

Una aproximación a la evaluación del imaginario del turismo en las ciudades del conocimiento

JESÚS MANUEL FITCH OSUNA
Universidad Autónoma de Nuevo León

Abstract:

The study asserts the image of urban tourism that develops in the cities where the main economic activity tends to be generating and applying knowledge. The article describes the type of knowledge encountered in the city, identifying the relevant elements of the urban dynamics. The case study is Monterrey in Mexico where the focus is specifically on the urban and pop performances and strategies for developing tourism activities, the "Project of Saint Lucia - Urban Integration". The article focuses on two methods. First contemplative observation about the site and its urban environment, then structured interviews with the users of this public space. The article identifies morphological elements that make up the image of Monterrey, which contrast the basic idea of Monterrey.

Keywords: urban imaginary, tourism cities, knowledge cities, contingent valuation.

Turismo y ciudad

En las últimas décadas la ciudad ha tenido transformaciones significativas derivadas de una ola que arrastra los fenómenos hacia una nueva construcción de territorios, que son demandadas por la sociedad. Siendo definida con emergentes escalas temporales y espaciales, lo que constituye los actuales entornos complejos vitales.

El crecimiento y evolución de los asentamientos humanos ha diversificado las actividades, lo que ha concretado tipologías de ciudad bajo diferentes temáticas. En el caso de las actividades económicas, se ha distinguido una fusión entre los elementos naturales y culturales del sitio con la profesionalización de los oficios.

La ciudad turística, se le contempla como un objeto artístico que sirve de lenguaje comunicativo en el contexto socio-cultural e histórico-social, lo que produce y consume de tal forma que el lenguaje sea aceptado por el contexto radicante y el contexto visitante. (Chumillas, 2010). Para poder crear o llevar a cabo esta producción, se deberán seguir ciertos códigos socioculturales que son aceptados por determinados grupos sociales en el momento y lugar determinado.

El turismo urbano se fomenta a partir de los atractivos turísticos que contiene un país, ciudad, localidad. Puede ser: la cultura, los monumentos arquitectónicos (casas, edificios o áreas en específico), paisajes naturales, paisajes industriales o urbanos, sitios naturales como: ríos, montañas, mares. Además, encontramos elementos creados por las mismas ciudades como son: parques, zoológicos entre otros. Así mismo, el mantener e impulsar una política integral que conlleve al reconocimiento de la identidad local y la puesta en marcha de la vocación turística del sitio. Para ello es relevante la construcción del espacio urbano integrado a la climatología en el sentido natural, a la par de fomentar y crear seguridad, hoteles, vías de comunicación, infraestructuras en carreteras, aeroportuaria y en restauración de venta de alimentos entre otros.

Ciudades del conocimiento y turismo

En la actualidad, muchas son las ciudades que se presentan como *ciudades del conocimiento*, o planifican sus actuaciones con el objetivo de convertirse en territorios que se encaminan en ese sentido (Melbourne 2030, Barcelona Activa, Malmo, etc.). A pesar de que el conocimiento siempre ha sido considerado un importante factor de progreso, esta denominación – ciudad del conocimiento – es relativamente reciente, aludiendo a una intencionalidad en su gestión como factor estratégico para el desarrollo.

Tal como sucede en otros ámbitos, no existe una definición comúnmente aceptada del concepto de ciudad del conocimiento existiendo, también, diversas tipologías de ciudades bajo esta denominación, en función de las características que interesa destacar en cada caso. Entre las más frecuentemente mencionadas en la literatura científica, puede señalarse la que afirma que “una ciudad del conocimiento es aquella que pretende basar su desarrollo en el impulso continuo a la creación, intercambio, evaluación, renovación y actualización del

conocimiento” (Edvinsson, 2006). En este sentido, un rasgo distintivo de una ciudad del conocimiento sería la prioridad que concede a la inversión asignada a la educación, la formación y la investigación (Ergazakis, *et al*, 2006).

El desarrollo basado en el conocimiento se asimila, con frecuencia, a la generación de más empleo, un más rápido incremento de la riqueza, la reconversión de industrias tradicionales (Ergazakis, Metaxiotis y Psarras, 2004). Además de beneficios económicos directos e indirectos, a este tipo de desarrollo se asocian también ventajas con un carácter más institucional y de naturaleza cualitativa, relacionadas con la mejora de la vida social (construcción de sociedades más equitativas y tolerantes, etc.), cultural, intelectual y política (nuevas formas de gobernanza, etc.) de la ciudad (Knight, 1995).

La actividad económica del conocimiento en el ámbito del desarrollo urbano crea un reto para las ciudades y para los agentes que tienen compromisos directos en la planificación y promoción de su desarrollo. La creación de una cultura de intercambio de conocimiento implica, entre otros aspectos, un diseño apropiado del espacio urbano, la existencia de redes de tecnologías de la información y otro tipo de infraestructuras y espacios públicos de soporte a las interacciones (Ergazakis *et al*, 2006), como pueden ser los knowledge cafes o los science shops.

La literatura señala que las características de la ciudad del conocimiento son:

- Considera a sus habitantes como Creadores.
- Es atractiva para los Creadores de otras ciudades y facilita su presencia.
- Es nodo de las redes de conocimiento y tiene recursos de alto nivel para la formación de Creadores.
- Tiene instrumentos para hacer el conocimiento accesible a sus Creadores.
- Considera cada uno de sus recursos y espacios como oportunidades para inspirar y generar nuevo conocimiento.
- Conecta sus instituciones con nueva infraestructura urbana para crear una red de generadores de innovación.

El turismo en esta línea marca una tendencia que se ha venido multiplicando, principalmente dentro de los países desarrollados que se interesan por

involucrar de forma más directa y entretenida a la mayoría de personas con el conocimiento del mundo natural.

La Organización Mundial de Turismo (OMT) en su trabajo (OMT, 1994) considera como turistas a los estudiantes que se desplazan fuera de su lugar de residencia habitual para cursar estudios, ya que según la definición que ofrece este organismo, el turismo comprende “las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros motivos”. Estos desplazamientos entran en el ámbito turístico y se incluyen dentro del “turismo académico”.

Complementariamente se da el turismo científico y de negocios. El primero motivado por los viajes relacionados con la investigación y actividades complementarias. En este punto cabe señalar la relevancia a partir de los centros educativos y científicos locales (UANL, ITESM, UdeM, PIIT) que han incrementado esta actividad. Con relación al segundo, muchos de los visitantes acuden a las ciudades como parte de su trabajo, a realizar gestiones, promover o comprar servicios y productos turísticos. Precisamente, para atender a este sector, muchas ciudades se han convertido en importantes centros turísticos que brindan todos los servicios e infraestructura que los turistas de negocios requieren. Es así que existen instalaciones hoteleras en las que es posible encontrar centros de convenciones, salas de juntas, agencias de viajes, oficinas, Internet, transporte y más. Resulta mucho más conveniente aun cuando las ciudades destino cuentan con una excelente red de comunicaciones además de un alto grado de accesibilidad. El Turismo de Negocios es de gran importancia en virtud de que, además de ser uno de los segmentos de más crecimiento en la última década, proporciona diversos beneficios al turismo.

La evaluación social de atributos medioambientales en la ciudad

La actividad económica debe preocuparse de alcanzar la armonía con la naturaleza. El instrumento que va a permitir, según la economía ortodoxa, que este proceso se realice es el mercado, el cual, mediante una eficiente asignación de precios, va a evitar que se produzcan situaciones de escasez permanente de recursos. En la medida que un recurso se vaya agotando, su precio se elevará, lo que ralentizará su consumo e impulsará la investigación de sustitutos. Esta

teoría descansa en una confianza absoluta en la capacidad de la ciencia para resolver los problemas que el desarrollo ilimitado conlleva.

La literatura ortodoxa considera que son recursos sólo los valorados por el mercado, y los definen como materias primas y energía. No considera como recurso económico, por ejemplo la capacidad de asimilar poluentes por parte de un ecosistema (que se debilita con la contaminación) las funciones recreacionales, ecológicas, de soporte de la vida, entre otras.

La situación se vuelve más insostenible a medida que se multiplican los problemas ecológicos. Es necesario considerar el incremento de la población mundial, el crecimiento de la actividad económica, el incremento de la producción industrial y el aumento del consumo de combustibles; permitiendo ver mediante ello hacia dónde nos dirigimos.

Aguilera (1994) señala que la economía medioambiental (EMA) intenta integrar el estudio de dichos fenómenos. Acepta que la economía produce impactos ambientales relevantes, que al no ser valorados por el mercado son exteriores al sistema económico (son externalidades). Mencionada ciencia altera algunos paradigmas de la economía ortodoxa. El paradigma ortodoxo se basa en tres premisas:

- El libre mercado origina los recursos de manera eficiente.
- El crecimiento económico es sinónimo de bienestar, y éste se manifiesta en los indicadores de renta, como el PIB, el PNB, etc.
- El crecimiento es ilimitado y posible.

La EMA corrige este paradigma, de la siguiente forma:

- El mercado asigna normalmente bien los recursos, excepto en el terreno medioambiental, por lo que hay que valorar los daños ambientales y añadir estos valores a los precios para que el mercado sea de verdad universalmente eficiente.
- El crecimiento económico es sinónimo de bienestar, siempre que el bien ambiental no sea alterado sustancialmente. Si lo es, a los indicadores de riqueza (bienestar) habrá que restarles el valor asignado a este bien.

La argumentación teórica de la valoración económica ambiental, se encuentra definida bajo el tema de las externalidades. El estudio teórico ha sido ampliamente estudiado por la escuela americana, a partir de Coase (1960). Su

cuantificación, basada generalmente en resultados experimentales obtenidos por métodos estadísticos, fue aplicada por Constanza (1991), Hartwick (1977), Tietenberg (1988), Daly (1989), Johansson (1990), Hausman (1993), Pearce y Turner (1990), Pearce (1993), Cummings y Harrison (1995). Por nombrar algunos ejemplos relevantes entre otros muchos. En la década de los noventa se desarrollaron numerosas aplicaciones en España a partir de Naredo (1993). Cabe destacar obras de Azqueta (1994), Azqueta y Pérez y Pérez (1996), Campos y Riera (1996), Riera (1994) y Riera et al., (1994).

El crecimiento ilimitado es posible y necesario, pero hay que preocuparse de que los recursos físicos fundamentales del planeta no sean destruidos. La utilidad social no se puede medir directamente, en nuestro sistema capitalista la forma de hacerlo es mediante el mercado como ya se ha expuesto anteriormente. Por tanto el valor de uso es subjetivo, por ser expresado de forma individualizada. Al realizarlo objetivamente nos introducimos en métodos indirectos donde el consenso se genera mediante las preferencias individualizadas, elevando estas últimas a un nivel objetivo.

Método de Valoración Contingente

El método de valoración contingente se basa en la utilización de consultas a las personas referentes, lo que está dispuesto a recibir a modo de compensación por tolerar un coste. El proceso de consulta se da mediante encuestas directas o técnicas experimentales en las que los encuestados responden a varios estímulos en condiciones de laboratorio, buscando las valoraciones personales frente al crecimiento o la reducción de la cantidad de un bien dado, un contingente, en un mercado hipotético.

Los encuestados dicen la cantidad que estarían dispuestos a pagar, o la cantidad por la cual estarían dispuestos a ser compensados, si existiera un mercado para el bien en cuestión. Se considera que un mercado contingente no incluiría sólo el bien en sí mismo (un mejor paisaje, mejor calidad del agua, etc.) sino también el contexto institucional en el que éste sería ofertado y la forma en que se financiaría.

El método tiene la ventaja de poder ser empleado a todas las circunstancias que se planteen, a diferencia de otros que sirven para una situación específica.

Su frecuencia de utilización es creciente y en los debates académicos sobre la validez de estas técnicas se le suele tomar como punto de referencia. A partir de esto tiene dos características importantes:

Frecuentemente será la única técnica de estimación del beneficio. Debería ser aplicable a la mayor parte de los contextos de la política ambiental. La finalidad del método es obtener valoraciones o “pujas” que sean similar a lo que aparecería si existiera un mercado real. El mercado hipotético –el encuestador, el cuestionario y el encuestado– deben, por tanto, ser tan similares como el mercado real. El encuestador debe estar familiarizado con el bien en cuestión. Si el bien es una mejora de paisaje, esto puede lograrse mostrando al encuestado fotografías del paisaje con o sin determinados niveles de contaminación. Al igual que el encuestado con los medios de pago hipotéticos (impuesto local o un cobro por entrada) denominado como el vehículo de pago.

El encuestador sugiere la primera puja (precio de partida) y el encuestado dice si estaría dispuesto, o no, a pagar. A esto le sigue un procedimiento iterativo: el precio del punto de partida se incrementa para ver si el encuestado seguiría estando de acuerdo en pagar y así hasta que el encuestado declara que no está dispuesto a pagar el incremento adicional de la factura. La última puja aceptada, por tanto, es la máxima disposición a pagar. El proceso funciona a la inversa si el objetivo es obtener la disposición a ser compensado: las pujas se reducen sistemáticamente hasta que se llega a la mínima disposición del encuestado a ser compensado.

Según Saz y otros (1999a) mencionan que los primeros estudios en España son realizados por Riera (1991). El objetivo del trabajo fue averiguar la disposición a pagar (DAP) de los vecinos del Nou Barris (Barcelona) por el diseño de un nuevo cinturón de ronda como parte de las infraestructuras para los Juegos Olímpicos de 1992. La conclusión obtenida fue una DAP media de 41 242 pesetas. Agregado este valor para el conjunto de la población, se obtenían unos beneficios del proyecto de unos 3400 millones de pesetas que eran superiores al coste del mismo estimado en 2800 millones de pesetas, siendo el beneficio neto unas 600 millones de pesetas.

Posteriormente Riera (1995), utiliza el método para valorar económicamente el impacto ambiental de la realización de una infraestructura pública en la ciudad de Madrid. El proyecto público consistía en la unión de una nueva línea

ferroviaria que mejorara las comunicaciones. Mediante una encuesta se obtuvo que la media de la DAP fuera de 26 019 ptas. para los residentes en el distrito de Arganzuela y de 12 481 ptas. para el resto de Madrid.

Entre los últimos trabajos referidos a reordenación y expansión de actividades comerciales en puertos son los de Saz y otros (1999a) y Saz (1999b).

La evaluación medioambiental: El Paseo Santa Lucía en Monterrey, México

La globalización y la Metropolización son dos fenómenos asociados que producen un doble efecto: la homogenización y la diferenciación. En el caso de la primera tiende a generar transformaciones urbano-arquitectónicas y actores comunes para todos los países y ciudades. La segunda, porque estos actores son más exitosos si son capaces de adaptarse a las circunstancias particulares del lugar y del momento. Por esta última razón, la globalización estimula también, paradójicamente, el desarrollo local.

En el caso de las ciudades latinoamericanas las décadas de los 80's y 90's fueron el periodo donde se consolidaron las nuevas áreas de transformación de las ciudades existentes. La obsolescencia tecnológica y las nuevas preferencias de los usuarios de las ciudades empujaron hacia la reestructuración de nuevo escenarios en áreas centrales. Como el caso de viejos puertos centrales², estaciones ferroviarias³, grandes predios o sectores industriales⁴, entre otros. El Proyecto de Integración Urbanística Macroplaza-Parque Fundidora es inaugurado en septiembre 2007. Ofrece actividades como zona de negocios,

² Debido al aumento de tamaño de los buques, los cambios en los sistemas de descarga y almacenaje (los grandes puertos de Londres, Amberes, Rotterdam).

³ Necesitan actualización periódica, definición de nuevos usos mediante la eliminación, reemplazo o sustitución de infraestructura. (El caso europeo, París actualiza una docena de estaciones en una década,

Londres una decena. Asimismo, El cambio de jerarquía de las estaciones con las opciones de Tren de Alta Velocidad. En el caso latinoamericano en algunas regiones solo es de carga y ha desaparecido la transportación de personas quedando hoy sin servicio y uso algunas edificaciones y espacios abiertos).

⁴ La sustitución del uso de suelo industrial por usos comerciales, servicios y residenciales. Este es el caso que se ajusta a Monterrey.

cultural y turística. Tiene una superficie aproximada de 100 hectáreas, que representó una inversión total de más de 3400 millones de pesos. Las expectativas generadas por parte del Gobierno del Estado y de los sectores de Inversión Privada son considerables, ya que han permitido ser un impulsor para el desarrollo comercial, turístico, empresarial y de inversiones adicionales en infraestructura de servicios.

Ver anejo: Imagen 1. Proyecto integración urbanística Macroplaza-Santa Lucia-Fundidora.

De la Integración, los proyectos más significativos son la extensión del Río del Paseo Santa Lucía, que consta de una longitud total de 2.5 km, de 9 a 15 metros de ancho y con una profundidad de 1.20 metros, lo que lo hace navegable al 100%. El proyecto cuenta con 24 fuentes a lo largo del canal, un lago artificial y una fuente de olas con capacidad de 12.000 m³ de agua. El segundo proyecto para esta Integración consistió en la construcción de 13 puentes vehiculares y 10 peatonales. A través de estas obras públicas es que se logró unir a la Macroplaza con el Parque Fundidora, que alberga espacios como Cintermex, la Arena Monterrey, el Auditorio Coca Cola y el Parque Plaza Sésamo, entre otros atractivos.

Ver anejo: Imagen 2. Paseo Santa Lucia, Monterrey.

Como parte del proyecto se sanearon zonas contaminadas, favoreciendo la apertura de espacios verdes, áreas para fortalecer la oferta cultural y turística. Considerado como parte de la transformación del tejido urbano central, lo que permite definir un desarrollo vertical que diversifica y transforma la imagen urbana y de la ciudad.

La regeneración comprende más de 100 calles y avenidas, incluyendo el área llamada Barrio Antiguo, que agrupa restaurantes, bares y espacios para eventos musicales. Lo que se espera ser el escenario para la construcción de hoteles, centros comerciales, viviendas en condominio, restaurantes y servicios para los turistas y paseantes de la zona conurbada de Monterrey.

Proceso metodológico y de análisis⁵

El objetivo es conocer la disposición a pagar que la sociedad le da a un espacio medio-ambiental y recreativo como el Paseo Santa Lucía. Esto se logra determinando el costo que el usuario está dispuesto a pagar por el disfrute de dicho bien, aplicando el método de valoración contingente, el cual intenta medir económicamente los cambios en el nivel de bienestar de las personas debido a un incremento o disminución de la cantidad o calidad de un bien.

Se emplea una entrevista estructurada, la cual tiene las características de ser estática y rígida. Se basa en una serie de preguntas predeterminadas e invariables que deben responder los usuarios del bien público a valorar⁶. Donde se pretende extraer, de manera explícita, la disposición de pago (DAP) ante un eventual, o real, incremento del nivel de utilidad (bienestar). O de lo contrario, la disposición a ser compensado (DAC) ante una eventual, o real, reducción del nivel de bienestar.

La encuesta se divide en cuatro partes:

1. La descripción del bien a valorar. Consiste en cuestionar sobre los elementos y atributos del bien público a valorar. Hace énfasis en la percepción y el estado de conservación de los mismos.
2. El cambio en el estado de dicho bien que se pretende valorar. Se maneja la hipótesis de adecuaciones o transformaciones.
3. La predisposición de pago (DAP) o de ser compensado (DAC). Se emplean las siguientes técnicas para preguntar el valor económico de la

⁵ El levantamiento y proceso de datos, se realizó en el curso de valuación ambiental en el programa de Maestría en valuación en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Realizado por las alumnas: Orpinel Gamboa Diana Paulina y Serna Guerra Mayra Yolanda. Coordinado por el autor del presente documento.

⁶ Esto facilita la unificación de criterios y la valoración, pero no permite que el entrevistador ahonde en las cuestiones interesantes. Sin embargo para ello se complementa con la descripción del inmueble, perfil de usuarios observado, situaciones atípicas, entre otros elementos que permitan ampliar el contexto.

transformación (DAP y DAC): Abierta, Subasta, Referéndum. A veces la gente dice no estar dispuesta a pagar, como medida de protesta ante el planteamiento que se le presenta.

4. Los datos socioeconómicos básicos de los entrevistados. Corresponden al perfil sociodemográfico. Con el fin de ver segmentos de usuarios, perfil vs preferencia de atributos.

De manera complementaria se realiza una descripción de la zona, considerando los elementos morfológicos de Kevin Lynch (1960). Adicionalmente se zonifican los elementos del entorno, como los usos de suelo, densidad edificatoria, jerarquía de las vialidades, equipamiento, infraestructura.

Ver anejo: Imagen 3. Zonificación de las actividades del bien público

Ver anejo: Gráfico 1. Evaluación de las actividades

La satisfacción emocional del espacio público existe cuando es capaz de transmitir y generar una implicación emotiva al usuario. Lo cual es uno de los puntos relevantes de indagar. A continuación se enlistan objetivos centrales del proyecto, en donde se evalúa la preferencia. Cabe señalar que ello conlleva un sesgo acorde al perfil demográfico. Así mismo, se consideraron tres puntos estratégicos en la aplicación de encuesta. El primero en el embarcadero en la zona del Museo de Historia Mexicana. El segundo en la intersección del proyecto Santa Lucía con la Av. Félix U. Gómez y el tercero en el embarcadero del Parque Fundidora.

Ver anejo: Gráfico 2. Satisfacción del proyecto

En síntesis, la evaluación de la actuación urbana queda asentada en la siguiente tabla, que prioriza las preferencias declaradas por los usuarios.

Ver anejo: Tabla.1. Prioridades de Mejoras

Conclusiones

El evaluar un bien público nos permite aproximarnos a la manera en como el colectivo pondera la aceptación o rechazo por el uso y disfrute del bien, entre otras cosas. Aunque con límites desde una perspectiva teórica y metodológica, se puede extraer un perfil de usuario, jerarquía de apreciación de atributos, zonificación de actividades, así como la DAP por el disfrute del bien.

Se concluye que con relación al instrumento empleado para la evaluación de los atributos medioambientales se tiene que el 88% de los encuestados ya habían visitado el sitio. El perfil sociodemográfico describe que el 68% es soltero y el 70% del total de los encuestados no tiene hijos. La mayoría de este grupo cuenta con una edad entre los 21 y los 30 años. El Nivel socioeconómico oscila en medio-medio alto y bajo. El 62% completó o cursa actualmente una licenciatura, mientras que solo un 13% tiene un posgrado y un 2% es propietario de un negocio. El 43% es empleado y el 30% estudia.

Con relación al costo de viaje es de 150 pesos aproximadamente. Donde el motivo de visita principal es el paseo por el parque y la Macroplaza. El 45% gasta menos de 50 pesos en transporte, mientras que el 42% gasta de 50 a \$100 pesos, coincidiendo prácticamente en la misma proporción con la gráfica que indica que el usuario usó como medio de transporte el autobús (45%) y vehículo propio (45%). El 27% gasta principalmente en una comida o cena en un restaurante y el 24% en botanas.

En lo que respecta a la satisfacción del uso, el 21% de los encuestados no agregaría nada al proyecto, mientras que al 19% le gustaría más eventos y áreas destinadas a la cultura. De las preferencias sobre el proyecto, los más nombrados son el Museo de Historia-Parque Fundidora-Andar en bici/caminar-Restaurant/bar-Paseo en bote.

No hay DAP por un boleto de entrada al parque, pero sí a pagar la entrada a conciertos, espectáculos y otros eventos de su interés. También mostraron interés y agrado por un complejo a gran escala de restaurantes, comercios, tiendas de ropa, etc. Los encuestados consideran la oferta actual deficiente. Entre ellos existe agrado por el Museo de Historia como monumento arquitectónico, pero manifestaron estar aburridos respecto a la exposición permanente ya que es tediosa y poco atractiva. Demanda por espacios y áreas

culturales, de mejor calidad, por lo que el proyecto deberá incluir nuevos espacios y mejorar exposición del Museo de Historia.

En definitiva las metrópolis no solo se expanden horizontal y verticalmente, sino que mutan y trasladan la configuración de códigos y definición de estilos de consumo. Parte de ello se ha propiciado por los medios de comunicación como la TV, el cine, el internet; los cuales transmiten a distancia imágenes, ajenas al contexto inmediato del observador, tangible o intangible.

Bibliografía

- Aguilera, K.; Alcantara, V. (1994) *De la economía ambiental a la economía ecológica*. Ed. Icaria; FUEM: España
- Alonso, W. (1964) *Location and land use: Toward a General Theory of Land Rent*, Harvard University Press Cambridge, MA.
- Azqueta, D. (1994) *Valoración económica de la calidad ambiental*. McGraw-Hill: Madrid
- Azqueta, D. y Pérez y Pérez, L. (1996) *El valor económico de los servicios recreativos en los espacios naturales*. Mc Graw Hill: Madrid.
- Campos, P.; Riera, P. (1996) “Rentabilidad social de los bosques: Análisis aplicado a las dehesas y los montados ibéricos”. *Información Comercial Española*, 751: 47-62
- Coase, R. (1960) “The Problem of Social Cost”. *Journal of Law and Economics*: 3:1-44.
- Constanza, R. (ed.) (1991) *Ecological Economics. The Science and Management of Sustainability*, Columbia University Press, New York, USA.
- Cummings, R.; Harrison, G.W. (1995) “The Measure and Decomposition of Nonuse Values: A critical Review”. *Environmental and Resource Economics*, 5: 225-247
- Daly, H. (compilador) (1989) *Economía, ecología, ética. Ensayos hacia una economía de estado estacionario*. Fondo de Cultura Económica/ Economía Contemporánea: México

- Edvinsson, L. (2006) "Aspects on the City as a Knowledge Tool". *Journal of Knowledge Management/Journal of Knowledge Management*, 10(5): 6-13.
- Ergazakis, K.; Metaxiotis, K.; Psarras, J. (2004) "Knowledge Cities: Conceptual Analysis and Success Stories" *Journal of Knowledge Management*, 8(5): 5-15.
- Ergazakis, K.; Metaxiotis, K.; Psarras, J., Askounis D. A. (2006) "Unified Methodological Approach for the Development of Knowledge Cities". *Journal of Knowledge Management*, 10(5): 65-78.
- Fitch Osuna, J. M. (2006) *La incidencia de externalidades ambientales en la formación espacial de valor inmobiliario: El caso de la Región Metropolitana de Barcelona*. Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña.
- Hartwick, J.M. (1977) "Intergenerational Equity and the Investing of Rents from Exhaustible resources". *American Economic Review*, 67: 972-974.
- Hausman, J.A. (1993) *Contingent Valuation: A critical Assesment*, North Holland: Holland.
- Johansson, P.O. (1990) "Valuing Environmental Damage". *Oxford Review of Economics Policy* 6: 34-50.
- Knight, R. (1995) "Knowledge-Based Development: Policy and Planning Implications for Cities Urban Studies", 32(2): 225-260.
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. The Massachusetts Institute of Technology Press: Cambridge.
- Naredo, J.M.; Parra, F. (compiladores) (1993) *Hacia una ciencia de los recursos naturales*. Siglo Veintiuno de España Editores, Madrid, España.
- Narvaez Tijerina, A.; Fitch Osuna, J. (2007). *La ciudad y el conocimiento*. Ed. UANL: Monterrey.
- O'sullivan, A. (2000) *Urban Economics*, edición, McGraw-Hill.
- Pearce, D. (1993) *Economics Values and the Natural World*. Earthscan: London
- Pearce, D.W.; Turner, R.K. (1990) *Economics of the Natural Resources and the Environment*. Harvester Wheatsheaf: London.
- Riera, P. (1994) *Manual de valoración contingente*. Instituto de Estudios Fiscales: Madrid.
- Riera, P. (1991) *La metodología Cost-Benefici. Una aplicació als Cinturons de Ronda de Barcelona*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona.

- Riera, P.; Descalzi, C.; Ruiz, A. (1994) "El valor de los espacios de interés natural en España. Aplicación de los métodos de valoración contingente y coste de desplazamiento". *Revista Española de Economía*, número monográfico "Recursos Naturales y Medio Ambiente": 207-229
- Romeiro, P.; Méndez Gutiérrez Del Valle, R. (2008) Las ciudades del conocimiento: revisión crítica y posibilidades de aplicación a las ciudades intermedias. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. [Documento WWW] URL <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/407.htm>
- Saz, S. Del; García, L.; Palau, J.M. (1999b) "*Los beneficios sociales de la remodelación urbanística de la fachada litoral de Valencia*": *Un ejercicio de Valoración Contingente*. Edit. CIVITAS: Madrid.
- Saz, S. Del; Fuertes, A.; García, A.; Bengochea, A. (1999) *Valoración social de la zona de ocio del Moll de Costa (Puerto de Castellón)*. Editado por CIVITAS; Universitat Jaume I y El Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.
- Tietenberg, T. (1988) *Environmental and Natural Resource Economics*. Harper Collins Publishers: New York.

Material anejo

Imagen 1. Proyecto integración urbanística Macroplaza-Santa Lucía-Fundidora

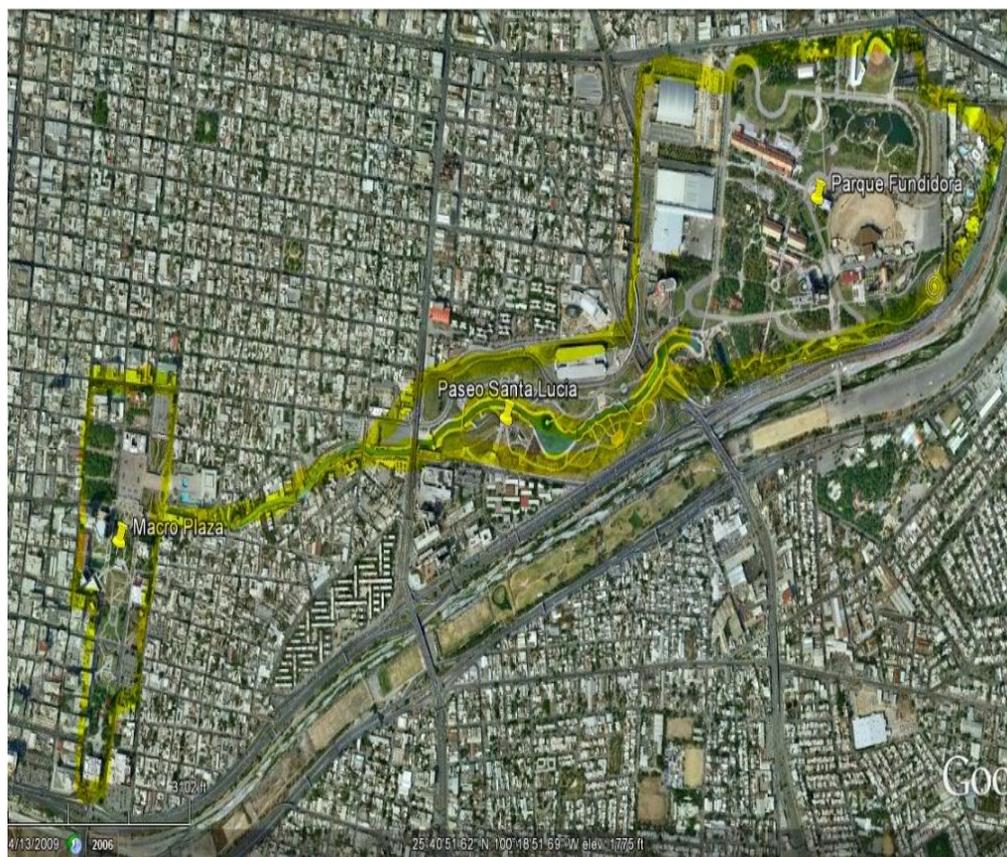


Imagen 2. Paseo Santa Lucia, Monterrey

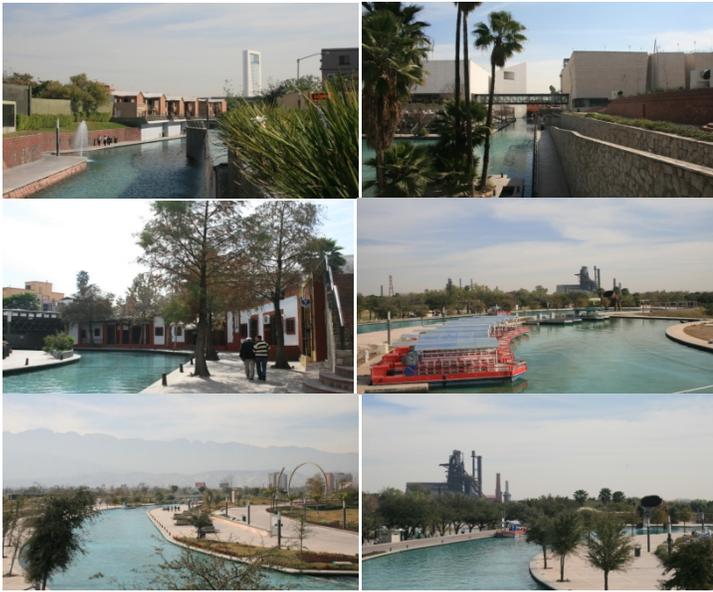


Imagen 3. Zonificación de las actividades del bien público

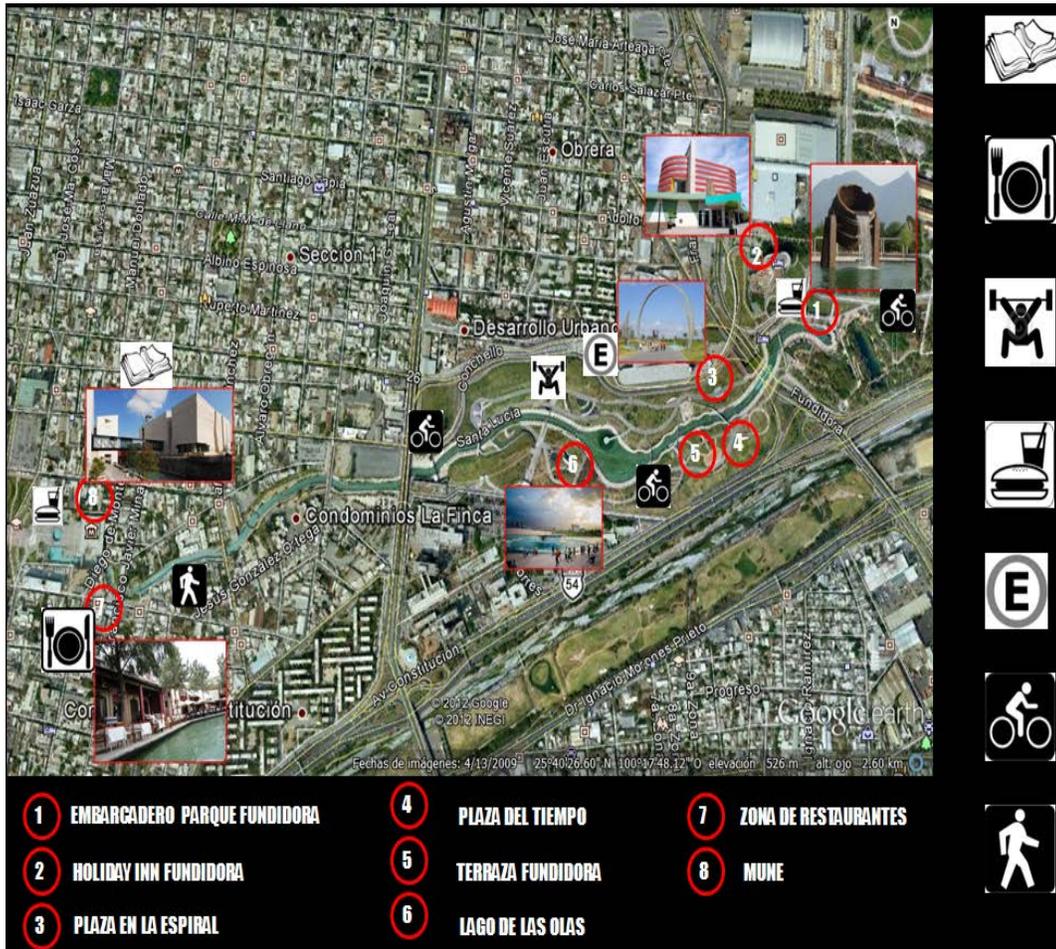


Gráfico 1. Evaluación de las actividades

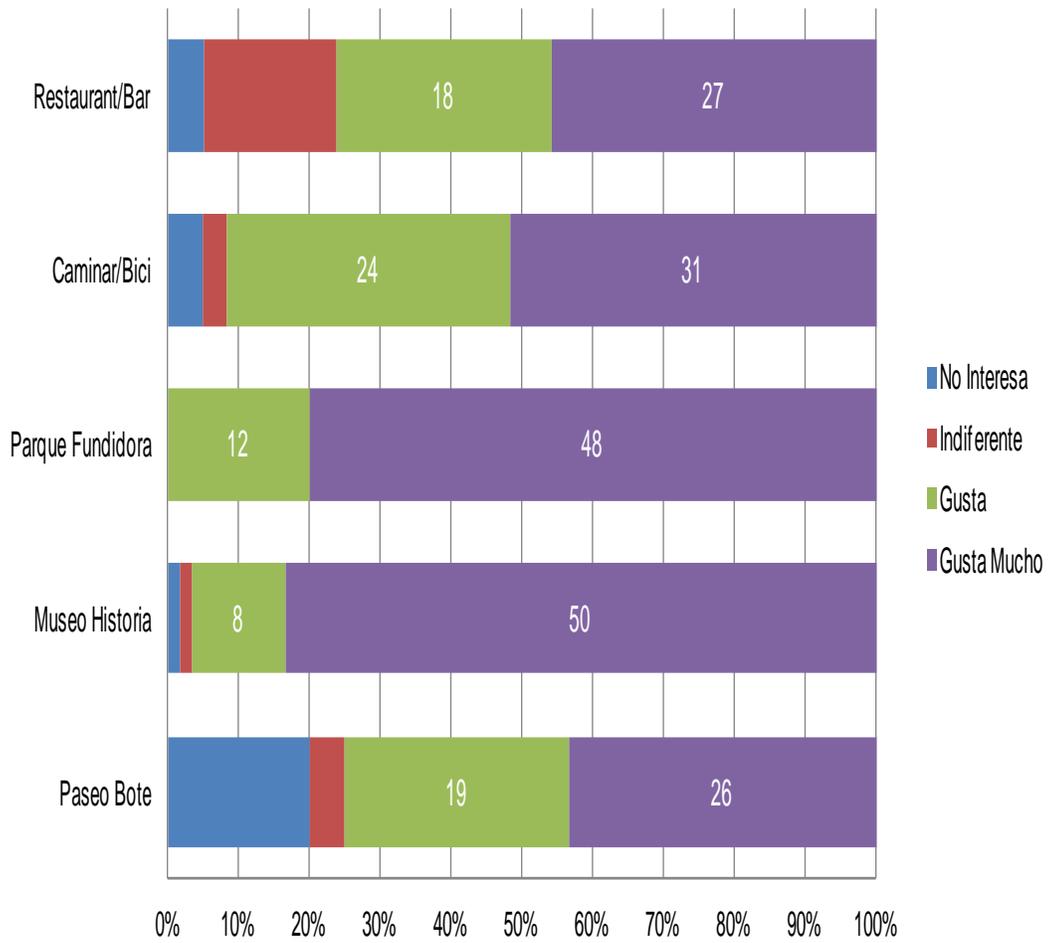


Gráfico 2. Satisfacción del proyecto

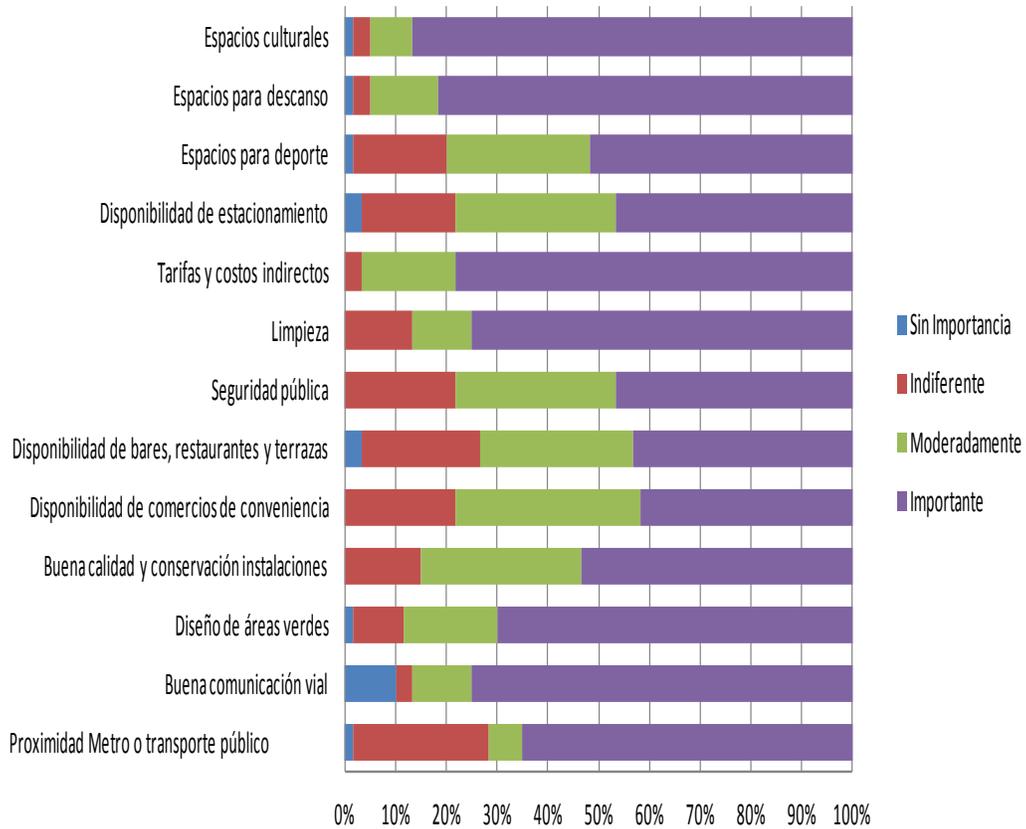


Tabla.1. Prioridades de Mejoras

Prioridades de Mejoras	Lugar
Espacios Comerciales (Restaurants, Bares y Antros)	1
Estacionamiento y medios de transporte	2
Museos y Centros Culturales	3
Mejora del Recorrido en Bote	4
Areas verdes, mejor diseño paisaje	5
Espacios Deportivos	6