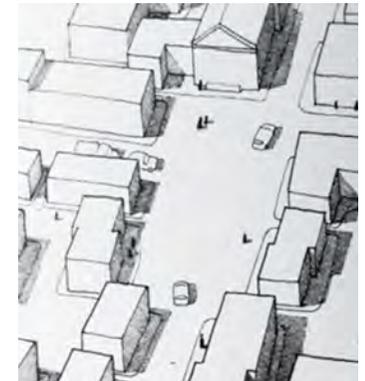
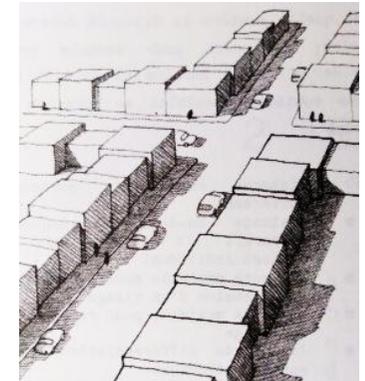
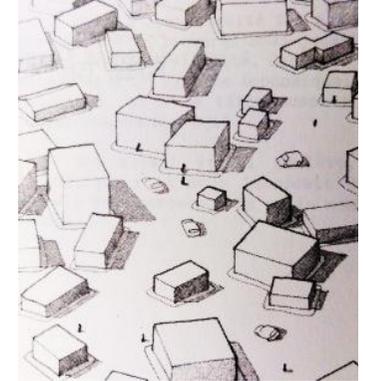


D

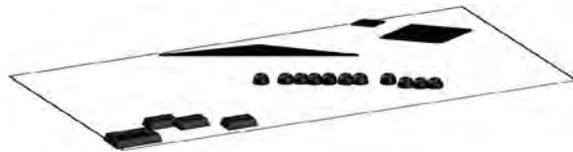
PRIMERA APRECIACION DE LA ZONA METROPOLITANA DE LEÓN



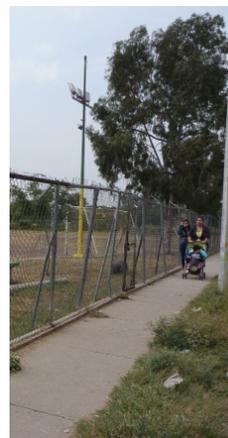
UN SITIO ESPECTACULAR



UNA NECESIDAD DE LEGIBILIDAD



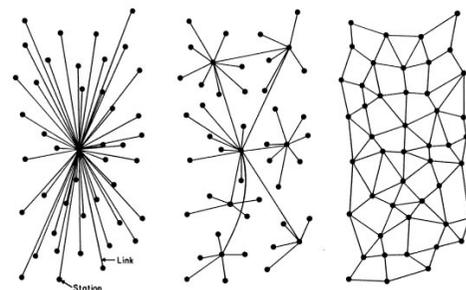
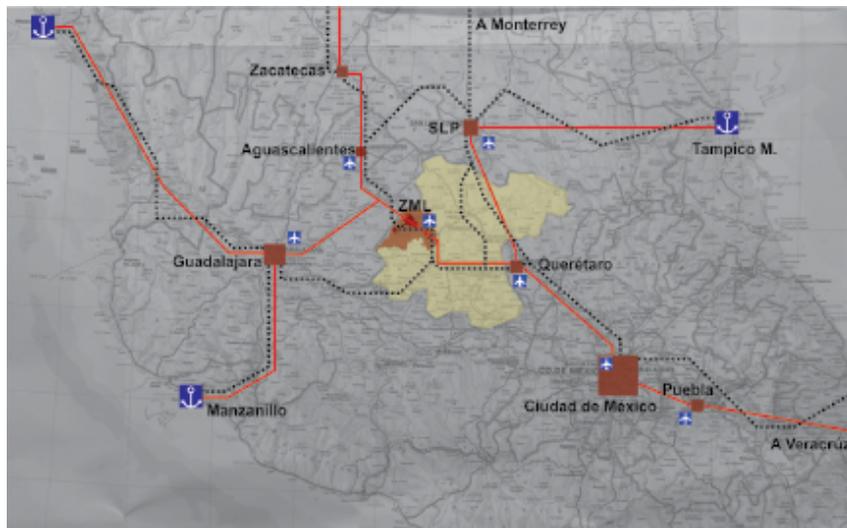
UN PAISAJE PERFORADO



UNA CIUDAD CERRADA

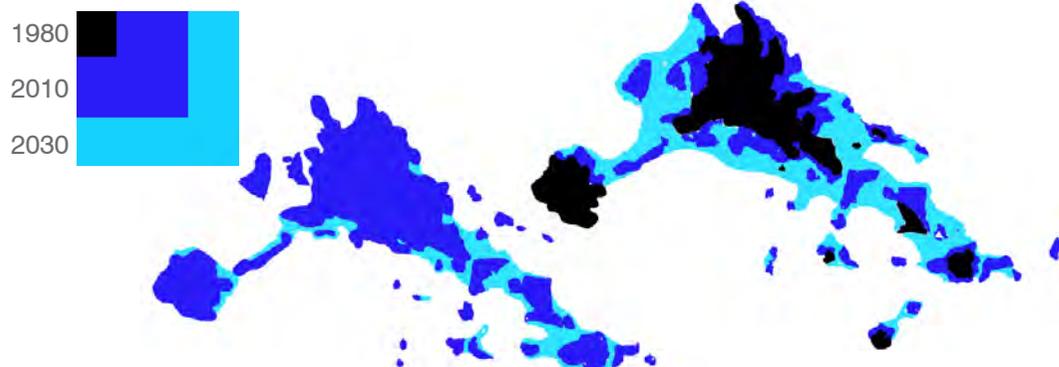


SITUACION ESTRATÉGICA : UNA OPORTUNIDAD



CENTRALIDADES / POLARIDADES / REDES

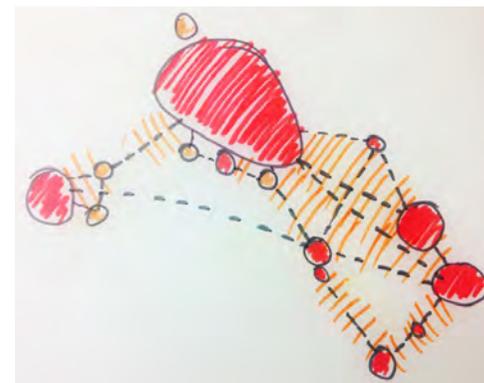
ES POSIBLE CONTINUAR LA TENDENCIA DE LA EXPANSIÓN URBANA?



Controlar la expansión de la mancha urbana: se deberá ser eficiente en la urbanización, si desea mantener en la ZML, grandes áreas naturales, condición indispensable de su equilibrio ecológico y su atractivo.

Se requerirían 15.000 hectáreas para satisfacer las necesidades de urbanización.

	Populacion (Hab)	Zona urbana (ha)	Densidad (hab/m ²)	Tasa de crecimiento anual	Superficie total (ha)
1980	800 000	2800	205		
2010	1 700 000	19 400	92	2,7%	16 600
2030	2 700 000	34 200 ha	80hts/ha	2%	15 000



FORTALECER LAS POLARIDADES EXISTENTES Y SUS RELACIONES

Se deberá ser selectivo en la elección de las áreas a ser urbanizados, si se quiere evitar una dispersión general de los asentamientos y actividades que pongan en peligro el funcionamiento y el atractivo de la ciudad.

ZML : EXPERIENCIAS URBANAS / PAISAJE METROPOLITANO

CIUDADES INTENSAS - METROPOLI ACTIVA - PAISAJE COMPARTIDO

El área metropolitana de León debe aprovechar sus puntos fuertes y afirmar su unidad sin borrar sus diferencias. Esto requerirá:

- Una organización urbana multipolar: fortalecimiento de polos de urbanización existentes, desarrollo de las principales actividades económicas y de intercambios (Puerto Interno, aeropuerto, Bicentenario GM), consolidación de la periferia urbana situadas dentro del perímetro urbano y el control estricto de la urbanización fuera de este perímetro.
- Valorización del patrimonio urbano y arquitectónico de los centros históricos de Silao, León y Purísima / San Francisco, fuertes elementos de identidad de la metrópoli y sus comunidades (polos).
- Protección de espacios naturales de la Gran Llanura del Bajío y montañas de la Sierra del Lupo, la manutención de una zona verde entre León y San Francisco/Purísima así como la protección de las tierras agrícolas entre Silao y León.
- Desarrollo de actividades académicas hacia los asentamientos urbanos, el fortalecimiento de la coordinación entre universidades, en cooperación con el sector productivo.

• Sistema de transporte conector de principales polos metropolitanos, garantizando la unidad de la zona metropolitana. Un futuro tranvía-tren metropolitano conectará las ciudades de Silao y San Francisco/Purísima y se conectará en su totalidad con el sistema BRT y buses foráneos. Una red de carreteras jerarquizadas asegurará el acceso y servicio a todos los barrios de la aglomeración.

• Creación de una zona verde y azul organizada en torno a ríos que conectan la montaña a la llanura. Además, facilitará la gestión del equilibrio ecológico y áreas naturales de la metrópoli.

UNA PARTE DEL FUNCIONAMIENTO OPERACIONAL TERRITORIAL



Conexiones (Transporte)

- Tram Train
- Línea
- Estaciones

- Conexión Directa Nacional
- Anillo Metropolitano
- - - - Eje Metropolitano
- Blvd. Metropolitano

Equilibrio Natural

- Límite de crecimiento urbano
- ▶ Preservación Biótica
- ▶ Presión de Borde
- ▶ Presión de Mancha Urbana
- ANP Sierra de Lobos
- ANP Cerro Palenque
- Zona de Consolidación y Conservación León-Silao
- Zona de Conservación León-S. Fco.
- Zona Agrícola Tecnificada

Redensificación Urbana

- Centros Urbanos
- Zona Primaria de Redensificación
- Zonas Urbanas
- Zonas Secundarias de Redensificación

EL PRINCIPIO DE GOBERNANZA



LA ZML Y SUS ACTORES



LA S COMPETENCIAS DE LA ZML

CONECTAR LOS NODOS EXISTENTES: EL TRANSMETROPOLITANO

El tranvia metropolitano

Un tranvía-tren asegurará la unidad de la zona metropolitana. Su tecnología le permitirá utilizar la vía ferrea actual y a su vez servirá las zonas urbanas como un tranvía. Unirá los polos de empleo del Puerto Interno, aeropuerto y del Bicentenario con los centros urbanos de León, Silao y San Francisco/Purísima.

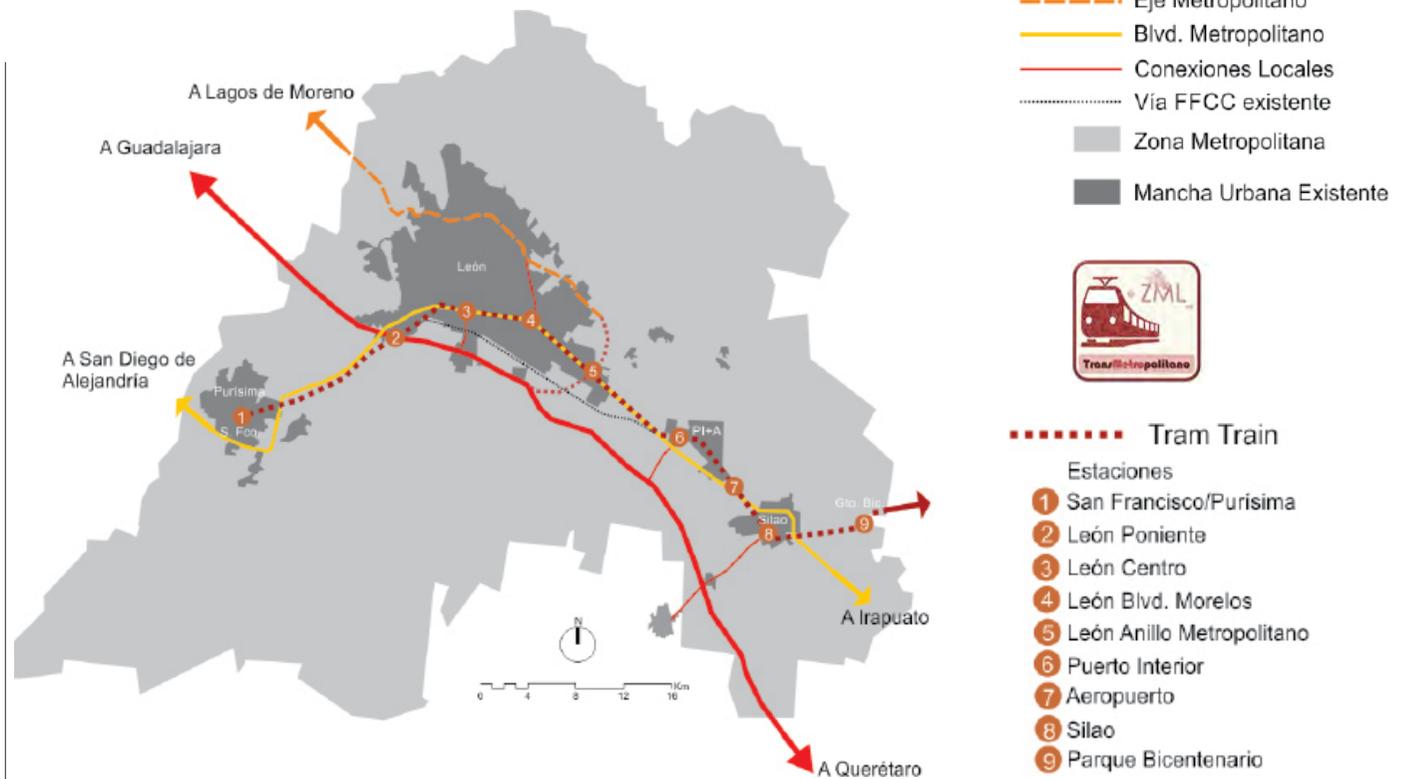
En una primera fase , un tramo de una treintena de km, conectará la estación central de Silao y la salida oeste de León. Utilizará algunas de las ferrovías actualmente reservadas a la circulación de mercancías. También utilizará las carreteras existentes, principalmente la Ruta 45 , que se transformará en un bulevar urbano y conductor del tráfico motorizado de velocidades reducidas.

Bulevar de desviación Sur-Este de León

El bulevar de desviación sureste de León servirá los numerosos barrios en desarrollo de esta parte de la ciudad donde existen vastos terrenos baldíos. Extendiéndose hacia el norte y noroeste, pudiese jugar el papel de una "circunvalación". Esta ruta también marcará el límite entre la zona urbana y la zona agrícola del Corredor Silao – León.

Este bulevar utilizará, en parte, el tramo ya construido de la autopista destinada a servir el corredor Silao y León al pie de las montañas. La finalización de esta carretera pone en peligro la gran zona agrícola que todavía existe en el Corredor. Este proyecto debería ser abandonado o suspendido.

El crecimiento urbano impulsado por el eje de transporte debe condensarse alrededor de las estaciones ubicadas estratégicamente: nodos existentes fortalecidos y espacios intersticiales



INTEGRACIÓN DEL TRAM-TREN EN EL BULEVARD



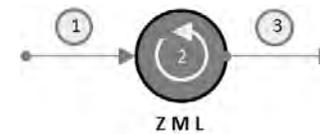
OPTIMIZAR EL METABOLISMO TERRITORIAL: UN ECOSISTEMA EFICIENTE

La gestión compartida y la utilización racional de los recursos hídricos

- Una compañía de agua SAPAZML metropolitana : Sistema de Agua Potable y Alcantarillado de la ZML
- Un programa de reducción de agua no contabilizada. Objetivo : reducción del 40 % al 10 % de las pérdidas en la distribución de agua potable.
- Una campaña de sensibilización para una metrópoli que ahorra el agua. “Campana Ahorro de Agua”: 30% de reducción de la demanda de agua.
- La reutilización de aguas residuales tratadas para la recarga de acuíferos , riego de los espacios verdes e irrigación agrícola.



Los flujos que atraviesan el territorio de la ZML y sus interacciones definen el metabolismo de la metrópoli. Su funcionamiento sostenible minimizando las presiones sobre el medio ambiente sólo es posible mediante la limitación de uso de los recursos comunes de la metrópoli, promocionando las sinergias dentro del territorio y la limitando los residuos y la contaminación.



METABOLISMO METROPOLITANO

- 1 . Preservar los recursos naturales compartidos actualmente amenazados : la gestión integrada de los recursos hídricos
- 2 . Sinergias potenciales entre los municipios: la ecología industrial y territorial
- 3 . Minimizar juntos la huella ecológica : residuos / CO2

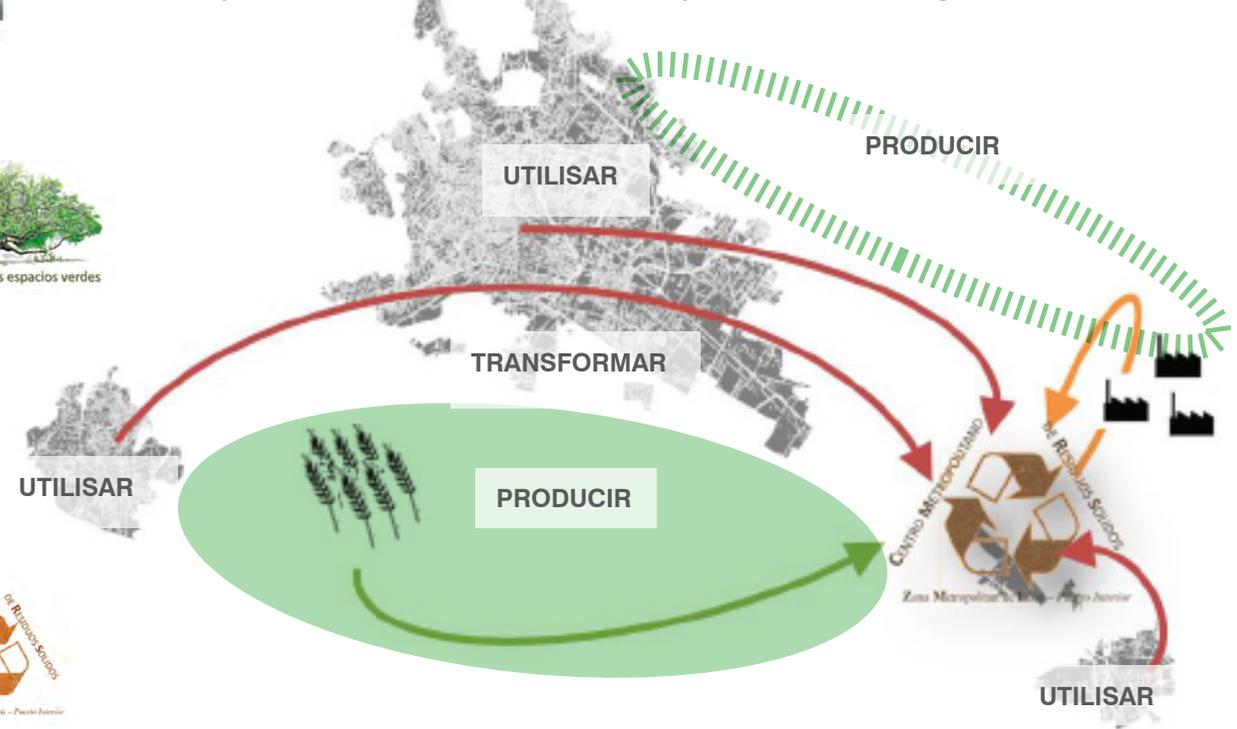
Las políticas agrícolas y la ecología territorial

- Una granja metropolitana en la llanura agrícola de El Bajío para abastecer a todo el territorio :
 - Un vivero de árboles para los espacios públicos verdes en los centros urbanos
 - Hortalizas para alimentar a la población
- El desarrollo ecosistémico forestal de Los Lobos y Altos de Jalisco , basado en la explotación de madera de acacia y roble verde para la construcción e muebles.



Gestión compartida de residuos sólidos

- Complejo Metropolitano en “Puerto Interno” para el tratamiento y la recuperación de desperdicios municipales, industriales y agrícolas que permitan una viabilidad económica a través de la recuperación y economías de escala:
- Clasificación de desechos y reciclaje.
 - Recuperación y reciclaje del biogás del biogestor y vertederos para las industrias vecinas.
 - La recuperación de calor y generación de energía a partir de un incinerador.



DINAMISAR EL PATRIMONIO AGRÍCOLA, BOSQUES E HIDROLOGICO: ESTRATEGIAS DE PAISAJE

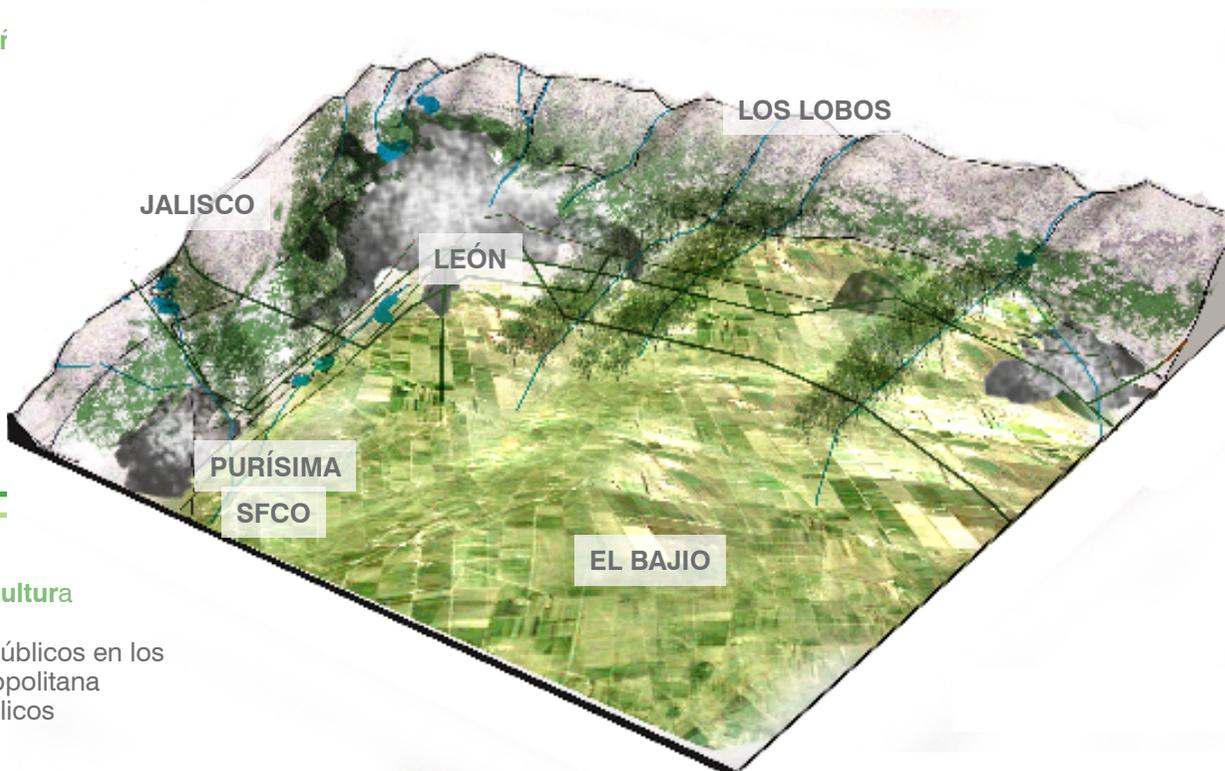
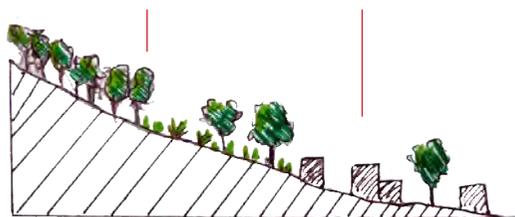
SIERRA DE LOS LOBOS Y LOS ALTOS DE JALISCO

Controlar la urbanización en las laderas de la montaña

Herramientas: política de reforestación

Uso: construcciones y artesanías + zonas de sombra

ESPACIOS SOMBREADOS
+ INDUSTRIA DE LA MADERA

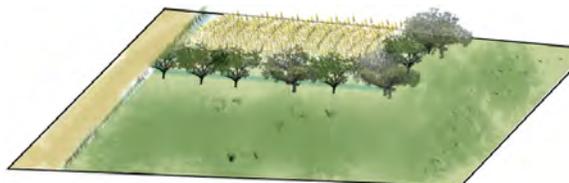
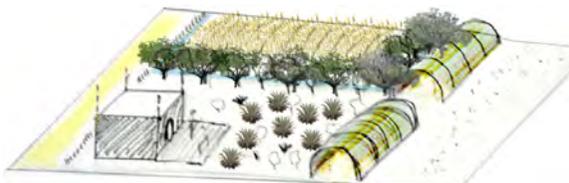


EL BAJIO

Modernizar, apertura al público. Sensibilizar la agricultura

Herramientas: modernización + vivero para espacios públicos en los centros urbanos + de constitución de una granja metropolitana

Uso: mercado de ventas y plantación de espacios públicos



Tiempo
2: Granja
metropolitana

Time 1:
sensibilización
ambiental

Actual : Baldío

LOS ARROYOS

Confirmar y explotar las
tramás verdes y azules del
territorio

Herramientas : Desarrollo y
dispositivo legal

Interés : corredores ecológicos
y zonas de recreo



Fuente : IMPLAN/501arquitectos
parque metropolitano de León

REINVERTIR LOS ESPACIOS URBANOS: CENTROS ATRACTIVOS

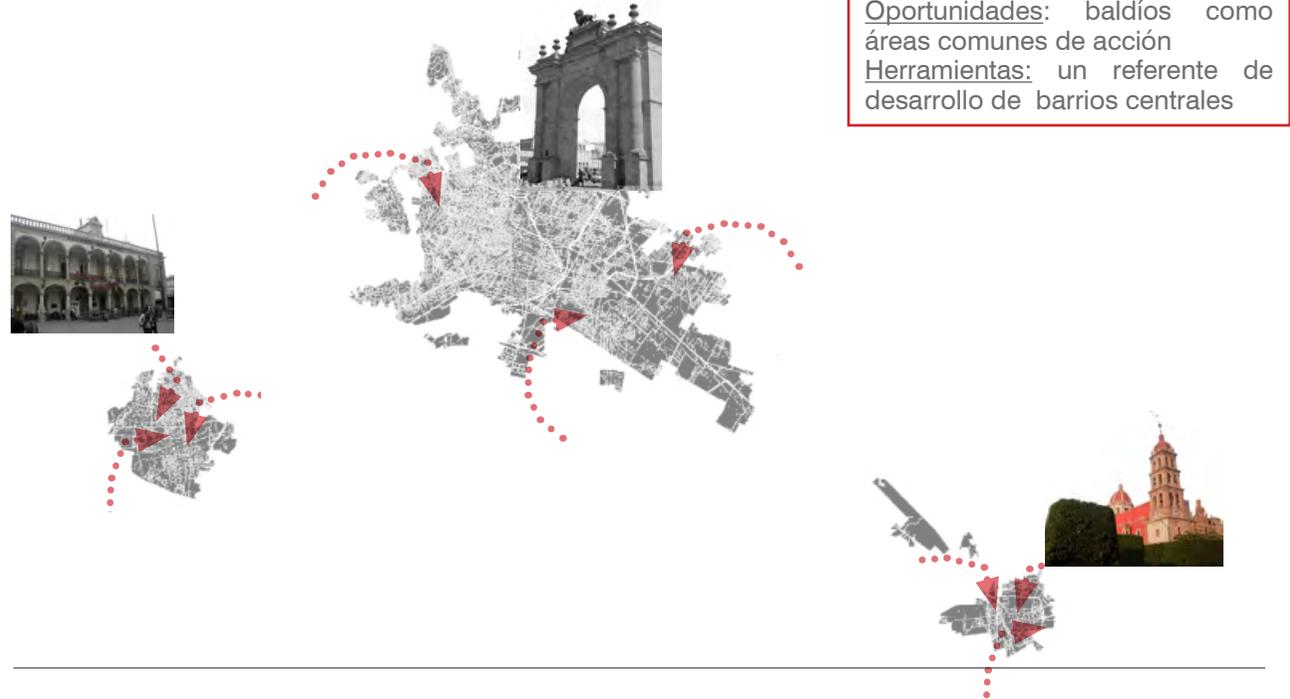
Objetivo: reinvertir 60.000 viviendas en los centros urbanos
Oportunidades: baldíos como áreas comunes de acción
Herramientas: un referente de desarrollo de barrios centrales

La Metrópoli se compromete en el cambio de paradigmas: las extensiones periféricas son controladas para revitalizar los centros urbanos, donde un atractivo patrimonio construido y el repensar los baldíos, busca reinsertar a los habitantes en el corazón de la ciudad.

Los desafíos y oportunidades para reconstruir el corazón de las ciudades de los municipios de San Francisco, Purísima, León y Silao son:

- la cuestión de la organización de la trama urbana: la promoción de la diversidad de la estructura urbana que permita una cohesión territorial y social, sin espacios residuales ni monotonía.
- La cuestión de usos: desarrollar un espacio común para el uso regular, efímero, comerciales, festivos y culturales, manifestaciones culturales.
- La cuestión de la movilidad: permitir una óptima movilidad de los habitantes del centro y fácil acceso al transporte público mediante la mejora de la red y nodos intermodales
- La cuestión de la sociabilidad y encuentro: a través de la creación de las asociaciones de vecinos para un urbanismo participativo
- La cuestión de identidad: enfatizar la identidad de los lugares basados en el patrimonio construido existente y promover los hitos de la ciudad
- La cuestión estética: para hacer la ciudad más hermosa, más atractiva, más habitable

El espacio común se caracteriza por su pluralidad, desde el punto de vista de la diversidad lugares que ocupa, las formas que utiliza y los usos que permite. Es el vínculo de los centros habitados y plataforma de un sinnúmero de prácticas de la vida urbana: comercio, ocio, encuentros... El espacio común expresa su rol social y económico. A su vez sirve de vitrina para los municipios forjar su imagen e identidad.



PERPETUAR EL DINAMISMO METROPOLITANO: LA CIUDAD UNIVERSITARIA

La universidad crisol ciudad inteligente

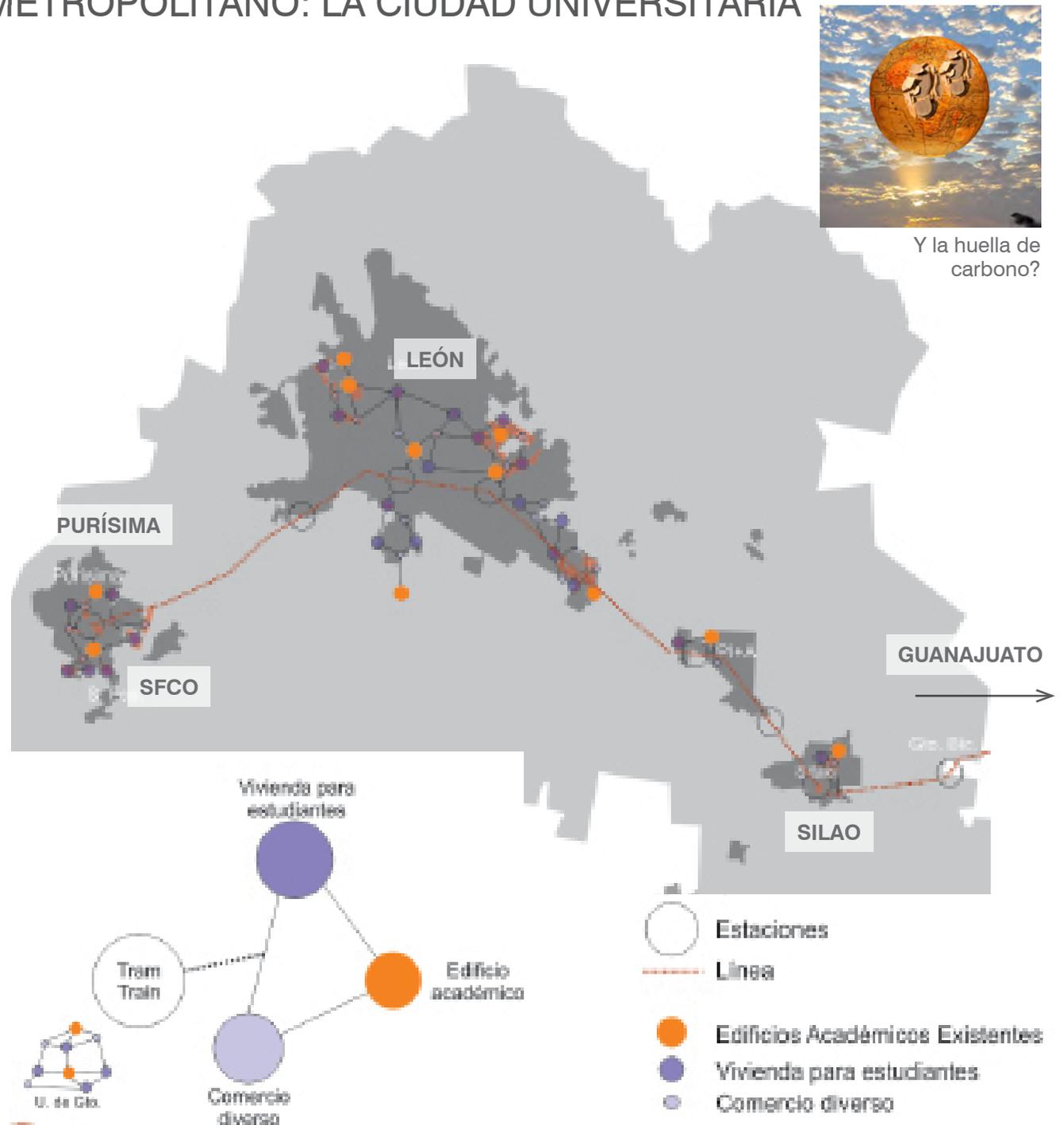
La economía del conocimiento es el motor de la competitividad internacional. Las universidades allí desempeñan un papel importante. La zona metropolitana de León (ZML) da la bienvenida a cerca de 50.000 estudiantes y en Guanajuato, con quien los lazos son estrechos, albergan 20.000. Muchas facultades y diversos centros de educación, públicos o privados, están ubicadas en el eje que conecta San Francisco a León, Silao y Guanajuato. Los descubrimientos se hacen a menudo en las mezcla de conocimientos y las universidades deben aumentar su capacidad de sinergia y cooperación.

Esta oferta debe desarrollarse y organizarse para lograr convertirse en un vehículo de desarrollo y atraktividad de la metrópoli, atrayendo empresas y negocios. Los estudiantes a su vez son factores de animación, de vitalidad, de creatividad en la ciudad y son grandes consumidores de la "movilidad blanda" y el transporte colectivo.

Dos prioridades metropolitanas

1 - Las universidades deben encajar en la ciudad y no de forma aislada en campus. Los espacios intersticiales y los numerosos "baldíos" que existen en el área metropolitana, ofrecen muchas oportunidades para dar cabida a edificios académicos, así como viviendas y los servicios que los acompañan. Más de 100.000 nuevos estudiantes se debe permitir en el ZML en el 2030. Esto requerirá cerca de 2.000 hectáreas que deberán ser localizadas preferiblemente en las ciudades existentes y a lo largo del eje que las une. Esto sería una herramienta de gran alcance para la estructuración y la legibilidad de la ciudad.

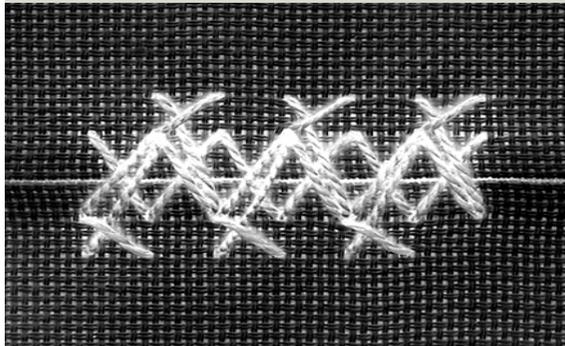
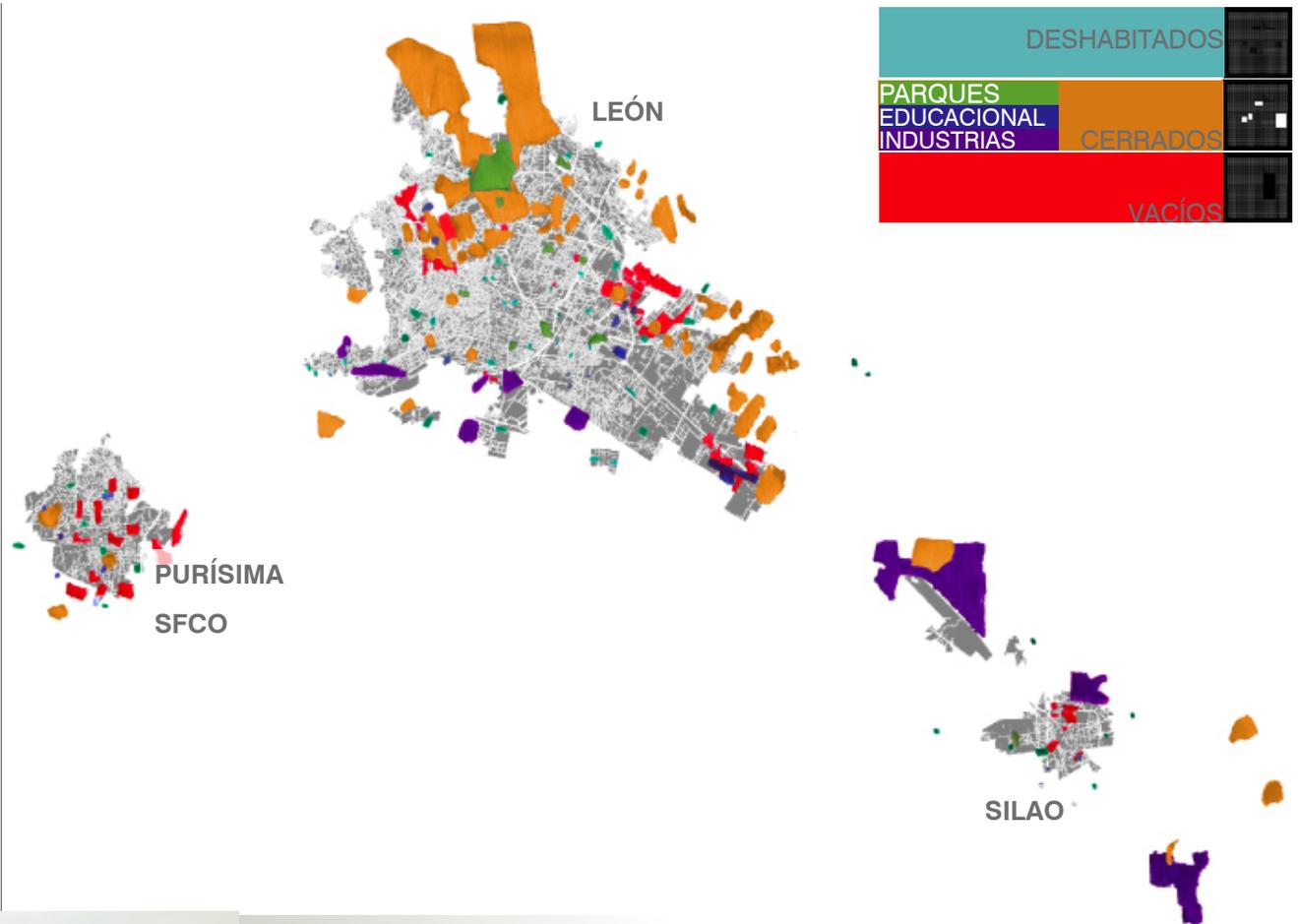
2 - La creación de un Fórum Metropolitano Universitario deberá implementarse para coordinar mejor las actividades, programas y oportunidades de formación de las universidades. Una mejor gobernanza de las universidades, considerando a Guanajuato, contribuirá en gran medida a la coherencia y la continuidad de las estrategias de desarrollo de la metrópoli.



METROPOLI PARA RECOMPONER

DETONADORES DE ACCIÓN

La situación urbana dominante ZML se caracteriza por la heterogeneidad. La ZML yuxtapone tramos urbanos bien constituidos, pero salpicado de muchas tierras "Baldías", complejos residenciales completamente cerrados y, en algunos lugares, pedazos de ciudad abandonada. Todos estos espacios no explotados o barricados pueden ser utilizados como detonadores, que permitan asegurar la continuidad urbana perdida y fortalecer la coherencia metropolitana. Debemos "zurcir" la ciudad y darle nuevamente una calidad de vida urbana, sin la cual no existe una verdadera metrópoli.



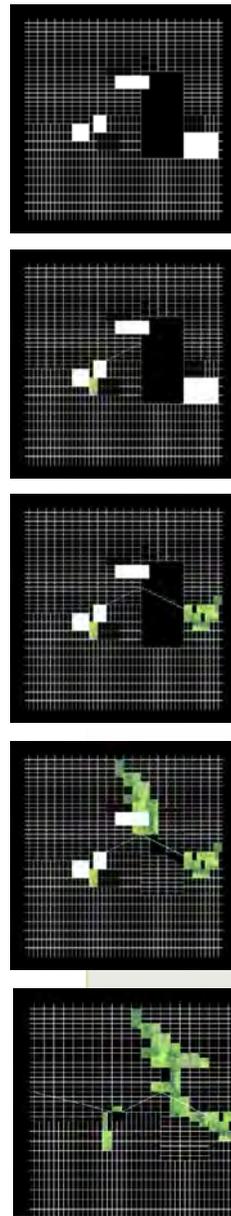
Los instrumentos de la acción pública que puedan fortalecer la cohesión social y territorial de la ciudad abundan. Lo que a menudo carece es de un adecuado diagnóstico y priorización de acciones. Una estrategia metropolitana de reconquista estos espacios cerrados y abandonados, facilitará la comprensión de los procesos de cada uno de los polos urbanos y priorización de las acciones ya en curso. El modelo propuesto es el del policentrismo metropolitano. Permitiendo a cada ciudad, llevar a cabo una política adaptable a su contexto histórico, topográfico o cultural; proporcionando las complementariedades necesarias y cohesión global.

UN ENFOQUE INTEGRAL PERO ESPECÍFICO

Por lo general, planificadores consideran a la ciudad como un fenómeno morfológico. Son sensibles de preferencia a lo sensorial, y en particular las cualidades visuales del espacio urbano. Esta visión espacial requiere de una especie de abstracción. Sólo esta permite la comprensión de la complejidad del espacio urbano en su continuidad, su transparencia y su capacidad de evolucionar.

Si bien esta visión de la ciudad integra diversas funciones de vida, el trabajo y el ocio, deja de lado su papel como lugar de intercambio y interrelaciones y no toma en cuenta las especificidades socioculturales de los diferentes usuarios. Sin embargo, es fundamental tener en cuenta la dimensión humana de las ciudades y desarrollar enfoques más específicos que integran la relación entre el espacio y los procesos sociales. La visión del planificador se enriquece con todo lo que puede promover la consolidación de la ciudad y mejorar la calidad de vida.

Como lugar de flujos dinámicos e intercambios, el espacio urbano es también el lugar de la interacción entre las diferentes escalas de intervención, desde la local a la regional, nacional o internacional, y esto es especialmente cierto en el área Metropolitana de León (ZML). Las zonas urbanas son también el lugar donde se cruza y a veces contradice, las gobernanzas de estas diferentes escalas. Esto hace que sea aún más urgente de poner en marcha, a la escala de la ZML , una gobernanza metropolitana.



LA TRAMA URBANA DE LA ZML: BALDÍOS, ESPACIOS CERRADOS Y DESHABITADOS

Simulación de "activación" de lo existente:

CONEXIONES:

Nuevos enlaces Nuevos flujos, Nuevas necesidades

ESPACIOS RECONQUISTADOS:

La vida urbana en el espacio público, la seguridad garantizada

CONEXIONES:

Nuevas rutas, la subdivisión de grandes superficies baldías

ESPACIOS RECONQUISTADOS:

Apertura de espacios cerrados, Integración de las áreas académicas de espacio público, nuevos espacios de interacciones e intercambios.

DENSIFICACIÓN / CRECIMIENTO:

Desarrollo de baldíos, según las necesidades de desarrollo urbano, Servicios, habitación, Equipamientos

ESPACIOS RECONQUISTADOS:

Reubicación de actividades a nivel local, inserción de funciones a escala metropolitana, alentar los cambios futuros

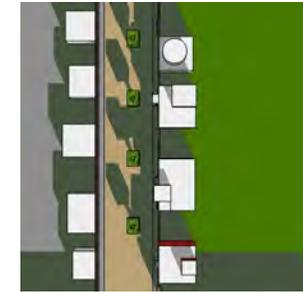
CONEXIONES:

Nuevas conexiones a la red de transporte público

ESPACIOS Reconquista:

Integración de las comunidades cerradas a la esfera pública, la utilidad integral de aquellas, hasta ahora consideradas como zonas "problemáticas"

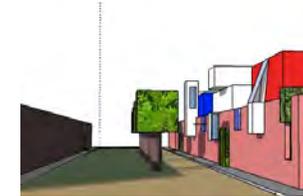
FRACCIONAMIENTOS CERRADOS



NO SI



NO



SI



SI







JURADO

COMPOSICIÓN DEL JURADO

LA FUNCIÓN DEL JURADO

Tras 10 días de trabajo colectivo los equipos multidisciplinares e internacionales presentan sus propuestas al “jurado”. El jurado se compone de actores locales, de profesionistas mexicanos e internacionales relacionados con el desarrollo de las ciudades, de socios de la ZML y de miembros de la red de Les Ateliers.

El Taller no es un concurso y no se designa ningún ganador. El jurado funciona como un « quinto equipo », capaz de identificar entre las propuestas de los cuatro equipos internacionales los elementos más pertinentes que pudieran ser aplicados en la Zona Metropolitana de León (ZML).

PRESIDENCIA DEL JURADO

Graciela Amaro Hernández: directora General del Instituto Municipal de Planeación de León, México

Horacio Guerrero García: director General del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato, México

Pierre-André Perissol: presidente de los Ateliers, Paris, Francia

MIEMBROS INTERNACIONALES

Armelle Choplin: geógrafa y profesora en el Instituto Francés de Urbanismo//Universidad de Marne-la-Vallée, Paris, Francia.

Anne Durand: arquitecta urbanista et miembro del Comité de Orientación Científica de Les Ateliers, Paris, Francia.

Corinne Lamarque: directora de la sección Ordenamiento y desarrollo territorial en la Agencia de gestión del suelo y Técnica de la Región Parisina (AFTRP), Paris, Francia.

Alex Ricardo: director adjunto de la Fundación Ciudad Humana. Especialista en movilidad y cambio climático, Bogotá, Colombia.

Jean-François Parent: director del Laboratorio Internacional para el Hábitat Popular (LIHP), Paris, Francia.

Daisy Torres: alcaldesa de la ciudad de Managua, Nicaragua.

Christine Volpilhac: jefe del servicio de Planificación Urbana de la Comunidad Urbana de Burdeos, Francia.

MIEMBROS NACIONALES

Alejandro Hernández Gálvez: director editorial de la revista ARQUINE.

Salvador Herrera Montes: sub-director del Centro de Transporte Sustentable EMBARQ.

Manuel Alejandro Rivero Villar: director general de Planeación Territorial del Estado de Morelos

Yann Thoreau La Salle: agregado de cooperación en la Embajada de Francia en México - Instituto Francés de América Latina (IFAL)

Armando Tetsuya Hashimoto Hongo: gerente de calidad de vivienda en el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT).

Luis Fernando Graham Verver: representante de la Ciudad de Puebla.

MIEMBROS LOCALES

Lorenzo Chávez Avala: Delegado del INFONAVIT en el Estado de Guanajuato.

Mari Paz Díaz Infante Aguirre: Coordinadora de la maestría en diseño arquitectónico de la Universidad de La Salle Bajío.

Jaime Humberto Gallardo Saavedra: Presidente del Colegio de Arquitectos de León.

Alejandro García Sainz Arena: Tesorero del Consejo del IMPLAN.

Javier Hinojosa De León: Presidente del Consejo del IPLANEG.

María Minche Mena Deferme: Directora de la escuela de Diseño y Arquitectura del ITESM Campus León.

Mónica Morán Yépez: Sub-Directora del IMPLUS Silao.

José Antonio Navarro Márquez: Director de Desarrollo Urbano y Ecología y Transporte de San Francisco del Rincón.

Arturo Joel Padilla Córdoba: Director del Fórum Cultural Guanajuato.

Rafael Pérez Fernández: Catedrático de la Universidad Iberoamericana, Campus León.

Beatriz Ponce Márquez: Coordinadora de Planeación del Municipio de Purísima del Rincón.

Ignacio Ramírez Sánchez: Presidente del Consejo del IMPLAN.

Roberto Rojas Aguilar: Presidente del Colegio Estatal de Arquitectos y Consejero del IPLANEG.

Salgado Gómez Antonio: Coordinador de la Maestría en Planeamiento Urbano Regional de la Universidad de Guanajuato.

Enrique Torres López: Director de SAPAL.

PRESENTACIÓN PÚBLICA DE LOS PROYECTOS Y DEBATE DEL JURADO

Jueves 5 de diciembre de 2013, Poliforum, León



EQUIPO B

Una idea en particular fue comentada: la propuesta de **Festival Nómada Metropolitano** que podría ser un catalizador para la construcción de valores en común, explorando otras maneras de definir la metrópoli de León. **Más allá de un proyecto de ordenamiento y planeación territorial, la metrópoli se define a través de eventos y de la construcción de valores en común.**

El proyecto fomenta el **fortalecimiento de las centralidades locales**, la valorización de las identidades locales, y la complementariedad entre ellas. La participación de los habitantes vuelve siendo un tema central para definir y construir la metrópoli de León. La propuesta de empezar con un Festival Metropolitano demuestra que **todo empieza por la apropiación ciudadana del asunto metropolitano.**

El Festival Metropolitano es un **elemento detonador para poner en marcha un proceso de reflexión y de toma de conciencia en el corto plazo así como a largo plazo.** Sería también un primer paso para que los actores de la zona metropolitana comiencen a trabajar juntos y con una agenda en común.

Las observaciones del jurado también se enfocaron en la manera como se podrían involucrar los diferentes actores y poner en marcha el Festival Metropolitano: **¿Cómo involucrar los habitantes? ¿Cómo asociar el mundo económico (de la capital del Estado) al Festival Metropolitano?**

La presentación pública de los proyectos tuvo lugar el jueves 5 de diciembre en el Poliforum de León. En la tarde el jurado se reunió para deliberar, sin los participantes. Se propone aquí abordar brevemente los grandes temas y las grandes proposiciones que fueron discutidos este día.

EQUIPO A

La temática energética ha sido particularmente discutida, **la gestión común de los recursos y la producción de energías renovables volviéndose temas centrales para abordar el proyecto metropolitano.**

La propuesta de los **CIEB** (Centro Integral de Economía Barrial) suscitó reacciones entusiastas por parte de la mayoría de los miembros del jurado. Los centros de barrio, a escala local, son herramientas para **una estrategia transversal que toca todos los temas** y en particular lo de la energía (generación de energía a escala barrial). Los comentarios del jurado se enfocaron en **los medios y las herramientas posibles para crear los CIEB y gestionarlos con las comunidades y con los cuatro municipios.**

El equipo propone una lectura radical y a contra-corriente de los fenómenos actuales de desarrollo urbano: **disminución del uso del automóvil y priorización del transporte público en una ciudad que vive de la industria automotriz** (en particular con las propuestas de transformación de los estacionamientos o con la propuesta de transformación del Malecón del Río), o **edificios de gran altura y multifamiliares mientras se desarrolla en mayoría vivienda individual de baja densidad.**

Más allá de las propuestas de ordenamiento del territorio y de intervenciones espaciales, **el proyecto pretende poner en marcha un proceso de acompañamiento, de cambio de las mentalidades, de concientización**, para construir una metrópoli sustentable a partir de la pequeña escala y del involucramiento de los habitantes.



EQUIPO C

El tema central que más fue discutido fue **el tema del paisaje y de la valoración de los espacios naturales**. La Zona Metropolitana se define a través de sus espacios abiertos, sus estructuras paisajísticas.

Estas intervenciones paisajísticas “ligeras” vuelven siendo herramientas para: **integrar los barrios aislados, reconectar elementos aislados en la metrópoli** (en particular con respecto a la relación centro-periferia); herramientas para **articular las cuatro ciudades de la Zona Metropolitana**; herramientas para **incitar y acompañar la recuperación de los baldíos intraurbanos**; y herramientas para **definir los límites de la ciudad y de su crecimiento**.

El eje León-Silao no tiene que ser un eje conurbado: al contrario la **valorización de los espacios naturales es una herramienta para crear conexiones entre las ciudades (que no tienen que ser conurbaciones)**.

La propuesta de **Línea de lobos** fue destacada como una propuesta particularmente pertinente para la ciudad de León: un corredor paisajístico al norte de la ciudad de León que **traza los límites de la ciudad apoyándose en sus bordes naturales** (la topografía de la Sierra de Lobos).

Otra propuesta fue discutida en particular por el jurado: la **Panamericana**, eje magistral, **eje identitario**, eje de intensidad urbana que permitiría estructurar la metrópoli imponiendo una jerarquía a nivel metropolitano.



EQUIPO D

Una de las propuestas fuerte del equipo D fue la de **no construir el Eje Metropolitano, ya aprobado para 2014**. El propósito es dar prioridad al transporte público, particularmente en el eje León-Silao, y **aprovechar la creación de un sistema de transporte público para establecer una política de ordenamiento del territorio**: de un lado para **preservar los paisajes y espacios naturales**, y de otro lado para **concentrar la urbanización en los lugares adecuados**.

Una segunda propuesta llamo la atención del jurado en particular: incitar las universidades a establecerse dentro de las ciudades (y no en grandes campus cerrados en las periferias), **la metrópoli definiéndose como un gran corredor del conocimiento**.

El jurado menciono las posibles dificultades para integrar las universidades en el centro de las manchas urbanas, contra el modelo existente. Más allá de las mismas universidades, la idea de **centros de formación profesional con vocaciones particulares** (y en particular relacionadas a la industria en la ZML) es una idea que fue destacada por el jurado.

De manera general las observaciones se enfocaron en la articulación de las diferentes propuestas del equipo: **¿Cómo articular un proyecto de transporte público con políticas de ordenamiento territorial? ¿Cómo articular corredor universitario, proyecto de transporte público y patrimonio urbano y paisajístico? ¿Qué relación con las actividades y dinámicas existentes de desarrollo industrial** (particularmente a lo largo del Eje León-Silao)?

Por fin el tema de la **gobernanza** fue discutido con la propuesta de crear un **Instituto Metropolitano de Planeación** y con respecto en particular a la urgencia de **crear un plan urbano para el eje León-Silao** en un contexto de crecimiento rápido y desordenado.

JURADO POLÍTICO

Jueves 5 de diciembre de 2013, Hotel Hotsson, León

Después de las presentaciones en el Poliforum se organizó una mesa redonda en el Hotel Hotsson compuesta por los Presidentes municipales de la Zona Metropolitana y los Presidentes del jurado, frente al jurado y a los participantes del taller.

Los proyectos de transporte público fueron destacados como proyectos importantes para el desarrollo de la ZML. El Presidente municipal de Silao, Enrique Benjamín Solís Arzola, mencionó la importancia de **priorizar el transporte público frente a los grandes proyectos de desarrollo de vialidades** en la Zona Metropolitana.

Se comentó igualmente la importancia de **tomar medidas para la urbanización de los terrenos baldíos intraurbanos**, de **densificar la ciudad**, crecer adentro y no afuera de la mancha urbana.

Barbara Botello Santibáñez, Presidenta municipal de León, mencionó la necesidad de **crear nuevos espacios públicos** (en particular con los proyectos de parques lineales de León).



La temática del **patrimonio** también ha sido discutida, ya que la ciudad de León trabaja en particular en este tema.

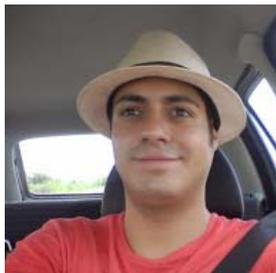
Por fin el tema de la **construcción de una identidad metropolitana** fue un tema central, destacando la importancia de **llevar a cabo proyectos en común para construir esta identidad metropolitana**: a través de los proyectos de gestión común de los recursos, de gestión de los residuos sólidos, de espacios públicos o de transporte público.

De la izquierda a la derecha: Horacio Guerrero García, Director del IPLANEG; Graciela Amaro Hernández, Directora del IMPLAN de León; Bárbara Botello Santibáñez, Presidenta municipal de León; Pierre-André Périssol, Presidente de *Les Ateliers*; Tomás Torres Montañez, Presidente municipal de Purísima del Rincón, y Enrique Benjamín Solís Arzola, Presidente municipal de Silao.



4. ANEXOS





Guillermo Samuel
ANDRADE LOVERA
MÉXICO
Urbanista
Administrador del Programa de desarrollo urbano y ordenamiento territorial del Estado de Guanajuato, en el IPLANEG
samuellovera@gmail.com

Desde tres Años, Samuel es jefe de análisis territorial en la dirección de ordenamiento territorial y planeación regional del Instituto de Planeación del Estado de Guanajuato (IPLANEG). Samuel es un profesional interesado en la calidad de vida de las sociedades y en la manera como la ordenación del territorio puede mejorar nuestro entorno. Abierto, le gusta el trabajo en equipo y encontrar a personas con opiniones y maneras de hacer diferentes. Los valores que lo caracteriza son la solidaridad, la empatía y el respeto a los demás.



Javier ESQUILLOR
ESPAÑA
Ingeniero
Responsable de innovación y sostenibilidad en Lacor Maes
j.esquillor@gmail.com

Interado en gestión de recursos, infraestructuras y articulación sostenible del territorio. Profesional en O&M de energías renovables y unificación de infraestructuras de energía e información. Co-fundador de [mappe], nexo entre prácticas ciudadanas informales transformadoras de la realidad a nivel local e infraestructuras de conocimiento trasformadoras de procesos a nivel global [doc]. Iniciativas independientes centradas en gestión del territorio e identidad local desde 2005 en 7 países: India, China, Senegal, Guinea Bissau, Francia, Grecia, España.

FACEBOOK EQUIPO A



Marta MásFERRER JULIOL
ESPAÑA
Arquitecta
Encargada de proyecto en el despacho de Christian Thiffault (Canadá)
mmásferrerjuliol@gmail.com

Arquitecta, Marta es una persona entusiasta y creativa, con sensibilidad artística e inquietudes culturales, comunicativa y siempre predispuesta a contribuir, deseando colaborar en proyectos con fines urbanos, sociales y económicos del ámbito público. Gracias a su experiencia profesional, nacional, internacional, se motiva trabajar en equipo, en entornos multiculturales, enriqueciendo sus competencias y la calidad de los proyectos. A lo largo de su trayectoria ha desarrollado un amplio bagaje de competencias e intereses en el campo de la arquitectura, el paisaje y el diseño urbano. Es una persona persistente y comprometida con el trabajo, intentando siempre aportar nuevas visiones a los proyectos.



Sara Noemí MATA LUCIO
MÉXICO
Periodista y estudiante en el doctorado de urbanismo de la UNAM
saranoemi@gmail.com

Sara Noemí Mata es Maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas por la UAM (Universidad Autónoma Metropolitana). Comunicadora de profesión, ejerció el periodismo durante siete años trabajando especialmente temás urbanos en León. Ha investigado y alimentado su formación en temás de suelo urbano para pobres, irregularidad y expansión urbana, evolución y limitaciones de la planeación local. Se define como ciudadana de tiempo completo, activista por el espacio público – en su sentido más amplio- y la participación cívica, y militante de los centros y barrios históricos.



Víctor EBERGENY KELLY,
MÉXICO
Arquitecto
Consultor para la Gerencia de Calidad de la Vivienda en la Oficinas Centrales del INFONAVIT en el INFONAVIT
victor_ebergenyi@me.com

Victor estudio Arquitectura en la UNAM (completando sus estudios en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña, España y en la Universidad de McGill en Nova Scotia, Canada. Posteriormente realizo una Maestría en Vivienda Colectiva en la Universidad Politécnica de Madrid. Su desarrollo profesional siempre ha estado dividido entre la participación en despachos/oficinas, tanto de gobierno como privadas en México y en el extranjero, en paralelo con proyectos personales de arquitectura, mobiliario, fotografía e ilustración. Actualmente en las Oficinas Centrales del INFONAVIT como consultor para la Gerencia de Calidad de la Vivienda.



Vincent PERRAULT
FRANCIA
Urbanista
Urbanista en Bartlett school of planning
vperrault@gmail.com

Doble perfil ESSEC y UCL - Bartlett School of Planning, Vincent se involucro estos pasados 8 años varios concursos, diferentes misiones de programación urbana, proyectos urbanos, o prospectiva territorial. Recientemente, tuvo la suerte de desarrollar varios estudios sobre la integración de grandes servicios urbanos metropolitanos como la integración de sitios industriales del "Grand Paris Express" o la evolución del polo Energía de los "Docks" de Saint-Ouen (tratamiento de residuos sólidos, polo logístico, red del ferrocarril) para los siguientes 30 años.

FACEBOOK EQUIPO B



Evangelina GUERRA LUJAN
MÉXICO
Arquitecta Urbanista
Directora de departamento de urbanismo y diseño de espacio público en CEISA.
thenomad.mail@gmail.com

De curiosidad insaciable. El trabajo de Evangelina se desenvuelve en los límites borrosos de los territorios de diferentes disciplinas creativas. Se ha desarrollado como Arquitecta, Urbanista, Diseñador y Estratega de Espacio Público, Profesor / Pedagogo en las carreras de Arquitectura y Diseño Industrial y de vez en cuando como Consultora / Directora de Arte y curadora de contenidos. Me entusiasma seguir aprendiendo y capacitandome.



Christine MOLLE NELLE
CAMEROUN
Urbanista
Directora de la dependencia de planeación y de desarrollo urbano de la Comunidad Urbana de Douala
bistinelle@gmail.com

Jefe de departamento de planeación y desarrollo urbano de la Comunidad Urbana de Douala, Christine considera que un urbanista es un "generalista" de la ciudad. En este sentido le gusta trabajar con diferentes especialistas y desarrollar con ellos proyectos en favor de la población. Su capacidad artística siempre la ha llevado a disciplinas artísticas (diseño, escultura, costura) pero es a través del urbanismo que usa de sus talentos de diseño y que desarrolla su deseo y su capacidad para compartir. Odía la injusticia y la falta de integridad moral.



Alexandra KOZAK
RUSSIA
Arquitecta
Directora de los Talleres de invierno, Irkutsk
Alexandra.kozak@winteruni.com

Alexandra es arquitecta, diplomada de la «Irkutsk State Technical University» (ISTU). Como estudiante fue implicada en los talleres de invierno organizados por Les Ateliers de Cergy en Rusia. Participó en varios proyectos urbanos: de viviendas, equipamientos educativos, deportivos, estacionamientos. Le interesa la comunicación sobre temas urbanos y arquitectónicos con los jóvenes, y público artículos en «Project Baikal» sobre el movimiento de los jóvenes arquitectos en Rusia. Es miembro desde 2009 de la Unión de los Arquitectos de Rusia.



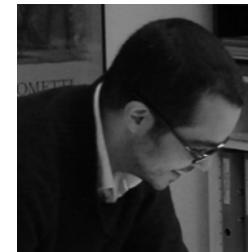
Thang NGUYEN VIET
VIETNAM
Arquitecto
Urbanista y Director en el área de investigación del Instituto de Planeación Urbana y Rural de la Secretaría de la Construcción de Vietnam.
vietthangng@siup.org.vn

Thang trabaja como urbanista para un importante instituto de planeación en Vietnam. Su experiencia laboral es larga, desde la planeación regional para zonas metropolitanas, economía y administración a nivel regional, hasta la planeación urbana a diferentes escalas y el diseño urbano para áreas industriales o de vivienda. Su participación en muchos seminarios y talleres en varios países y su cooperación con muchos consultores internacionales le permitieron entender varias perspectivas y enriquecer su conocimiento en el área de planeación regional y urbana.



Elsbeth REDDISH
INGLATERRA
Paisajista
Arquitecta - paisajista independiente
ElsbethReddish@live.com

Elsbeth es amigable, entusiasta, trabajadora y le encanta el trabajo en equipo. Trabaja mucho para alcanzar sus metas, escucha todos los puntos de vista, y contribuye al trabajo en equipo de una manera productiva, positiva y organizada. Es muy motivada y apasionada por el diseño sustentable como una herramienta para ayudar a los demás. Le gusta ver los «problemás» como oportunidades creativas. Como encargada de proyecto, desarrollo competencias para la comunicación y para trabajar eficientemente en varios equipos.



José Fernando NIETO
RUEDA
MÉXICO
Arquitecto Urbanista
Arquitecto independiente al frente del despacho Confluencias
josefernieto@yahoo.com

Fascinado por las ciudades del mundo y su arquitectura, tanto su formación académica como su experiencia profesional se ha desarrollado siempre con una visión abierta y cosmopolita realizando proyectos que le han permitido conocer la dinámica de contextos urbanos de Europa, Asia y América. Habla 4 idiomas y trabaja eficazmente con equipos multidisciplinares y multiculturales. Conoce el contexto regional (durante 4 años recorrió Guanajuato trabajando para el gobierno estatal) así como el contexto local a través de la ejecución de proyectos en León, ciudad donde radica desde 2008.



Valérie HELMAN
FRANCIA
Arquitecta
Profesora (ENSAN), investigadora
(LAUA), arquitecta independiente
valeriehelman@hotmail.com

Trabajadora, atenta, sociable, curiosa y con un espíritu de iniciativa, Valérie es a la vez arquitecta independiente, docente e investigadora. En el pasado ha ganado el concurso European 10 con el proyecto « Field Work » en Ile-de-France, y ha sido encargada de proyecto en programas públicos de arquitectura y de urbanismo en despachos en Francia así como en el extranjero (Atelier Seraji, SANAA, Naud y Poux). Se interesa en particular a la percepción sensible de los fenómenos visibles, a los tejidos urbanos, a la agricultura periurbana y a la calidad humana de los espacios edificados. Su actividad profesional se acompaña con numerosas lecturas teóricas y visitas de proyecto - periferias, conjuntos de vivienda social, ciudades nuevas, proyectos urbanos, edificios... Para experimentar la realidad del espacio y estar enterrado de la realidad edificada en la cual vivimos.



Hugues GIRAUDY
FRANCIA
Arquitecto
Empleado co-gerente
de la SCOP Oeokoumene
hg@oeokoumene.eu

Después de haber trabajado como independiente así como empleado en varios despachos, Hugues fue cofundador de "Oeokoumene" en 2010. Este despacho de arquitectura y urbanismo fue pensado como una herramienta de trabajo para compartir competencias y deseos. Atento a la participación ciudadana y al medio ambiente, desarrolla su actividad con el objetivo de construir edificios respetuosos del medio ambiente y de su contexto en general: social, económico, ecológico y natural.

FACEBOOK EQUIPO C



Jacques DEVAL
FRANCIA
Arquitecto
Arquitecto encargado de la
misión Paisaje en el departa-
mento de planeación de la
DRIEA Île-de-France
jacques.deval@yahoo.fr

Arquitecto, Jacques es apasionado en el área de la mediación cultural y del paisaje, y le gusta compartir en equipo una pedagogía exigente a través de referencias, paseos urbanos, muchas veces asociando artistas involucrados en el territorio del proyecto.



Fabían Rodolfo
OZUNA ESPINOSA
MÉXICO
Arquitecto Urbanista
Director General de Estudio
Entorno Vital y Asesor en Taller de
Diseño Urbano
arqfabo@gmail.com

Arquitecto, Fabían actualmente desarrollo la tesis para obtener grado de Maestro en Diseño Urbano. Participo en estudios y seminarios del ámbito urbano desde 1997. Integrante de equipos profesionales interdisciplinarios en sectores público, privado y académico, en actividades relacionadas al estudio, planeación, diseño y gestión urbana, adquiriendo conocimientos que permiten comprender la realidad urbana en México. Su interés se centra en el diseño urbano y su función en el desarrollo y mejoramiento del hábitat y su entorno, de manera sustentable y ordenada.



Caroline STAMM
FRANCIA
Urbanista
Post-doctorado en la Universi-
dad de Chile
Investigadora en Lab'Urba,
Institut Français d'Urbanisme
stamm.caroline@gmail.com

Doctora en Desarrollo Urbano, Caroline se especializo en el estudio de las metrópolis de Latinoamérica, con un enfoque multidisciplinario, entre ciencias políticas, geografía y urbanismo. Vivió cinco años en la ciudad de México, y vive al día de hoy en la ciudad de Santiago de Chile, ciudad en la cual desarrolla sus investigaciones. Apasionada por el trabajo de campo y el contacto entre los actores locales, es una investigadora atraída por la investigación-acción y el urbanismo operacional.



Claudía Angélica SUÁREZ
CARRASCO
MÉXICO
Arquitecta Paisajista-Paisaje
Radical
claudía@sapm.com.mx

Arquitecta paisajista, Claudía Angélica es una persona creativa, disciplinada, curiosa, movida por ideales. Cree en las propuestas radicales como solución a los problemas. Le parece fascinante la relación del hombre con la tierra y el paisaje, y cree firmemente que quien estrecha y cultiva su vínculo con la tierra, no puede equivocarse. Ejerce la arquitectura de paisaje con un enfoque social, artístico y de sustentabilidad, convencida de su importante papel en la supervivencia humana y como proveedora de bienestar y calidad de vida.



Luis Miguel DURÁN LÓPEZ
MEXICO
Arquitecto Paisajista
Director general y director de
Proyecto de 501 Arquitectos
luismiguelduranlopez@
gmail.com

Arquitecto de profesión, Luis Miguel lleva su carrera con compromiso y responsabilidad, y en cada proyecto refleja una profunda agudeza para detectar el problema de raíz y ofrecer una respuesta atinada y correcta. Esto se ve reflejado en proyectos de impacto regional y nacional como el Parque Agrotecnológico Xonotli en el estado de Guanajuato, proyecto galardonado en los Architizer Awards, o los parques metropolitanos en León Guanajuato, donde mediante un análisis acucioso ha sido preciso para entregar auténticos modelos de Planeación.



Marc ERRERA
BELGICA
Arquitecto Urbanista
Jubilado
erreramarc@gmail.com

Marc Errera, nacido en Bruselas, arquitecto e urbanista de formación, profesor (emérito) de arquitectura durante 25 años. Después de 40 años trabajando independientemente, decide al contrario de muchos de sus colegas explorar otros caminos. Varios viajes contribuyeron a su interés para la vida de la gente, a sus interrogaciones humanistas, y a la participación de la gente. La fotografía permite salvar momentos de vida y contribuir a la información de estos siglos en transformación rápida. Descubre con Les Ateliers a Vietnam, Camboya, Bénin, o Turquía. Después de haber recorrido varias veces África (75000 kilometros) y el Ténéré en Níger, fue varias veces en Benin en 4X4 desde Bruselas con grupos humanitarios.



Charline FROITIER
FRANCIA
Ingeniera
Responsable Infraestructura
hidráulica y desarrollo urbano
en ARTELIA Ville & Transport
charline.froitier@gmail.com

Formada como ingeniera del medio ambiente, Charline es apasionada por los múltiples desafíos del desarrollo de las ciudades emergentes. Al día de hoy es responsable de desarrollo urbano en *ARTELIA Ville & Transport*. Participa también a las reflexiones sobre el papel y la adaptación de las infraestructuras y de los servicios urbanos (movilidad, gestión de recursos, instituciones), entre ingeniería, urbanismo, y ciencias humanas.



Juan Luis BRICEÑO
VENEZUELA-FINLANDIA
Arquitecto Urbanista
Director del despacho internacional de arquitectura BRIC ARK
juan@bric-ark.com

Director del despacho internacional de urbanismo BRIC ARK, en Helsinki y en París, Juan Luis tiene una larga experiencia en la planeación estratégica, el urbanismo y la construcción privada, pública y comercial. Su despacho lleva proyectos en Europa, Asia y Latinoamérica, y publica artículos en revistas de arquitectura de renombre, organiza seminarios sobre temas urbanos, participa a varios concursos urbanos, y obtiene el premio honorífico de transformación urbana (segundo premio) para el concurso internacional para la transformación de la base militar de 103 hectáreas «La Carlota» en Caracas, Venezuela.

FACEBOOK EQUIPO D



Marcel BELLIOT
FRANCIA
Urbanista
Urbanista independiente
marcel.belliot@wanadoo.fr

Marcel Belliot trabaja desde hace 40 años como urbanista en la región de París, y sobre proyectos urbanos, de transporte, y de desarrollo sustentable en Costa de Marfil, Egipto, y Líbano. Delegado general de la federación nacional de las agencias de urbanismo (FNAU) de 1998 a 2011, trabaja al día de hoy como urbanista y preside la organización “ADP villes en développement” en la cual se juntan varios profesionales de la ciudad trabajando sobre los países del “Sur”.



Louise BOUCHET
FRANCIA
Paisajista
Paisajista independiente
louise.bouchet@live.fr

Paisajista, Louise Bouchet lleva su carrera con un interés especial para la participación ciudadana. Las colaboraciones con los Passeurs (Burdeos), la Asociación Tierra Construida (Amaicha, Argentina) y las Audiencias de la Participación (Burdeos) la convencieron. Su primera formación de geógrafo y luego su experiencia de enseñanza en la Escuela de Paisaje de Burdeos explican su interés para la lógica territorial en sus proyectos. Por otro lado, cuidadosa de la durabilidad y de la buena apropiación de los proyectos, se interesa en particular a la dimensión temporal y a la diversidad de los modos de intervención del paisajismo.

FACEBOOK EQUIPO ORGANIZADOR



Claire VIGÉ HÉLIE
FRANCIA
Directora de Les Ateliers
Economista urbana
claire.vigehelie@gmail.com

Claire estudio economía urbana en una escuela de negocios, la ESSEC, y trabajo en la área de transporte y gestión de infraestructuras, y luego en México en la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD) sobre proyectos de desarrollo urbano e infraestructuras. Conoce a Les Ateliers en Cergy en 2008 participando a un taller de estudiantes sobre las infraestructuras en la ciudad y luego como asistente para un taller en Mandchourie. Se encontró de nuevo con Les Ateliers en 2012 para nuevas aventuras en Benin, México, India y Camerún.



Léa MORFOISSE
FRANCIA
Subdirectora de Les Ateliers
Ciencias políticas
lea.morfoisse@ateliers.org

Maestra en ciencias políticas, Léa tuvo varias experiencias en el área de la cooperación internacional (en particular en Vietnam) antes de interesarse más específicamente a las problemáticas urbanas y de desarrollo territorial. Trabajar en Les Ateliers de Cergy le permite vivir diferentes pasiones a la vez: trabajar en proyectos colectivos, descubrir nuevos lugares (más allá de descubrirlos simplemente como turista), encontrar profesionistas de todos horizontes y hablar idiomas extranjeros.



Rémi FERRAND
FRANCIA
Piloto
Arquitecto Urbanista
remiferrand@hotmail.com

Rémi Ferrand es ingeniero y arquitecto (EAVT 2004 / INSA Lyon 2000). Durante 7 años colabora con el despacho François Leclercq como encargado de proyecto y desarrolla varios estudios urbanos de gran escala. Desde 2010, interviene en el despacho REW - despacho que fondea con Emilie Can - y desarrolla proyectos urbanos y de arquitectura. En 2009 y 2012, los dos ganaron dos becas de estudio que les permitieron explorar ciudades de China y de Estados Unidos durante dos viajes de meses (Shangwhy, retrato de Shanghai a través de su territorio agrícola y USanatomy, lectura sistémica de 20 grandes ciudades en los Estados Unidos). Este año trabaja a la vez en el despacho REW y como docente en las facultades de arquitectura (ENSA) de Nancy y Marne-la-Vallée.



Oriol MONFORT
ESPAÑA
Piloto
Arquitecto Urbanista
omonfort@coac.net

Oriol ha estudiado arquitectura y urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona ETSAB, y después en la North London University, que ha posteriormente completado con estudios de posgrado en gestión urbanística. Conoció los « Ateliers » en Cergy en 1998, como participante en una sesión de los talleres de estudiantes sobre las salidas de las ciudades y las funciones comerciales en las periferias urbanas, siendo después asistente para la organización del taller de Shanghai. Atraído por la dinámica de los « Ateliers » ha seguido desde entonces vinculado a la asociación ya sea como estudiante, asistente, jurado, miembro del consejo de administración o piloto en 14 sesiones distintas en Francia, Rusia, Asia y ahora en México. En la actualidad y habiendo compartido su recorrido profesional entre la administración pública y el sector privado (pequeños despachos y grandes empresas) trabaja en un ayuntamiento y tiene su propia práctica profesional en la que desarrolla con equipos pluridisciplinares esquemas conceptuales y proyectos en diferentes ámbitos que incluyen la planificación regional y urbana, planes urbanísticos municipales, planes directores conceptuales y detallados y estudios de viabilidad, diseño urbano de espacios públicos y arquitectura.



Thomás CASANOVA
FRANCIA/MÉXICO
Asistente piloto
Arquitecto Urbanista
thomascasanova@gmail.com

Arquitecto con una Maestría en la ENSA Paris-la-Villette, Thomás se interesa desde el principio de su carrera a los desafíos y retos urbanos que implica el proyecto arquitectónico. Organiza el taller de Puebla de 2012 como asistente-piloto con Les Ateliers, y desde entonces trabaja como consultor en planeación urbana en México. Desarrollo con el CTS Embarq México y por cuenta del INFONAVIT proyectos pilotos de regeneración urbana de fraccionamientos de vivienda de interés social deteriorados, entre otros. Se apasiona por los viajes y los encuentros a través de sus experiencias personales como profesionales y ha participado a varios talleres internacionales de urbanismo en París, Lisboa, Sarajevo, Santiago de Chile o Estambul.



Marion JOLY
FRANCE
Assistante pilote
Architecte
info.marionjoly@gmail.com

Arquitecta, acostumbrada a participar en concursos de arquitectura y de urbanismo durante sus dos primeros años de experiencias en París, le gusta dedicar tiempo y energía en pensar la ciudad, su urbanismo y su arquitectura. Su formación en el despacho “estructura sociedad y metropolización” en la Escuela de Arquitectura Paris La Villette, y sus experimentos en Argentina y China marcaron su interés de trabajar sobre los espacios urbanos abandonados por la ciudad en movimiento. Después de un año a ejercer en freelance sobre pequeños proyectos de arquitectura, Marion se junta al equipo de Les Ateliers en León, con el fin de reanudar con los grandes asuntos urbanos que adora. Curiosa y viajera, le gusta descubrir y aprender de los demás.



Aude JAHAN
FRANCIA/MÉXICO
Equipo local (IMPLAN)
Urbaniste
a.jahan@implan.gob.mx

Aude es licenciada en Ciencias políticas con una maestría en urbanismo y ordenamiento territorial. Trabajó varios años en París en un despacho especializado en la elaboración de documentos legales de planificación territorial antes de instalarse en México en 2007. Ahí, primero enseñó el urbanismo y el paisaje en la Universidad de La Salle Bajío antes de unirse al equipo del IMPLAN León para participar al proceso de reflexión y elaboración del futuro Plan municipal de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico territorial y para coordinar varios proyectos en colaboración con la Embajada de Francia en México. Es curiosa de todo, adora los acercamientos multidisciplinarios, servir de interface entre actores de distintos ámbitos y descubrir otras maneras de pensar.



Clémence LACHATER
FRANCIA/MÉXICO
Cooperación Técnica,
Embajada de Francia en México.
clemence.lachater@diplo-
matie.gouv.fr

Actualmente practicante en el IFAL - Embajada de Francia en México, Clémence tiene un diploma en cooperación internacional del Instituto de Estudios Políticos de Toulouse (Francia). Es entusiasta a la idea de participar por la primera vez a un taller organizado por Les Ateliers, lo que le permitirá aprender sobre un tema central para la cooperación francesa en México: el urbanismo. También se le hace muy interesante el método de trabajo propuesto por Les Ateliers: un proceso de intercambio y de concertación bastante original y enriquecedor.



Nadège BRAURE
FRANCIA/MÉXICO
Equipo local (IPLANEG)
Coordinadora del acuerdo de
cooperación descentralizada
entre la Comunidad Urbana
de Burdeos y la ZML
nabraure@guanajuato.gob.mx

Después de una Maestría en Derecho Público en la Universidad de Bordeaux IV y una Maestría en Relaciones Internacionales en el Instituto de Altos Estudios de América Latina, en París, Nadège se desempeña actualmente como voluntaria internacional, coordinadora del acuerdo de cooperación descentralizada entre la Comunidad urbana de Burdeos y la zona metropolitana de León. Desde hace un año y medio, desarrolla su trabajo en el seno del Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato (IPLANEG), socio enlace de la CUB en México. Trabajar en el marco de este acuerdo, que consta de siete ejes de colaboración (gobernanza metropolitana, agua y saneamiento, transporte, residuos, planeación urbana, naturaleza y medio ambiente, cultura y patrimonio), le permitió adquirir una buena visión general de las problemáticas de la zona metropolitana de León sobre cada uno de estos temas.



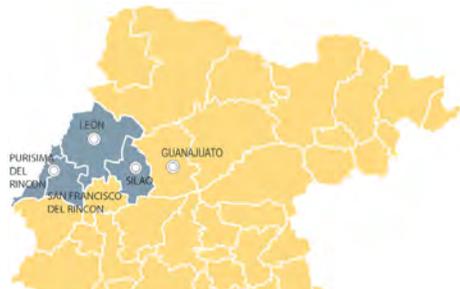
Daniela HUMPHREY
MÉXICO
Architecta
humda81@gmail.com

Arquitecta, Daniela actualmente estudiaba la especialidad en Diseño Urbano en la universidad de León. Interesada en el desarrollo de las ciudades y su crecimiento, se apasiona por la imagen urbana de las ciudades pues representan la cara de su historia, cultura y su gente.













SOCIOS Y AGRADECIMIENTOS

Este taller es el resultado de un trabajo preparatorio colectivo y de la energía de muchos voluntarios, grupos de trabajo, miembros de Les Ateliers, colectividades y conferencistas. A todos los que han participado y contribuido queremos agradecerles por los resultados de este taller y Les Ateliers les dirigen sus más sinceros agradecimientos.

Agradecemos particularmente a Graciela Amaro Hernández, directora del IMPLAN, María Elena Castro Cárdenas, directora adjunta, Martha Gabriela Gutiérrez Delgado, contadora et Aude Jahan, urbanista, Urbanista, coordinadora local de la misión del IMPLAN, Horacio Guerrero García, director del IPLANEG, y Jesús Solórzano Jaramillo, director adjunto del IPLANEG.

También agradecemos en particular a Yann Thoreau la Salle (encargado de la coordinación técnica y miembro del jurado), Manon Viou (encargada del proyecto de cooperación técnica) y Clémence Lachater de la Embajada de Francia en México (IFAL), por su implicación en la organización del taller.

La colaboración Burdeos-León mediante el apoyo de Nadège Braure (CUBIPLANEG) y Christine Volpilhac (CUB, participante en la misión de exploración y miembro del jurado).

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

Agradecemos igualmente a los conferencistas, políticos y profesionistas que dedicaron parte de su tiempo en entrevistas y presentación de sus trabajos y de su visión durante la misión de mayo 2013 y durante la misión de asistentes de agosto a noviembre 2013: Rafael Torres, Director del Puerto Interior; Celina Salazar, Directora del IMPLUS de Silao; Mónica E. Morán Yépez, del IMPLUS Silao; Juan Alcocer Flores, Director del Instituto Cultural del Estado de Guanajuato.; Ignacio Noriega Padilla, Director General de Economía del municipio de León; María Eugenia Pineda Velázquez, AURA Arquitectos y Urbanistas Asociados; Amílcar Arnoldo López Zepeda, Director General de Movilidad del municipio de León; Jorge Miranda, Director de URBE Consultores; Adrián Peña, Director General de COVEG; Jaime Samperio Vázquez, Director de Desarrollo Sustentable del IMPLAN; Isidro Martínez, Director Adjunto de Proyectos y de Gestión Urbana del Instituto Municipal de la Vivienda (IMUVI); Antonio Navarro Márquez, Director de Desarrollo Urbano Ecología y de Transportes de San Francisco del Rincón; Alvaro Miguel Ángel Trujillo P. de la Dirección de Desarrollo Urbano Ecología y de Transportes de San Francisco del Rincón; Juan Francisco Bermúdez Rojas del ayuntamiento de San Francisco del Rincón; Beatrice Ponce de la Dirección de Obras Públicas de Purísima del Rincón; Javier Hinojosa de León Presidente

de IPLANEG; Ana Carmen Aguilar Higareda, Directora General del Instituto de Ecología del Estado de Guanajuato; Isidro Cuevas del Instituto de Ecología del Estado de Guanajuato; Enrique Torres López, Director de SAPAL; Moisés Gasca Tort, Director de Comunicación de la SAPAL; Raúl Francisco Pineda López, profesor investigador de la Universidad Autónoma de Querétaro; Arturo Joel Padilla Córdova, Director del Foro Cultural Guanajuato; David González Flores, Presidente del Patronato del Centro Histórico de León; Fabián Ozuna, Despacho de Diseño Urbano.

También agradecemos a las personas presentes en el momento de las visitas y las conferencias: Miguel Ángel García Gómez, profesor e investigador en la Universidad de Guanajuato; Pascal Dayre, Director Adjunto del Establecimiento Público de las propiedades (EPF) de Ile de France; Gerardo Jiménez, IPLANEG; Jesús Solórzano Jaramillo, Director de procesos del IPLANEG del Estado de Guanajuato y Amílcar A. Lopez Zepeda, Director de Movilidad de León; Arturo Zapien Alvaréz, director general de ingresos del ayuntamiento de León; C. Enrique Benjamín Solís Arzola; Celina del Carmen Salazar Gutiérrez, Paola María Trujillo Hernández, Mónica Elías Orozco, Javier Casillas Saldaña, José Antonio Navarro Márquez, Gabriel Eduardo García Ortega, Adriana Francisca Rocha Ramírez

Agradecemos de igual forma a todos aquellos que tomaron el tiempo de recibirnos y ayudarnos durante la misión de mayo 2013, las misiones de asistentes entre de septiembre a noviembre 2013 y durante los dos meses del taller: Aude Jahan, Ma. Antonieta Wendoli Jiménez Garza, José Primo García Peña, Ruben Jasso, Enrique Mondragón, Ma. Soledad Hernández Castro, Victor Manuel Loera Pineda, Salvador Paez, Jorge, Adriana martinez canchola, José Luis Zepeda Rodríguez, Iliana Zuri Jiménez Villaseñor, Eduardo Morales Franco, Pablo R. García Gómez Siverston, Roberto Carlos Suarez Cisneros, Esther Gonzales García, Luz Elena García Martínez, del IMPLAN Arq. Juan Antonio Barco Acevedo, Lic. Luis Gerardo González Casillas, Urb. Guillermo Samuel Andrade Lovera, Nadège Braure, Ing. Alberto Espinoza Zertuche del IPLANEG. Agradecemos a Daniela Humphrey para su ayuda durante el taller.

Agradecemos a todos los miembros del jurado así como a los participantes del taller.

Agradecemos también a aquellos que por cualquier razón no han sido mencionados pero que también contribuyeron a la elaboración del presente documento.

Este documento está disponible en línea en versión francesa y española en el sitio de Les Atelier: www.ateliers.org.

Instituto Municipal de Planeación de León - IMPLAN:



Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato IPLANEG:



Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT):



La Embajada de Francia en México a través del Centro Cultural y de Cooperación (IFAL):



Nuestros socios quienes apoyan de los talleres al extranjero:

