



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

**RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO
RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN
URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS
VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800,
MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.**

**Que presenta : Marco Antonio Cortés Mancera
Tesis para obtener el Título de: Arquitecto
Asesor: Ma. Arq. Yunuen Y. Barrios Muñoz
Sinodal: Mtro. Arq. Eduardo Chávez Hernández
Sinodal: Mtro. Arq. Valdemar Saavedra Melgoza**

“RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.”

“RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.”

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mi asesora la M. Arq. Yunen Yolanda Barrios Muñoz, por su tiempo empleado en mi, por su conocimiento y motivación para no rendirme.

Agradezco a mis padres, por su apoyo incondicional y por ser mi ejemplo a seguir, por enseñarme el valor de la perseverancia y enseñarme a esforzarme día a día para cumplir mis metas. A mi hermano, por su apoyo incondicional. A Alejandra, por ser una gran motivación para no rendirme y mi complemento, gracias por ayudarme a concluir este proceso.

A mis compañeros de generación por su apoyo los días de levantamientos, A las personas que siempre han estado, personal o moralmente apoyándome. A mis amigos que siempre creyeron en mi, especialmente a mi amigo y socio Daniel que en todo momento comprendió mi situación estudiantil y me ofreció su apoyo.

De igual forma agradezco a todo el personal docente y administrativo de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y especialmente a los que laboran dentro de la facultad de arquitectura, a los maestros y arquitectos que guiaron mi camino con su conocimiento y dedicación.

Gracias a mis jefes de Bufete Edificador y Constructor S.A de C.V. Por su apoyo al momento de tener que asistir a clases durante la jornada laboral, además de el conocimiento y el apoyo proporcionado

Sobre todo Agradezco a Dios por permitirme vivir el momento en el que me encuentro.

GRACIAS

RESUMEN

Este proyecto es el producto del análisis efectuado en la calle Juana Barragán, tramo del Km. 0+000.00 al Km. 0+800.00 y su colindante espacio de las vías del ferrocarril, entre las calles 18 de marzo y José Manuel de Herrera. en Morelia, Michoacán, una zona que por años ha presentado un deterioro urbano y ambiental producto de la decadencia social y económica que asecha nuestro país; basta caminar unos metros para percatarse de la precariedad y desorden del lugar, sin embargo, existe un interés desarrollado en este proyecto, por la recuperación del espacio residual y el mejoramiento de la imagen urbana.

Los resultados son sintetizados a modo de diagnóstico, abordando el concepto de recuperación de un espacio residual y rehabilitación de calle Juana Barragán para el mejoramiento de la imagen urbana, tema que fue inspirado por el interés de mejorar los espacios urbanos olvidados, por la concientización del desarrollo urbano entorno al peatón y sus espacios perdidos.

La finalidad es determinar la viabilidad y requerimientos de una posible intervención urbana, comprendiendo los aspectos socio-económicos, urbano-arquitectónicos, físico-naturales, legales y culturales, que condicionan el territorio y a los usuarios que lo habitan. Su particularidad radica en las limitantes que puede significar la posición geográfica y urbana del área de estudio, ubicada dentro del derecho de vía del ferrocarril y usado, principalmente, por costumbre y necesidad en la movilidad cotidiana.

Abstract.

This investigation is the result of the analysis completed in Juana Barragán street, section from Km. 0 + 000.00 to Km. 0 + 800.00 including its adjoining space of the railroad tracks, between the 18 de Marzo street and José Manuel de Herrera in Morelia Michoacán, an area that for years has presented an urban and environmental deterioration, due to the social and economic decline that affects our country.

This is noticeable just by walking a few meters to the precariousness and disorder of the place, however, there is an interest in developing this project, for the recovery of the residual space and the improvement of the urban image. The results are synthesized as a diagnosis, addressing the concept of recovery of a residual space and rehabilitation of Juana Barragán street for the improvement of the urban image, a topic that was inspired by the interest to improve the forgotten urban spaces, by the awareness of the urban development around the pedestrian and its lost spaces.

The purpose is to determine the viability and requirements of a possible urban intervention, including the socio-economic, urban-architectural, physical-natural, legal and cultural aspects that condition the territory and the users who inhabit it.

Its particularity lies in the limitations that the geographic and urban position of the study area can mean, located within the right-of-way of the railway and used, mainly, by custom and necessity in daily mobility.

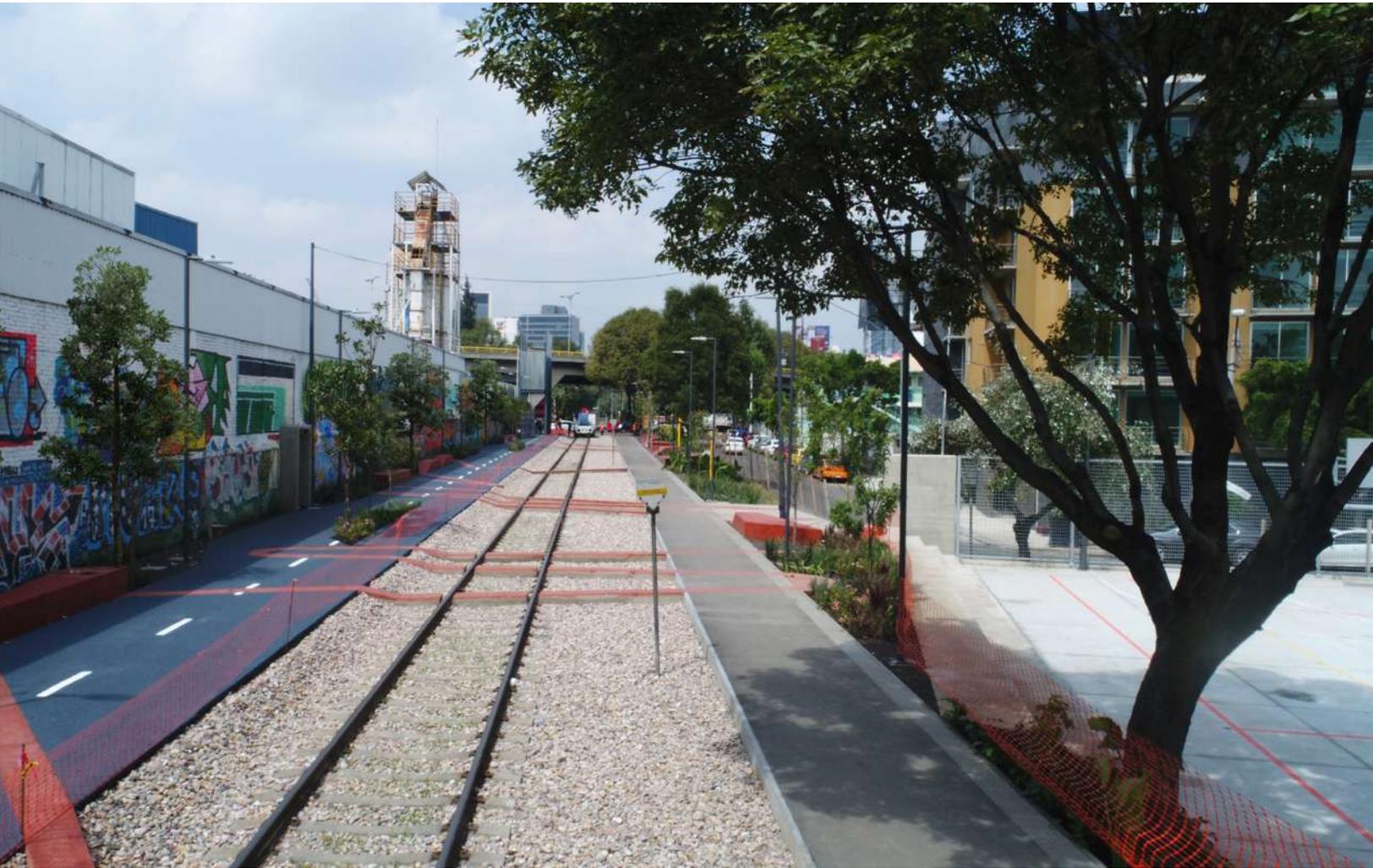


IMAGEN 001.- EJEMPLO DE PROYECTO DEL PARQUE LINEAL DEL FERROCARRIL EN CUERNAVACA FUENTE: <https://www.archdaily.mx/mx/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	17
1.1.- ANTECEDENTES	18
1.2.- JUSTIFICACIÓN	20
1.3.- OBJETIVOS	22
1.4.- ALCANCES	23
1.5.- METODOLOGÍA	24
CAPÍTULO II. ENFOQUE TEÓRICO	
2.1.- CONCEPTOS BÁSICOS	28
2.2.- REVISIÓN DIACRÓNICA Y SINCRÓNICA	32
2.3.- RELACIONES TEMÁTICAS	32
2.4.- ANÁLISIS SITUACIONAL	33
2.5.- EXPECTATIVAS (GESTOR-USUARIO)	33
CAPÍTULO III. DETERMINANTES	
3.1.- CONTEXTUALES	
3.1.1.- CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DEL LUGAR	38
3.1.2.- ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA POBLACIÓN A ENTENDER	40
3.1.3.- ANÁLISIS DE HÁBITOS CULTURALES DE LOS FUTUROS USUARIOS	42
3.1.4.- ASPECTOS ECONÓMICOS RELACIONADOS CON EL PROYECTO	42
3.1.5.- ANÁLISIS DE SUSTENTABILIDAD	43
3.2.- MEDIO AMBIENTALES	
3.2.1.- LOCALIZACIÓN	44
3.2.2.- AFECTACIONES FÍSICAS EXISTENTES	44
3.2.3.- CLIMATOLOGÍA	46
3.2.4.- VEGETACIÓN Y FAUNA	47
3.3.- URBANAS	
3.3.1.- INFRAESTRUCTURA	48
3.3.2.- EQUIPAMIENTO URBANO	53
3.3.3.- IMAGEN URBANA	54
3.3.4.- VIALIDADES PRINCIPALES	54
3.3.5.- PROBLEMÁTICA URBANA VINCULADA CON EL TEMA	54

3.4.- FUNCIONALES

3.4.1.- CASOS ANÁLOGOS	56
3.4.2.- DETERMINACIÓN DEL PROGRAMA	62
3.4.3.- VIABILIDAD URBANA	63

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE INTERFASE PROYECTIVA

4.1.- CRITERIOS TÉCNICOS	66
4.2.- VEGETACIÓN PROPUESTA Y EXISTENTE	67
4.3.- INTEGRACIÓN URBANA	68
4.4.- MOBILIARIO URBANO	72

CAPÍTULO V. PROYECTO

5.1.- ASPECTO NORMATIVO	78
5.2.- LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO	80
5.3.- PLANTAS URBANO-ARQUITECTÓNICAS	81
5.4.- SECCIONES, ALZADOS Y PERSPECTIVAS	86

BIBLIOGRAFÍA	92
---------------------	-----------

GLOSARIO DE TÉRMINOS	96
-----------------------------	-----------

ANEXOS	108
---------------	------------

CRÉDITOS	114
-----------------	------------

PRESENTACIÓN

El documento que desarrollo a lo largo de este trabajo, trata sobre la preocupación que se genera a partir de la controversia que existen en algunos espacios de la ciudad de Morelia, que al paso de los años han quedado olvidados a tal grado que se han convertido en espacios residuales, que han servido a la comunidad como basureros, escondites para delinquir y propiamente conflictivas para transitar ya sea en automóvil, bicicleta o simplemente para el tránsito peatonal.

Es por esto que el presente es un documento de investigación que tiene como objetivo la recopilación de información para sostener la propuesta que lleva como título: "Recuperación y rehabilitación de un espacio residual, para el mejoramiento de la imagen urbana sobre la calle Juana Barragán y las vías del ferrocarril del km. 0+000 al 0+800,

municipio de Morelia, Mich."

Que se desarrolló con efecto de dar cabal cumplimiento al requisito señalado en el reglamento de titulación profesional de la Facultad de Arquitectura fundamentada en el marco jurídico de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, en su capítulo VI de los exámenes profesionales, artículo 36 y 38. En el cual marca que el pasante puede elegir una de las siete opciones de titulación, que para este caso corresponde a la opción de titulación a través del seminario interdisciplinario de urbanismo¹

¹ Arquitectura "Reglamento General de Exámenes para las diferentes Opciones de titulación" manual de titulación, p.41





IMAGEN 02.- BOCETO DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN

FUENTE: CONSTRUCCIÓN PROPIA



IMAGEN 01.- PROPUESTA DE CRUCE ENTE MANUEL VILLALONGIN Y JUANA BARRAGÁN. CONSTRUCCIÓN PROPIA



CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



IMAGEN 003. - Vías del ferrocarril, tramo dos FUENTE: Fotografía tomada por el autor

I.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las vías del ferrocarril, que pasan por la ciudad de Morelia son un elemento importante para el desarrollo, puesto que es una de las principales fuentes de abastecimiento de materiales y materia prima para productores.

Sin embargo, existen ramales de las vías de la línea tipo “N” que sirvieron para el servicio de la industria en la llegada del ferrocarril, y que hoy en día han quedado en zonas céntricas creando conflictos, como los que en este documento se presentaran

“Durante el desarrollo de las redes de vías ferroviarias que se iban uniendo entre los principales puntos comerciales del país, se tuvo la oportunidad de introducir el ferrocarril en tierras de Michoacán. Los avances en comunicación se empezaron a gestar en el año de 1880 por conducto del entonces gobernador Octaviano Fernández, quien estableció un contrato de aprobación con el gobierno federal para hacerse cargo de la construcción de un ferrocarril que corriera de Pátzcuaro a Morelia hasta llegar a Salamanca y Guanajuato.”^I

En este periodo el gobierno federal, encabezado por el entonces presidente de la república, Porfirio Díaz autorizo al gobierno estatal dirigido por Octaviano Fernández, la elección sobre la compañía que se haría cargo de la concesión durante 99 años del ferrocarril, disputada por dos empresas, “Limitada del Central Mexicano Constructora y Nacional Mexicana, siendo esta última a quien se le otorgara la licitación. Y gozando además de otros beneficios, el derecho de vía por

hasta 70 metros a los costados en zonas rurales”^{II}

El municipio de Morelia Michoacán cuenta con un limitado desarrollo urbano lo cual genera una serie de problemas que afectan a la localidad Las principales problemáticas que se presentan en esta zona de intervención es la inseguridad que se genera por algunas decadencias en cuanto a infraestructura urbana y equipamiento además de los servicios públicos. Este espacio como muchos otros en el interior de la Ciudad de Morelia han quedado en total abandono, convirtiéndose en basureros y obstáculos de movilidad tanto peatonal como vehicular.

La principal problemática a desarrollar será el análisis del funcionamiento y la normativa para esta zona debido a que atraviesa las vías del ferrocarril sobre el polígono.

Un problema más que se tiene en este sitio, es la apropiación del espacio público por los mismos habitantes que construyen viviendas improvisadas, Además, que el habitante queda inseguro y vulnerable ya que no cuenta con un espacio apto para su desplazamiento.

Las colonias Manuel Villalongín, fracc. Girasoles en la ciudad de Morelia Michoacán, se encuentran en estado de deterioro con una insuficiencia en vialidades que son designadas a un servicio como el ferrocarril que, en palabras de la Ing. Sonia Castro “en cuanto la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) cumpla con el plazo del contrato a consenso de GRUPO DE ORO S.A. DE C.V. Este espacio pasaría a ma-

I Periódico Oficial De Michoacán, "Contrato para la construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia y Salamanca", Morelia, 5 de marzo de 1880, núm. 130, t. I, p. 3.

II Periódico Oficial de Michoacán, "Contrato para la construcción de un ferrocarril", p. 3.

nos del municipio en caso de solicitarlo para disponer de él y generar un proyecto como esté”^{III}.

En esta zona existe grupos de personas que se han aprovechado del derecho de vía para propiciar el asentamiento de espacios irregulares.

Los polígonos que se han presentado como parte del área de análisis se han convertido en espacios totalmente residuales, sirviendo como basureros para las personas, lo que da lugar a que se generen focos de infección en un sitio concurrido

Como ya se mencionó la eficiencia vial, es uno más de los problemas que se presentan en esta zona. Las problemáticas presentadas en estas colonias se generan en tres tramos, que son los que colindan con el área de estudio; los cuales se analizarán en tres aspectos: urbano, arquitectónico y ambiental.

1.1.- ANTECEDENTES

Siempre ha existido un interés por mejorar las ciudades, comunidades y poblaciones, en general, los espacios en los que habita el ser humano. De acuerdo a cada cultura costumbre a través de los años y la experiencia, los conocimientos han ido avanzando, pero aún existen cosas por mejorar.

Por ello es que en este momento surge la intención de proponer un proyecto que pueda aportar a la “Recuperación y rehabilitación de un espacio residual, para el mejoramiento de la imagen urbana Sobre la calle Juana barragán y las vías del ferrocarril del km. 0+000 al 0+800, en el

III Ing. Sonia Castro, Dir.Dept. Ferroviario, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, (SCT)

municipio de morelia, Mich. Para poder desarrollar este proyecto se indaga en el programa de **parques alegres**

Esta organización, tiene como propósito promover el desarrollo social a través de la habilitación y organización de espacios públicos y también los espacios abandonados, por medio de actividades que fomenten el deporte, cultura y valores, haciendo de estos espacios un lugar propicio para la sana convivencia familiar y vecinal, así mismo se programan convocatorias para recibir propuestas de algún espacio de interés que se pueda intervenir para que las personas se comprometan a ayudar al mejoramiento de estos espacios y que los índices de inseguridad dentro de la colonia disminuya.

“Un espacio residual abandonado genera delinquentes y por el contrario un parque activo produce plusvalía en la zona, mayor calidad de vida, salud, convivencia y muchos otros Beneficios.”^{IV}

Una vez seleccionado el tema, se observó que en las Adecuaciones al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Morelia, esta zona esta destinada para desarrollar un corredor urbano, incluso cuando en esta zona aparecen las vías del tren^V

Existen proyectos similares a esta propuesta, que, por poner un ejemplo, podremos hablar de un parque lineal en Cuernavaca Morelos nombrado: Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca este proyecto está destinado para la gente logrando generar espacios democráticos y multinacionales que sirva tanto para la población local como los visitantes. Proyec-

IV <http://parquesalegres.org/porque-parques-alegres/>

V http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/02/Carta-Urbana-Centro-de-Poblacion-de-Morelia_comp.pdf

tar siempre con la participación activa y con proyectos socializados en todas sus etapas.

Se realizó un proyecto de transformación del hoy corredor FFCC que conecta distintas partes de una importante y estratégica centralidad de la Ciudad de México. Una propuesta que inexorablemente debe incluir la dimensión espacial, la dimensión temporal y la dimensión social. Se pretende generar un proyecto reconociendo la vocación y memoria del lugar, pero también reconociendo la necesaria renovación, la tendencia de cambio y la vocación futura.^{VI}



IMAGEN 004.- Análogo del proyecto FUENTE: <https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tbn=isch&source=iu&tictx=1&fir=>

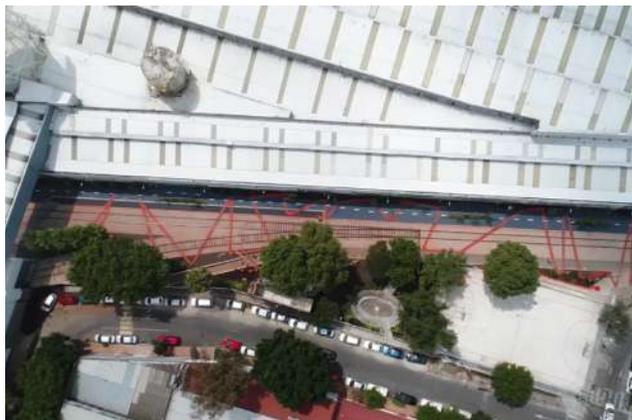


IMAGEN 005.- Análogo del proyecto FUENTE: <https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tbn=isch&source=iu&tictx=1&fir=>

VI <https://www.arquine.com/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca/>



IMAGEN 006.- Ejemplo, problemática No.1

FUENTE : fotografía tomada por el autor.



IMAGEN 007.- Ejemplo, problemática No.2

FUENTE : fotografía tomada por el autor.



IMAGEN 008.- Invasión de la vialidad con desechos
FUENTE : fotografía tomada por el autor.

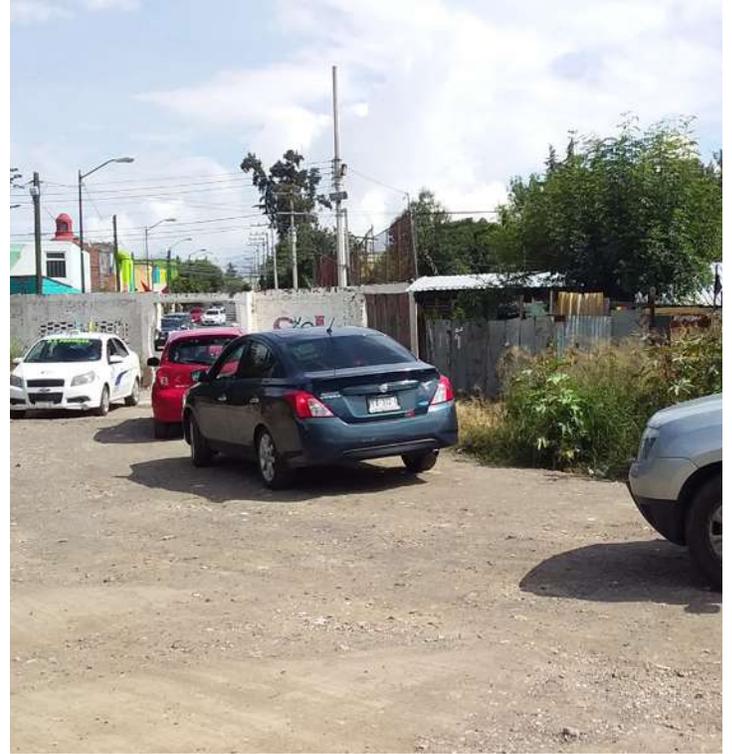


IMAGEN 009.- Congestionamiento vehicular
FUENTE : fotografía tomada por el autor.

1.2.- JUSTIFICACIÓN

Ante las problemáticas que existe en la ciudad de Morelia para mejorar su entorno y ayudar a disminuir el deterioro de sus espacios, así como evitar los asentamientos irregulares y el avance de la contaminación de estos sitios residuales, para ofrecer una solución a esta situación se practicó una encuesta realizada el 17 de Enero del 2019 en donde se informa que 75% de las personas solicita un espacio en el cual puedan realizar sus actividades recreativas e interactivas, así como una vialidad de traslado para generar un entorno más agradable en la zona.^I (Lucero, 2019) El día 02 de abril del 2019 se realizó una entrevista con la Ing. Sonia Castro, directora del departamento Ferroviario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de

la ciudad de Morelia Michoacán, para plantear la propuesta de un Parque Lineal en la localidad sobre uno de los ramales de la vía ferroviaria tipo “N” a la altura de la colonia Manuel Villalongín, Frac. Girasoles, Cepamisa y Nueva Valladolid el cual fue de interés para la *Dir. del Depto. Ferroviario* ya que *se viene contemplado esta zona y una más al norte de la ciudad como parte del área de recuperación de espacio público*.^{II} (Sonia Castro, 2019) El proyecto Parque Lineal se propone en tres polígonos diferentes.

El proyecto comenzó siendo una propuesta para la recuperación de espacios residuales, sin embargo la investigación del tema me llevo a comprender una similitud de necesidades que presentan las Colonias ya

I Entrevista realizada el 17 de enero de 2019, a la usuario Lucero Hernandez,

II Ing. Sonia Castro, Dir.Dept. Ferroviario, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (SCT)



mencionadas, las cuales carecen de espacios públicos y recreativos, por lo que se planteó un acoplamiento para obtener el mayor beneficio de este proyecto para los habitantes del lugar, como las personas adultas, jóvenes y niños, y para que puedan, caminar, ejercitarse, interactuar y trasladarse de un sitio a otro o simplemente descansar.

La propuesta de un Parque Lineal, además de beneficiar a los habitantes cercanos a la zona, puede mejorar para los ciudadanos en general ofreciendo un espacio para la fluidez en el tránsito vehicular, peatonal y de ciclistas, proporcionando seguridad al trasladarse de lugar a otro. Ofrecer un mejoramiento de la imagen urbana para la ciudad de la zona oriente del sector independencia y ser un espacio atractivo que fomente la convivencia vecinal entre colonos que carece de atención por la administración municipal, y por tanto favorecer la protección hacia el medio ambiente.

IMAGEN 010.-EN ESTA IMAGEN SE PUEDE APRECIAR LA CONCURRENCIA QUE EXISTE EN ESTE SITIÓ LOS DOMINGOS POR EL LLAMADO TIANGUIS DE CARROS. FUENTE : fotografía tomada por el autor.

El Programa de Rescate de Espacios Públicos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), en coordinación con los gobiernos locales y la sociedad civil, apoya la realización de proyectos integrales dirigidos a resolver los problemas de deterioro, abandono o inseguridad y conductas de riesgo que presentan la mayoría de los espacios públicos en México.¹

ORIGINALIDAD

El presente estudio para la realización del proyecto “Recuperación y rehabilitación de un espacio residual, para el mejoramiento de la imagen urbana sobre la calle Juana Barragán y las vías del ferrocarril del km. 0+000 al 0+800, municipio de Morelia, Mich.”, Surge de la necesidad que se tiene de la revalorización de los espacios públicos y la pérdida de identificación urbana que se ha generado por ser parte del derecho de vía, el abandono y el descuido, como es el caso de este proyecto de intervención.

RELEVANCIA

Este proyecto pretende plantear una propuesta solvente ante el conflicto de carácter social que presentan los espacios residuales y como caso particular el sitio anteriormente mencionado que además es parte de la extensión de las vías del ferrocarril de momento abandonadas, en la ciudad de Morelia, buscando la viabilidad e impacto de hacer una intervención en un sitio que durante años ha servido como cúmulo de basura

INTERÉS

Personalmente, destaco mi interés académico-profesional en desarrollar un proyecto bajo la línea de investigación, de rehabilitación y recuperación de los espacios abandonados, debido a la experiencia que como ciudadano residente de la ciudad de Morelia me ha tocado observar, es por esto que ha despertado en mí el interés por generar una propuesta de recuperación del espacio y aprovechar o revocar las vías que por mucho tiempo sirvieron para abastecer de productos a los empresarios dueños de las fabricas cercanas y particulares.

Continuar con la encomienda que como arquitecto me corresponde, defender el significado, riqueza y valor de nuestra ciudad ante las amenazas de los intereses económicos de algunos sectores de la población.

1.3.- OBJETIVOS

El Objetivo primordial es logra la titulación atreves de un documento que avale el conocimiento adquirido a lo largo de la carrera además de haber cursado el seminario interdisciplinario de urbanismo

Que este proyecto pueda atender una de las premisas fundamentales de la Universidad Michoacana De San Nicolás De Hidalgo, es decir, cumplir con una función social atendiendo problemas reales que se viven en nuestra sociedad como lo son los espacios residuales en total abandono y descuido.

¹ SEDATU, Lineamientos Específicos para la Operación del Programa de Rescate de Espacios Públicos 2017, [en línea], Dirección General de Rescate de Espacios Públicos, 24 de mayo de 2017, p. 4, [fecha de consulta: febrero de 2019]. Disponible en: <[http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2017/rescate/Lineamientos_PREP_2017\(24-may-17\).pdf](http://www.sedatu.gob.mx/sraweb/datastore/programas/2017/rescate/Lineamientos_PREP_2017(24-may-17).pdf)>

OBJETIVOS PARTICULARES

● Académicos:

-Realizar un proyecto que pueda servir como fuente de consulta para posteriores proyectos.

● Arquitectónicos:

-Realizar una propuesta de mejoramiento de la imagen urbana, a través del análisis de uno de los puntos de conflicto en la ciudad de Morelia

● Urbanos

-Diagnosticar el espacio público del área de análisis

-Contribuir a la propuesta de espacios equipados y con mobiliario urbano en la ciudad de Morelia.

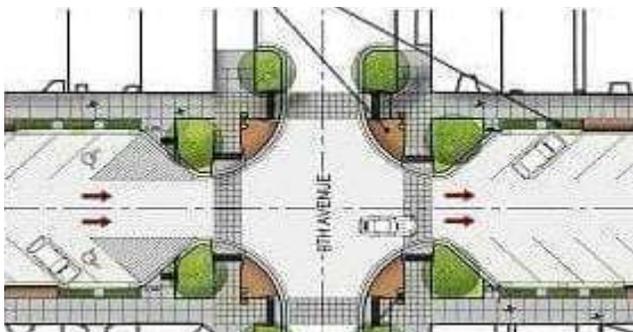
-Generar una propuesta de proyecto de reintegración y rehabilitación del espacio público

● Sociales

-Inculcar e involucrar a la comunidad que habita en la zona de estudio, generar una participación ciudadana para la conservación del espacio público

● Ambientales

-Crear conciencia sobre la conservación de especies vegetales en los espacios públicos



1.4.- ALCANCES

-Realizar un proyecto que plantee el mejoramiento de la imagen urbana.

-El propósito es mejorar y rescatar el espacio para brindar un mejor entorno a los habitantes y vecinos, un espacio para su libre esparcimiento. Con esto disminuir los asentamientos irregulares y generara áreas de convivencia.

IMAGEN 011.- EJEMPLO DE CRUCE PEATONAL

FUENTE : <https://www.google.com/search?tbm=isch&sa=1&ei=F18SX-dDPJ9DctAaphr2QAw&q=cruces+peatonales+creativos&oq=CRU->

1.5.- METODOLOGÍA

Una vez seleccionado el tema se dio a la tarea de investigar y recopilar datos de campo en ejercicios que constaron entre aforos y estadísticas, datos que arrojaron como resultado la inconformidad social derivada de la inseguridad y factores de movilidad

Esta zona de estudio es un espacio concurrido por vecinos y estudiantes del lugar. sin embargo la inconformidad del usuario es notoria, por la forma en que se ven obligados a pasar por este sitio para continuar con sus actividades, siendo que esta área no cuenta con ningún tipo de pavimentación, alumbrado público o banquetas, en general decadente por lo que a menudo se ven personas, delinquiendo o realizando actividades no permitidas, como grafitis o drogándose, además del entorpecimiento vehicular que genera la obstrucción de la vialidad

Este proyecto se realizó aplicando la metodología que mediante mi formación dentro de la facultad de Arquitectura he adquirido y reforzándolo con el Seminario Interdisciplinario de Urbanismo (facultad de Arquitectura, U.M.S.N.H)

Como primera instancia, para realizar cualquier investigación se tiene que tener clara la idea de lo que se va examinar, ahí se detecta la problemática para desarrollar dicha investigación. Por lo tanto, este trabajo se inicia con la fase teórica, en donde se recopilará la información y datos necesarios para posteriormente realizar su análisis. Y, por último, presentar los resultados a nivel diagnóstico.

Dentro de la elaboración del documento se usaron diversas herramientas

para conocer el inicio y fundación de las colonias que albergan el sitio de intervención, tomando en cuenta las condiciones económicas, políticas y sociales para elaborar un diagnóstico y mostrar una propuesta con las intervenciones que se requieren para poder rehabilitar el espacio público.

Como parte del marco teórico, se especificaron los elementos generales y particulares, así como los conceptos básicos en los que se apoya el estudio, mediante la investigación bibliográfica (bibliografía antigua, revistas enciclopedias etc.) También se obtuvo información de la zona de estudio y su contexto, y generó un diagnóstico en base a los antecedentes del lugar.

El diagnóstico se sustenta en un apartado introductorio, comprendido por el planteamiento de la problemática, justificación para aportar a su resolución, y el diseño metodológico del trabajo; tres capítulos, atendiendo los objetivos establecidos con anterioridad, conforman el cuerpo y estructura principal; y finalmente, conclusiones, referencias bibliográficas, índice de imágenes y anexos.

El primer capítulo, plantea la problemática, objetivos y alcances.

El segundo capítulo, conceptos revisión, relación técnica, análisis situacional, expectativas

En el tercer capítulo las determinantes (contextuales, medio-ambientales, urbanas, etc.)

El cuarto capítulo habla del análisis del proyecto y propuestas funcionales

En el quinto capítulo se desarrolla la propuesta del proyecto

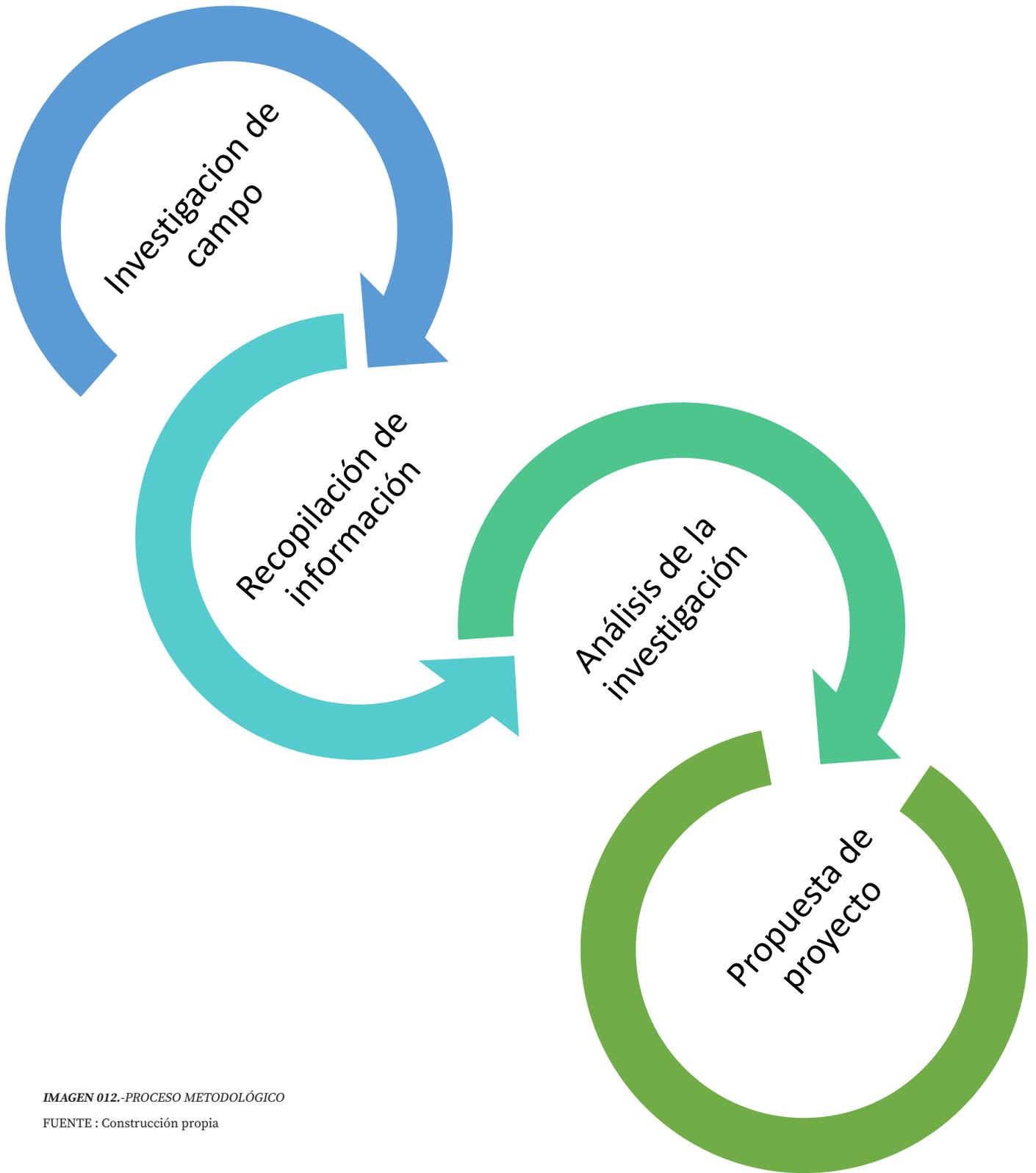


IMAGEN 012.-PROCESO METODOLÓGICO

FUENTE : Construcción propia



IMAGEN 02.- PROPUESTA DE RAMPAS PARA PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES. CONSTRUCCIÓN PROPIA



CAPÍTULO II

ENFOQUE TEÓRICO

2.1.- CONCEPTOS BÁSICOS

URBANISMO

Se refiere a todo lo relacionado con la ciudad. En la actualidad, esta concepción del urbanismo ha sido superada y ampliada, de modo que su sentido actual puede sintetizarse en: el estudio y planeación de las ciudades y de las regiones donde éstas se asientan.^I

PLANIFICACIÓN

La planificación se entiende como sinónimo de planeación y de planeamiento. Es un sistema encaminado a determinar la acción futura, según una secuencia definida de etapas^{II}

PROCESO DE EVALUACIÓN

Este proceso se utiliza en todas las etapas de la planificación: se evalúa para definir los objetivos básicos; se evalúa la información para determinar cuál es la necesaria. La evaluación es un proceso que permite retroalimentar y revisar constantemente la planificación.^{III}

PLANIFICACIÓN INTEGRAL

Es el sistema de planear y resolver los

I conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 08 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

II conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 09 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

III conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 09 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

problemas sociales de manera integrada, al abarcar y relacionar todos los posibles enfoques, ya sean de planificación económica, familiar, agrícola, educacional, urbana, regional etc.^{IV}

PLAN

El plan es un instrumento diseñado para alcanzar un objetivo, a fin de llevara la práctica diversas políticas (generalmente gubernamentales). En el plan se definen políticas, estrategias y metas, así como los instrumentos y acciones necesarios para obtener el fin deseado. Programa.

EL PROGRAMA: es un proceso metodológico que busca determinar las necesidades de la población, tanto cuantitativa como cualitativa mente. se basa en el análisis de las actividades, ya sean de espacio, de número de empleos, de viviendas, etc.^V

PROYECTO

El proyecto es la proposición concreta de soluciones posibles y deseables, de forma específica y materializable.^{VI}

PLANIFICACIÓN URBANA

La planificación urbana es una discipli-

IV conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 11[fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

V conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 13 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

VI conceptos basicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 14 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

na formada por un conjunto de ciencias técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana.^{VII}

ACCESIBILIDAD- UNIVERSAL

En el ámbito urbano, este concepto es dirigido a la garantía individual y social para transitar libremente por un espacio determinado. Significa lograr que cualquier persona, con independencia de su capacidad o discapacidad, pueda acceder a una vía o un espacio público urbano, integrarse en él y comunicarse e interrelacionarse con sus contenidos.^{VIII}

CALIDAD DE VIDA

Para definir calidad de vida nos topamos con una gran cantidad de concepciones que radican en la subjetividad de cada individuo en relación al entendimiento de sí mismo y su entorno. Para fines de este documento se enmarca dicha definición en el ámbito urbano.

ESPACIO PÚBLICO

En este caso se reconoce al espacio público como lo define la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, es decir, como las áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo,

VII conceptos básicos de urbanismo de María Elena Ducci, edit: trillas p. 09 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en: < <https://vdocuments.mx/conceptos-basicos-de-urbanismo-pdf.html>>

VIII Fundación ONCE & Fundación Arquitectura COAM, Accesibilidad universal y diseño para todos: ediciones de Arquitectura, Junio 2011, [fecha de consulta: junio del 2019]. Disponible en: Universitat Politècnica de València <<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0578035.pdf>>

de acceso generalizado y libre tránsito.^{IX}

Sin embargo, se considera el condicionamiento que un espacio público puede adquirir por factores sociales, económicos, culturales y/o políticos, sin estar sujeto, estrictamente, a su configuración territorial. Es decir, una calle, una senda o un borde, pueden tener un significado social equivalente a un hito en la ciudad, por ser el espacio de primera mano en una comunidad, y por lo mismo se reconoce que merece atención y calidad, con el fin de lograr un tejido urbano integrado y equitativo.^X

En conclusión, el espacio público será todo aquel lugar bajo la jurisdicción gubernamental donde cualquier ser humano pueda transitar libremente, con la posibilidad de ejercer sus derechos de movilidad, recreación y ocio.

CALIDAD AMBIENTAL URBANA

Se entenderá como el conjunto de factores físico-naturales, socioculturales y urbano-arquitectónicos, que influyen en un determinado espacio y tiempo para que las condiciones de habitabilidad sean óptimas o no.^{XI}

IX SEDATU, Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo

urbano, [en línea], Ciudad de México, Estados Unidos Mexicanos: Diario Oficial de la Federación, 28 de Junio de 2019, p.3, [fecha de consulta: Junio de 2019]. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_281116.pdf> DOF 28-11-2016

X Kevin Lynch, La imagen de la ciudad, octava tirada, Barcelona: Gustavo Gili, 1960, pp. 6164, ISBN: 978-84-252-1748-7

XI Interpretación de la definición sobre calidad ambiental urbana de Maritza Rangel Mora, loc. cit. & Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Plegable ICAU, [en línea], Bogotá: septiembre 2015, p. 2, [fecha de consulta: 14 de mayo de 2019]. Disponible en: <http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosAmbientalesySectorialyUrbana/pdf/Gestion_urbana/ICAU/Plegable_ICAU.pdf>

PARQUE

Es un término con varios usos. El más frecuente refiere a la zona que presenta árboles, plantas, flores y espacios destinados para el descanso y el ocio. Se trata de espacios verdes de carácter público.^I

PARQUE URBANO

Área verde al aire libre que por su gran extensión cuenta con áreas diferenciadas unas de otras por actividades específicas, y que por estas características particulares, ofrece mayores posibilidades para paseo, descanso, recreación, y convivencia a la población en general. - Áreas de gran extensión - Ofrece actividades para pasear, descansar, convivir.^{II}

PARQUE DE BARRIO:

Espacio abierto arbolado destinado al libre acceso de la población en general para disfrutar del paseo, descanso recreación.

LOS PARQUES NATURALES

Son áreas al aire libre que, por sus particularidades en cuanto a la biología, son custodiadas de manera especial por el Estado. En los parques naturales existen diversas limitaciones al accionar humano, para evitar que éste degrade el ecosistema.^{III}

I Autores: Julián Pérez Porto y Ana Gardey. Publicado: 2013. Actualizado: 2015. [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < <https://definicion.de/parque-nacional/> >

II Sistema Normativo de Equipamiento Urbano Tomo V Recreación y Deporte. Secretaria de Desarrollo Social p.10 [[fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < http://www.inapam.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/1592/1/images/recreacion_y_deporte.pdf >

III Sistema Normativo de Equipamiento Urbano Tomo V Recreación y Deporte. Secretaria de Desarrollo Social p.13 [fecha de consulta: junio de 2019]. Disponible en : < http://www.inapam.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/1592/1/images/recreacion_y_deporte.pdf >

PARQUE NACIONAL

Área que por su flora, fauna, ubicación . configuración topografías, belleza, valor científico, cultural, recreativo, ecológico, significación histórica, desarrollo turístico, tradición u otras razones de interés nacional, se busca se preservación y se destinan al uso común mediante declaratoria expedida por el poder Ejecutivo Federal.^{IV}

PAISAJE

Vía peatonal cubierta en el interior de un predio, con circulación exclusivamente para peatones^V

PEATONALIZACIÓN

Valoración de espacios urbanos dedicados a la circulación de peatonal. La acciones a seguir en la peatonalización son: cerrar zonas de tejido urbano al trafico definir elementos de mobiliario urbano para evitar el acceso de vehículos en las zonas cerradas y programar actividades de remodelación de las edificaciones, dentro de planificaciones e imagen urbana.^{VI}

PLAN VIAL

Planificación de la red de comunicaciones en forma jerarquizada para un territorio núcleo

gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/1592/1/images/recreacion_y_deporte.pdf>

IV Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.86 [fecha de consulta: junio de 2019]

V Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.88 [fecha de consulta: junio de 2019]

VI Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.88 [fecha de consulta: junio de 2019]

urbano determinado, considerando las vías terrestres para vehículos automotores o ferrocarriles, aeropuertos, estaciones terminales y de transbordo., Canales etc. Incluye e integra todas las rutas y modos de transporte colectivo.^{VII}

PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Planeación enmarcada en la aceptación general, pero con especial énfasis en las orientaciones de gestión y estrategia mas que en las propuestas concretas de acción proyecto de ciudad que unifica diagnósticos, concreta actuaciones publicas y privadas y establece un marco coherente de movilización y cooperación de los actores sociales.^{VIII}

PLANEACIÓN URBANA

Sistema o método para plantear y resolver los problemas de una ciudad a través de estrategias materializables en obras definidas, se logra través de estudios donde intervienen especialistas de las diversas disciplinas, con planes o programas completos, pre-ordenación de operaciones de carácter sectorial y de su desarrollo práctico , actividad integral de función de las intersecciones reales entre los factores; físico, social , económico y político. Proceso de establecimiento y operación practica de planes concretos de acción encaminados al aprovechamiento social ordenado del suelo y el espacio urbano, con atención a las relaciones de independencia entre la ciudad y su región

VII Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.91 [fecha de consulta: junio de 2019]

VIII Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.91 [fecha de consulta: junio de 2019]

PLANIFICACIÓN

Preparación y organización de acciones encaminadas a conseguir un fin.^{IX}

PLANO

Documento cartográfico a través del cual se representa la realidad con una escala de detalle.^X

PLANO DE UTILIZACIÓN DE SUELO

Documento de urbanismo, en general la escala de un municipio que fija las normas generales de utilización del suelo que todos deben respetar. Su objetivo es a definición precisa de los derechos correspondientes a cada parcela, así como la organización del tejido urbano , definiendo el empleo de las construcciones y las densidades localización de los emplazamientos reservados para la creación de equipamiento y la protección de los espacios naturales o agrícolas.^{XI}

El plan debe ser compatible con los esquemas directores , y con la ordenanzas de ordenamiento y urbanismo. Deben respetar las servidumbres de utilidad publica y los proyectos de interés general.

El plan puede ser reemplazado locamente por un plan de ordenamiento de la zona o en el caso, de un área protegida por un plan de salvaguarda y valorización

IX Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.91 [fecha de consulta: junio de 2019]

X Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.92[fecha de consulta: junio de 2019]

XI Glosario de terminos en materia de desarrollo urbano sustentable,Coordinación interinstitucional, p.91 [fecha de consulta: junio de 2019]

2.2.- REVISIÓN DIACRÓNICA Y SINCRÓNICA

Los orígenes sobre los parques lineales, nos arrojan a través del tiempo, en donde la funcionalidad de estos ha ido transformándose ya que en las últimas décadas han crecido las problemáticas sobre urbanización, se ha ido transformando y acoplado a las necesidades que así lo requieren en cada sitio. Sin embargo, los parques y jardines se han caracterizado por coincidir en puntos similares; ofrecer un espacio en donde se encuentre abundante vegetación, ofrecer un espacio estético y un espacio para su encuentro familiar.

De acuerdo a registros histórico-censales y memorias heredadas de la zona, la calle Juana Barragán toma la forma que hoy preserva aproximadamente entre los años 70 y 80 cuando la ciudad crece hasta alcanzar la zona industrial al límite de la ciudad y es entonces cuando se lotifica y comienza la densificación del área. Primero se urbaniza la colonia aldea Felicitas del río posteriormente, se empezaron a generar asentamientos en sitios más alejados de la zona urbana lo que hoy en día son las colonias, Agustín Arriaga Cepamisa Miguel Villalongín y frac. Girasoles

La calle Juana Barragán ha sido una especie de parteaguas, entre dos colonias, Manuel Villalongín, Cepamisa y Agustín Arriaga Rivera esta vialidad va de manera paralela con un ramal derivado de las vías del tren línea N. Algunas casas con frente a las vías del ferrocarril eran de lámina y madera, incluso se han presentado algunos incidentes como, incendios y en tiempos más recientes se comenzó a saber de algunas agresiones a los usuarios, como los más frecuentes

los robos. Estos hechos han contribuido, desde hace años, en la estigmatización del espacio y en la precaución social.

La evolución de esta zona no se muestra muy cambiante, ya que se aprecia con el paso de los años más abandonado y el contexto en deterioro y el vandalismo está más presente que nunca

2.3.- RELACIÓN TEMÁTICA

Como ya se mencionó anteriormente, la intención de realizar este proyecto es que tenga la posibilidad de gestionar la solicitud del terreno por derecho de vía al municipio de Morelia con fin de que al término del contrato entre empresas particulares se pueda solicitar, este bien, al gobierno federal para hacer una recuperación del espacio público y como consecuencia llevar a cabo el proyecto con una propuesta de parque lineal en sus dos etapas, comenzando a desarrollar la etapa dos, que de acuerdo a los estudios previos, es la más conflictiva. Por las razones que enseguida se presentan en este documento.

La recuperación de este espacio es muy importante para mejorar la calidad ambiental de la zona, sin embargo, por lo extenso que es el tema se delimitará al tramo que abarca del km. 0+000 al 0+800, dividido en dos zonas como se muestra en los planos, en el apartado de anexos. Tomando como espacio prioritario el polígono Numero 2, pero sin dejar de atrás la intención de poder proyectar una intervención de toda la zona propuesta en planos, (anexos)

2.4.- ANÁLISIS SITUACIONAL

La situación que se presenta, en esta zona es complicada, puesto que el problema de inseguridad, accesibilidad y de circulación son evidentes, es un lugar con señas de agresión, que alerta a todo aquel que transite por él, se estigmatiza sitios como inseguros y emerge la apropiación o desconocimiento simbólico de ellos, representando a unos cuantos y no a una colectividad. Sin embargo, las condiciones que presenta la zona no son muy favorables para la gestión de recuperación del espacio, siendo que es parte de la zona federal y derecho de vía.

Este espacio se originó desde hace ya algunas décadas (aproximadamente 6) la mancha urbana alcanzó esta franja industrial, poco a poco se generó un espacio residual, un lugar perdido entre la irresponsabilidad social y gubernamental, abandonado, pero en uso por necesidad.

Debido a la falta de iluminación, se han generado varios atracos en la zona, principalmente en horarios nocturnos y en la tarde noche, reportan los vecinos de la zona.

Por falta de pavimentos y banquetas en esta área comienzan los encharcamientos y enlodamiento de la vialidad lo cual hace muy incómodo el tránsito peatonal y vehicular, además en época de lluvia, crece la maleza

Siendo un espacio residual, este alberga desde basura orgánica hasta inorgánica e incluso animales muertos que las personas irresponsables lanzan para deshacerse de los cuerpos dejando a la intemperie el proceso de desintegración y putrefacción. Propiciando un foco de contaminación ambiental, transitable. La percepción que se genera de la imagen urba-

na, es fácil notar a simple vista un entorno precario, donde la construcción de los fraccionamientos aledaños como frac. Girasoles y su aislamiento fallido de una barda no ayuda a mejorar la imagen, además de los asentamientos irregulares que se presentan en la continuación del tramo de intervención.

2.5.- EXPECTATIVAS (GESTOR -USUARIO)

Dentro de las expectativas que se tienen sobre este proyecto, es generar un proyecto sustentable además de viable que pueda adaptarse al contexto de manera estratégica, para poder ofrecer una calidad ambiental digna a los usuarios.

El proyecto consta de la recuperación del espacio para su aprovechamiento con respecto a la movilidad urbana, implementar los servicios y el equipamiento urbano, con fin de aprovechar todos estos espacios olvidados

Con base en las encuestas que se han realizado, se ha podido analizar las expectativas que tienen los usuarios de lugar. Para explicar esta situación se agregó en las encuestas un ejercicio, el que consistía en dibujar, como es que les gustaría que se transformara este espacio, coincidiendo en muchas ocasiones con la implementación de infraestructura y mobiliario urbano, en los siguientes ejemplos se muestran tres etapas de la sección más importante del lugar, representando las condiciones actuales, requerimientos mínimos que debería tener el lugar y por último una representación de la intención de intervención que tienen este proyecto

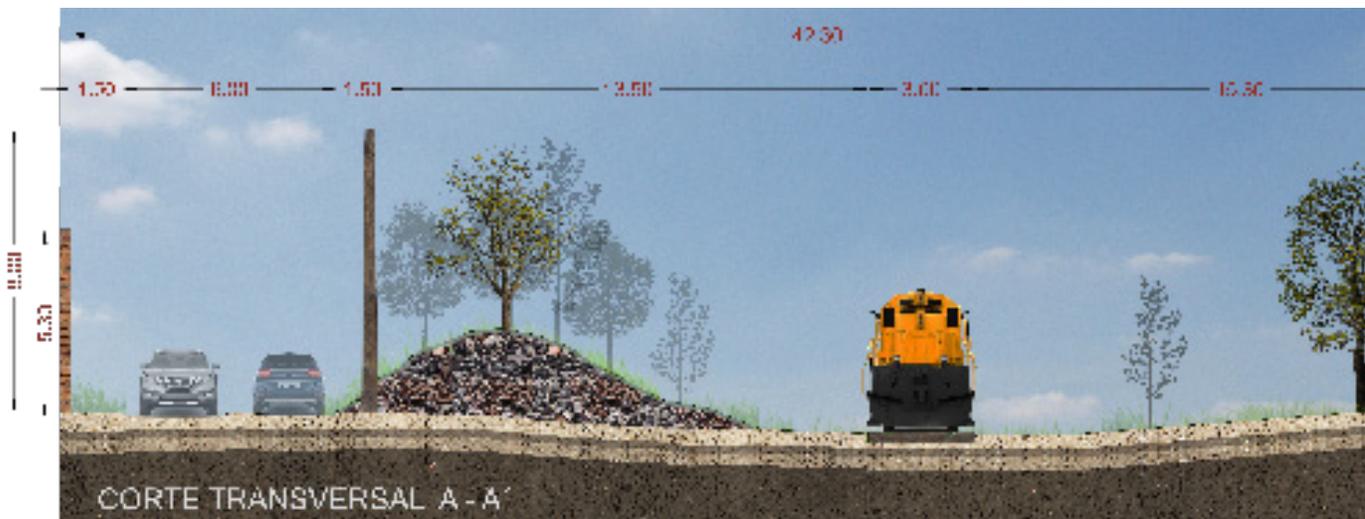


IMAGEN 13.- representacion, corte esquematico
FUENTE: construcción propia

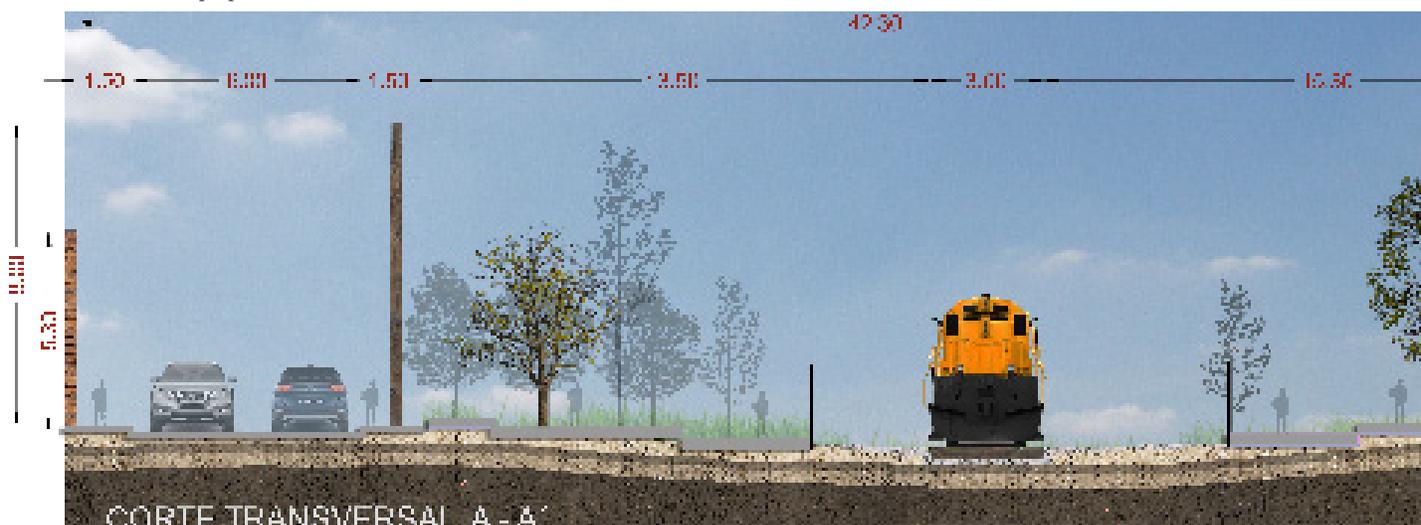


IMAGEN 14.- representacion, corte esquematico
FUENTE: construcción propia



IMAGEN 15.- representacion, corte esquematico
FUENTE: construcción propia



La intención de esta imagen es mostrar de manera más clara las condiciones actuales del lugar, en donde se muestra la falta de pavimentos, banquetas, señalética y elementos que ayuden a generar un ambiente seguro, como, luminarias espacios accesibles, además del exceso de basura y escombros que se ha acumulado durante años de abandono.



En esta imagen se intenta representar, como en la imagen anterior, de manera gráfica los requerimientos básicos con los que esencialmente debería de contar el sitio como son: pavimento en la calle, banquetas accesibles para el usuario, protección al área restringida de las vías del ferrocarril, espacios libres de basura y acumulación de escombros



En esta etapa de la representación gráfica se pretende mostrar parte de la expectativa que se tiene para la transformación del espacio urbano, el uso de mobiliario, los accesos incluyendo la diversidad de movilidad, son parte de la esencia del proyecto para el mejoramiento de la imagen urbana y la recuperación de los espacios residuales.





CAPÍTULO III

DETERMINANTES



IMAGEN 016.- Habitante del lugar

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

3.1 CONTEXTUALES

3.1.1- CONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DEL LUGAR

Hablar sobre el origen que tiene un lugar acerca más a conocerlo sin la necesidad de estar físicamente en él, saber la identidad que tiene como comunidad como pueblo y así continuar con la secuencia que se quiere transmitir.

Michoacán proviene de la voz nahuatl, michichihuacán, que significa, lugar de pescadores. Algunas personas derivan la misma palabra de la voz tarasca Michmacuan, que significa lugar junto a la laguna. Este significado se contribuye al hecho de que, las primeras poblaciones prehispánicas, se contribuyeron a los alrededores de los lagos de los lagos, como patzcuaro, zacapu, cuitzeo y zirahuen.^I

I enciclopedia de los municipios y delegaciones de México”, SECRETARIA DE GOBERNACIÓN PARA EL FEDERALISMO Y EL DEL DESARROLLO MUNICIPAL, DISPONIBLE <http://www.inafed.gob.mx/emm1michoacán/nomenclatura.html> fecha de consulta : junio 2019

En 1580 se traslado la sede Episcopal de Pátzcuaro a Valladolid (la ciudad de mechoacán), que por un incendio anterior mente quedo destruida la primera edificación, se inicia la construcción de la actual catedral, terminada en 1744. Esta junto con la construcción de conventos y casas al final de el siglo XVII, crean una imagen urbana definida por las cúpulas y torres de la arquitectura civil

Para el año de 1600se autorizo que mil familias indígenas se establecieran en los alrededores de la ciudad, formando los barrios de san pedro, san Miguel Ichaqueo, Guayangareo, santa catalina, santa maria, itzicuario y chucacuaro, el Batan, San Miguel, y Santa Ana, el carmen y san juan.

En 1705 se inicio la construcción del actual acueducto para abastecer de agua a las haciendas y a la ciudad. En 1783 se desplomaron 22 arcos interrumpiendo el abastecimiento de agua, que fue reconstruido el 21 de octubre de 1785 y se agregó una calzada^{II}

II Esperanza Ramirez cit.P. p14



IMAGEN 017.- Habitante organizando eventos
FUENTE: Fotografía tomada por el autor

En 1744 se concluyó con la construcción de la catedral, al igual se construyeron diversas obras destacando el templo y convento de las catalinas (hoy las monjas), templo y convento de las rosas , el santuario de Guadalupe y su calzada de San Diego, el hospital de Juan de Dios y capuchinas , el obispo, la cárcel de clérigos, el colegio de la compañía , el colegio seminario , la aduana, la renta de tabaco y la alhóndiga de , las casas de ricos terratenientes y personajes importantes como los huarte, Michelín , Anzorena García etc. ^{III}

En este sentido, en lo que respecta al oriente del estado de Michoacán, la construcción de la vía férrea comenzó en el año de 1881; en este mismo año se llevó a cabo también la conexión entre Toluca y Maravatío; dos meses después se abrió el tramo de 58 kiló-

metros entre Acámbaro y Maravatío, y el 12 de septiembre de 1883 quedaría comunicada la capital de Michoacán con Acámbaro y Celaya por una extensión de 167 kilómetros.^{IV} Quedando la ciudad de Morelia como el punto central y además albergando el parque de maniobras para la llegada del ferrocarril, se empezarían a derivar varios ramales de la línea principal N, para abastecer la gran cantidad de materia prima que las empresas usarían para la elaboración de productos.

El 12 de septiembre de 1828, el congreso del estado cambia el nombre de Valladolid por Morelia , en honor al General José María Morelos.

III PDUCPM 2004 cit. p. 12

IV Se inauguró en febrero de 1883 con una longitud de 153 kilómetros entre ambos trayectos. Véase, Uribe Salas, "Las comunicaciones y medios de transporte", p. 177

3.1.2.- ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA POBLACIÓN A ATENDER

Para efectos de esta investigación el análisis estadístico de la población a atender se categoriza en dos grupos, los usuarios directos y los indirectos.

Los directos son aquellos que transitan por la calle Juana Barragán frecuentemente, de los cuales resulta complicado obtener una cifra exacta, ya que ésta puede ser variable de acuerdo a la hora, día y mes que se analice, sin embargo, en base a las visitas de campo a distintas horas, se valora que existe una afluencia diaria mínima de 200 individuos de lunes a viernes, predominando la presencia de jóvenes estudiantes pertenecientes a la preparatoria de la Universidad Michoacán de San Nicolás de Hidalgo, Isac Arriaga # 4 en ambos turnos (matutino y vespertino), así como padres y niños estudiantes de la primaria Melchor Ocampo quienes tienen mayor concurrencia entre semana durante las mañanas.

Los usuarios indirectos son quienes tienen acceso a la zona en forma ocasional o habitan en la cercanía, se estiman en base al radio de influencia preestablecido en torno al sector analizado de la calle Juana Barragán, abarcando alrededor de 58 manzanas en 500 metros a la redonda, derivando en 7,635 personas en 2,608 viviendas habitadas, de las cuales 205 sufren algún tipo de discapacidad¹ sobre todo la pérdida de la visión y el sentido auditivo en personas de la tercera edad. Este último dato nos recuerda la importancia de crear espacios pensando en todas las personas sin importar sus delimitantes.

Para que puedan hacer un uso del espacio de forma segura. Por lo que cla-

ro, se piensa en implementar las medidas de seguridad e informativas.

RELACIÓN USUARIO-ESPACIO

Este apartado se basa fundamentalmente en la percepción y dinámica que los usuarios mantienen con el espacio analizado. La cual fue posible conocer a través de encuestas, realizadas de forma aleatoria, procurando abarcar la mayor variedad de perfiles para concluir en un diagnóstico que atienda la diversidad que el entorno refleja. Las 28 entrevistas consistieron en 12 preguntas y un ejercicio de dibujo. A continuación, se sintetizan e interpretan los resultados.

1. La calle Juana Barragán es transitada para movilizarse: 48% planteles educativos, 27% trabajo, 12% actividades deportivas y 13% otros (fig.23).



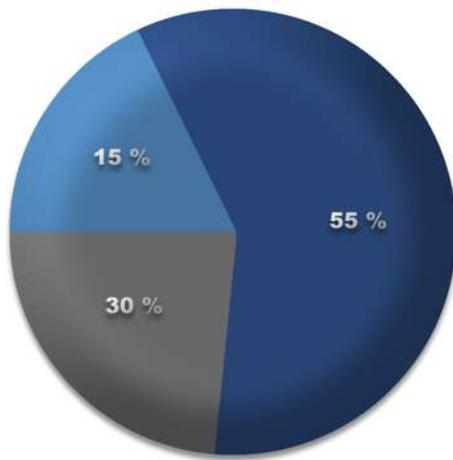
IMAGEN 018.- Construcción básica de la representación estadística
FUENTE: Construcción propia

¹ INEGI, Inventario Nacional... op. cit

2. De los entrevistados, 55% se consideran usuarios de uso frecuente o diario, el 30% considera su uso cotidiano de la vialidad como regular; el 15% restante son indirectos, debido a que su uso es muy poco.

FRECUENCIA DE USO

■ MUCHO ■ REGULARMENTE ■ POCO



3. La mayor afluencia de individuos es de lunes a viernes en horarios diferentes, ya que las repuesta fueron diversas se agruparon en 39% por la tarde, 25% diferentes horarios, 25% por la mañana y 11% por la noche (*consultar encuesta*). Esto significa que existe tránsito peatonal a lo largo de todo el día.

4. En cuanto a la percepción de seguridad (*consultar encuesta*), el 78% se sienten inseguros, el 18% medianamente seguro y el 4% seguros. Las causas principales radican en:

- la desconfianza a personas desconocidas, a las cuales, los entrevistados denominaron “malvivientes, drogadictos, de mal aspecto, pandillas, rateros”;
- conocimiento o haber sido víctima de asaltos;
- por falta de iluminación, grafitis, suciedad, soledad y descuido.

5. Lejos de la mera percepción, la inseguridad es una realidad, ya que, de los encuestados el 14% ha sido agredido de alguna forma en la zona tratando de cruzar por este polígono a un costado de las vías del ferrocarril, el 47% se ha enterado de agresiones y tan sólo el 39% no ha tenido contacto con este tipo de hechos (*consultar encuesta*).

6. En cuanto a la accesibilidad de la calle (*consultar encuesta*), el 63% la calificó como mala, el 27% como regular y el 10% adecuada. Entre las razones de sus respuestas están, no hay pavimentación, descuido del suelo, por la vía del tren, en tiempos de lluvia hay lodo, piedras y vidrios rotos, dificultad para personas mayores. Cabe destacar una opinión favorable, que destaca el lugar como “un punto de acceso a las colonias, Agustín Arriaga Rivera y fraccionamiento Girasoles como colonia jaujilla y Manuel villalongín.

de acuerdo a estos datos obtenidos, se ha determinado que los habitantes desconocen de normas territoriales que es un tema poco difundido y como consecuencia el 68% de los encuestados no estaban enterados que la calle y en entorno de alrededor de las vías del tren es un derecho de vía y por lo que los asentamientos de forma irregular no estaban permitidos por el riesgo que presenta esta área al momento de pasar el tren.

8. Como ya se mencionó, el ejercicio de la encuesta concluyó con un ejercicio de dibujo que tenía como objetivo ilustrar cómo les gustaría que fuera el lugar, entre las respuestas más recurrentes se identificó: pavimentación de calidad, banquetas, áreas verdes, buena iluminación, limpieza, existencia de botes de basura, que se eliminara la vía del tren, creación de instalaciones deportivas jardines para poder salir a caminar

3.1.3.- ANÁLISIS DE HÁBITOS CULTURALES DE LOS FUTUROS USUARIOS

Dentro de las colonias, las actividades de interacción y recreación en los jóvenes son buenas y ya se pueden observar, niños y jóvenes jugando en las aceras o conviviendo en puntos de reunión, además en esta zona se encuentra la preparatoria, dependiente de la Universidad de Michoacana de san Nicolás de Hidalgo No. 4 (Isac Arriaga) por que en ciertos horarios y temporadas se encuentra una gran cantidad de jóvenes platicando en las aceras, ya que no se encuentra un sitio adecuado para poder convivir entre amigos sanamente.

Los usuarios, cabe mencionar que se hace un énfasis más hacia el joven, por diversas razones como son: ayudarlos a que tengan espacios de convivencia más apropiados para no desviarlos hacia distracciones que no benefician a su desarrollo fisiológico. Lo cual ayudaran a tener un visión más clara del concepto a realizar

3.1.4.- ASPECTOS ECONÓMICOS RELACIONADOS CON EL PROYECTO

Este proyecto busca conocer el perfil económico del municipio; es importante ya que se observa las actividades económicamente activas y las personas que hacen que este municipio genere ingresos económicos y por tanto conocer quienes solventan el proyecto.

También conocer sus actividades de vida socio-cultural para entender sus necesidades como habitante para incluirse en el proyecto propuesto.

En esta sección se hace una revisión general de la densidad de población y el grado de marginación presente en el contexto cercano

al tramo de estudio para obtener un panorama del nivel socio-económico de los pobladores; aspecto importante para comprender el desarrollo de ciertos fenómenos, como la autoconstrucción, espacios urbanos empobrecidos y conductas sociales que perjudican directa o indirectamente a la sociedad.

El grado de marginación es sumamente practico para este estudio, ya que engloba indicadores socio-económicos determinantes en la calidad de vida de los habitantes en un sector definido, como la educación, la vivienda, distribución de la población e ingresos monetarios. “La marginación es definida como: estructura productiva y en la exclusión de diversos grupos sociales, tanto del proceso como de los beneficios del Desarrollo.”¹

ASPECTO ACTUAL DE LA IMAGEN URBANA

En esta sección se aborda la imagen urbana, a nivel de reporte, de aquellos elementos que influyen en los usuarios para la creación de la imagen visual y perceptible sobre la calle Juana Barragán (tramo de estudio). Estos elementos se retoman a partir del criterio social acerca del espacio, con el propósito de formar una imagen colectiva para tomar en cuenta la percepción del usuario y generar una propuesta útil para una resolución urbana con enfoque participativo.

Por motivos de alcance, se realizó un muestreo de 28 personas encuestadas, la mayoría de ellos usuarios directos. Que como ya se mencionó, se eligieron de forma aleatoria e intentando cubrir la mayoría de perfiles para acercarnos en lo posible a un juicio general y verdadero. Del sondeo aplicado, el 71% de los usuarios calificó como "mala" la imagen del sitio de investigación, y el

¹ <http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1755/1/images/01Capitulo.pdf>

29% restante la ve "regular" (fig. 25); mientras que ninguno la percibió como "buena".

PERCEPCIÓN DEL USUARIO

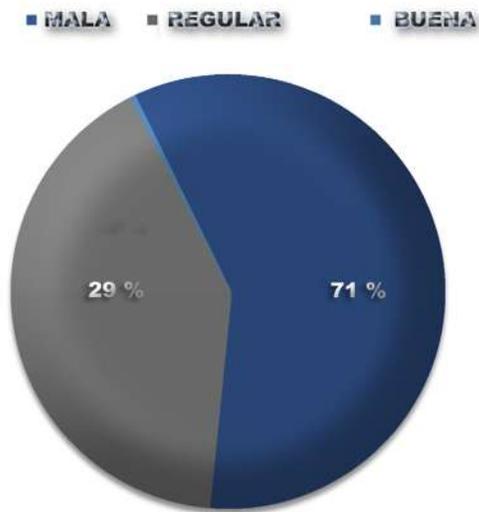


IMAGEN 020.- Construcción básica de la representación estadística

FUENTE: Construcción propia

3.1.5.- ANÁLISIS DE SUSTENTABILIDAD

El desarrollo de este proyecto tiene como objetivo sentar un precedente en el análisis de la calle Juana Barragán, con el fin de identificar fenómenos y características de la zona.

En base a ello se observa que efectivamente existe una problemática en el tramo de estudio, debido a que las determinantes físico naturales, urbano arquitectónicas y sociales presentan deficiencias, lo que provoca el desequilibrio de la proyección de la imagen urbana, y por ende, un ambiente sin las condiciones óptimas para el hábitat humano.

Este es un proyecto que justifica su sostenibilidad través de la necesidad de mantener un espacio que desde ya hace tiempo los habitantes de la zona han exigido, la nece-

sidad de tener que hacer uso del sitio para realizar sus actividades cotidianas. Pretende generar una conciencia en los usuarios de apropiación por que las condiciones en las que se encuentra actualmente el tramo de estudio son consecuencia de acciones de irresponsabilidad social y gubernamental, arrastradas desde el origen de la mala adaptación de la proyección de las vías del ferrocarril, antigua, con la actualidad. Y el asentamiento humano colindante, establecido en territorios no aptos para habitarse y que,

Se considera un tema urgente de tratar crear políticas públicas internas y estrategias que atiendan las problemáticas del lugar, procurando realizar planes integrales que surtan efecto sobre todas las determinantes que definen la calidad ambiental urbana, pues de nada serviría una rehabilitación si no se busca la apropiación de los usuarios al espacio, ya que se podría renovar la imagen urbana todas las veces posible pero si no se genera una cultura de responsabilidad social, el progresivo deterioro sería inminente y nunca se llegarían hacer de espacios como este, proyectos sustentables.

En nuestro análisis el problema principal que se ha detectado es la movilidad a través del sitio para las personas, los datos estadísticos arrojan los resultados que rigen los estándares del usuario hacia el que debe de ir dirigido por su incidencia.

Por ello en el proyecto se ha priorizado el desarrollo de la planificación de movilidad urbana en el sitio.

3.2.- MEDIOS AMBIENTALES

3.2.1.- LOCALIZACIÓN

El conocer la localización o ubicación de nuestro terreno a proyectar servirá para entender las afectaciones que se presentara naturalmente y que generaran estrategias para el mejoramiento del lugar, propuesta de vegetación entre otras para mejorar la condición y funcionalidad del parque lineal y comodidad del habitante.

“Actualmente, el país se encuentra dividido en cinco mesorregiones conformadas por varias entidades Federativas.”^I

- Centro-Occidente
- Centro-País
- Noreste
- Noroeste
- Sur-Sureste

El Estado de Michoacán está ubicado en la zona centro occidental, “Colinda al norte con el estado de Jalisco, Guanajuato y Querétaro de Arteaga; al este con Querétaro de Arteaga, México y Guerrero; al sur con Guerrero y el Océano Pacífico; al oeste con el Océano Pacífico, Colima y Jalisco.

La capital de Michoacán es Morelia, antiguamente llamada Valladolid y está ubicada a 1,920 metros sobre el nivel del mar. La superficie territorial del estado de Michoacán es de 59 928 km², lo que representa un 3% de todo México; cuenta con una población aproximada de 3 985 667 habitantes.”^{II}

Según la investigación obtenida con apoyo de la base de datos del portal del (INEGI). “En Morelia viven 608049 personas de las cuales

I <http://www.centrooccidente.org.mx/main.html>

II http://www.elclima.com.mx/ubicacion_y_caracteristicas_fisicas_de_michoacan.htm

289848 son masculinos y 318201 femeninos. Hay 376271 ciudadanos que son mayores de 18 años, 46630 personas de ellos tienen 60 años o más de edad y 19,8978 personas mayores de 15 años tienen educación post básica. Entre las personas de 15 años o más de edad se encuentran unos 16934 considerados analfabetas.”^{III}

3.2.2.- AFECTACIONES FISICAS EXISTENTES

Los datos recopilados en esta sección serán útiles para comprender la naturaleza de la superficie en el tramo de estudio, al igual que los fenómenos que ocurren sobre ella, como la provocación de encharcamientos y exceso de lodo, levantamiento de banquetas por raíces de árboles tipo de suelo etc. Con el fin de generar estrategias que se adecuen al medio natural existente

El tramo de estudio se ubica al suroeste de Morelia, dentro del sector independencia orientado en la zona céntrica del sector. Su sistema de topofomas se categoriza como llanura^{IV}, igual que la mayoría del territorio en torno al centro de Morelia. Se caracteriza por ser, generalmente, plana con desniveles ligeros en relación a la extensión de tierra que abarca.

Topografía

En consecuencia, de la fisiografía, la topografía a lo largo del tramo de estudio es relativamente plana, presenta secciones con taludes perceptibles a simple vista, sin embargo, no son parte de la topografía del lugar por son montículos de tierra que se han formado a lo largo de los años por el escombros que los

III http://www.elclima.com.mx/ubicacion_y_caracteristicas_fisicas_de_michoacan.htm

IV INEGI, Mapa Digital de México, [en línea], 2010, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/>>.

pobladores al depositado en este lugar. En general no tiene pendientes pronunciadas. El punto más alto con respecto al punto más bajo es de una diferencia máxima de 2 metros y pendiente promedio del 2% al 3%.

Es importante conocer la estructura de la superficie para prever la dificultad o facilidad que una mejora en el terreno implicaría, en este caso, por la pendiente que el terreno presenta no se consideraría un mejoramiento del terreno, sin embargo, la calidad del suelo es muy baja presentando material de arcilla expansiva por lo que su calidad es mala y podría presentar fallas en los materiales propuestos.

Por lo tanto, si se propondrían una reestructuración de terrecerías para concretos y jardines además de ser necesario realizar excavaciones o rellenos de aproximadamente 1.20 m. Para el mejoramiento del terreno a consideración de los resultados del cálculo propuesto.



IMAGEN 021.- Construcción básica de la representación topográfica FUENTE: construcción propia

Hidrografía

El área de estudio pertenece a la cuenca hidrológica Lerma-Santiago^I, la cual, nace en la Sierra del Ajusco, en el Estado de México; atraviesa la parte noroccidental de Michoacán con una dirección de noreste a sudoeste ^{II}A dicho sistema hidrológico pertenece el Río Grande, desembocadura del Lago de Cuitzeo, y cuerpo de agua que llega a cruzar por la calle Juana Barragán y bajo las vías del ferrocarril.

El escurrimiento superficial de la precipitación media anual^{III} corresponde al porcentaje entre el 5-10%, este índice es útil para estimar proyectar de forma consciente de la precipitación del agua sobre el terreno y tomar de manera apropiada las decisiones sobre el aprovechamiento de el volumen de agua por almacenar o retener en una determinada extensión de territorio, y en caso de que sea significativa la precipitación de un lugar.

El tramo de estudio se encuentra en punto en el que el escurrimiento del agua podría afectar directamente por lo que este factor aunado a las condiciones geográficas, determinara esta área como propensa a inundaciones en época de lluvias. Por lo que deberá tomarse con cautela el tema del desagüe y el aprovechamiento del agua pluvial previendo la situación del lugar.

Dentro de lo ya mencionado Cabe destacar que tras las visitas al sitio de investigación se han coordinado brigadas de dos a tres personas para localizar estructuras de drenaje y alcantarillado por la zona y no se han encontrado, por lo que, en caso de no encontrarse, se planteara una solución de drenaje.

I <http://gaia.inegi.org.mx>

II <http://gaia.inegi.org.mx>

III precipitaciones que caen sobre una cuenca, consulta

3.2.3.- CLIMATOLOGÍA

Al realizar un análisis en relación a la planificación urbana es necesario conocer las características naturales del sitio, todos estos elementos son fundamentales para poder controlar su influencia sobre las actividades humanas, y así determinar, conocer y evaluar los recursos naturales existentes para asimismo aprovecharlos de manera racional y sustentable, sin comprometer la capacidad de atención por mantenimiento a generaciones futuras de usuarios y gubernamentales

El clima es el conjunto de diversos elementos meteorológicos en la superficie de la tierra, el cual está determinado por diversos elementos (temperatura, precipitación, vientos etc.) Durante un determinado periodo de años que resumen el estado medio de atmósfera, el cual determina otras características físicas naturales como la vegetación o el tipo de suelo. Factores como la altitud y latitud continentalidad, relieve, dirección de vientos, también determinan el clima de una región.^I

En Morelia predomina el clima del subtipo templado de humedad media C (w1), con régimen de lluvias en verano de 700 a 1000 milímetros de precipitación anual y lluvias invernales máximas de 5 milímetros anuales promedio. La temperatura media anual es de 14° a 18° Centígrados, aunque ha subido hasta 38° centígrados. La precipitación media anual registrada es de aproximadamente 592.5 mm^{II}

La humedad relativa de la capital del estado refleja una, media anual de 54.8%. los

I INEGI, “Recursos naturales”, en: <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/reclnat/clima/> (fecha de consulta 15 de abril de 2019)

II PDUZSMM, op.cit., pp. 17-18

vientos dominantes provienen del suroeste y del noreste, con variables en los meses de julio, agosto y octubre. Las intensidades varían entre 2 y 14.5 km por hora

El clima de Morelia está determinado por su posición geográfica y la altitud. Como anteriormente se mencionaba, está ubicada sobre la provincia fisiográfica del Eje Neovolcánico; específicamente, el tramo de estudio se encuentra a una altura promedio de 1890 msnm. Por tanto, el clima es Templado subhúmedo con lluvias en verano⁷⁶, con un rango de temperatura promedio entre los 15° a 22°C y una media general de 17° a 18°C

SOLEAMIENTO

Como todos los aspectos físicos geográficos, es de suma importancia saber sobre el recorrido del sol (soleamiento) en el lugar donde se propone realizar un proyecto, ya que esto ayudará a saber sobre las afectaciones que el proyecto tendrá y poder realizar mejorar el análisis del sitio y proyecto.

La insolación de un lugar dado depende de dos factores: la duración del día, que a su vez es función de la latitud y del día del año, y la nubosidad durante el día, que reduce las horas de insolación.^I

En Morelia, los días son más largos en junio, con aproximadamente 13 horas con 10 minutos, y más cortos en diciembre con poco menos de 11 horas en promedio. Sin embargo, las horas de insolación son más bajas de junio a septiembre, a pesar de que los días son más largos en verano, también aumenta la presencia de nubes, lo que ocasiona dicho

I Abid Becerra Santacruz, “apuntes de clase de ecología U.M.S.N.H/Facultad de Arquitectura., 2018

fenómeno; como consecuencia los meses con mayor insolación son marzo y abril.^{II}

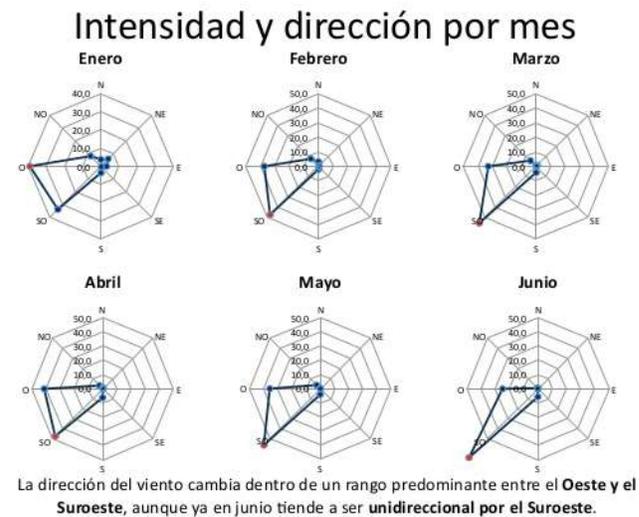
VIENTOS DOMINANTES

El movimiento horizontal del aire que va en una dirección determinada se le llama viento, y este puede variar en su dirección de manera ligera, ya sea al norte, al sur, al este y al noreste; además pudiéndose generar en la combinación de estos puntos cardinales. Para el caso de los vientos dominantes en la ciudad de Morelia destacamos que la dirección del viento del suroeste (SO) persiste en el año, destacando principalmente en primavera en inicios de verano- otoño; durante junio aumenta la de corrientes desde sur-sureste (SSE) este-sureste (ESE) y este-noreste (ENE), en septiembre se encuentran en igual proporción los ramales de aire provenientes del sur-suroeste (SSO) y este-noreste. (ENE)^{III}

Durante enero de 2016 las corrientes de SSO se vieron reducidas notablemente tomando su lugar el viento SSE, mientras que en el mes de septiembre de 2016 dominan los vientos de ENE y SSE. Con este análisis podemos observar un cambio de dirección del viento entre 2016 y 2017. En base a lo anterior notamos un patrón, el dominio de los vientos para la ciudad de Morelia es proveniente del SO y SSE, por lo que si consideramos la superficie accidentada de la ciudad, y entendemos que la región montañosa se extiende al sur, formando declives pronunciados que se internan al norte sobresaliendo podremos entender de una mejor manera el comportamiento de los vientos en nuestro proyecto

II Datos obtenidos de las gráficas obtenidas del Atlas geográfico del Estado de Michoacán. UMSNH,

III Correa García A. Sosa Agirre C. Venegas Angel E. (2018). Monitoreo del Aire de la Ciudad de Morelia. UMSNH. Morelia Mic.



3.2.4.- VEGETACIÓN Y FAUNA

La ciudad de Morelia está clasificada por el INEGI con uso del suelo “asentamiento humano”^{IV}. Al igual que la mayoría de las ciudades del país; en relación con la vegetación, se presenta esta situación de áreas arboladas urbanas, distribuidas en diferentes partes, que aun cuando son insuficientes (aproximadamente 1 m² por persona), cubren parcialmente los requerimientos que recomienda la Organización Mundial de la Salud (9 m² por persona), donde las áreas arboladas más diversas y mejor cuidadas son las plazas y avenidas principales^V. Esta información nos será útil para la proposición de especies vegetales en el proyecto de mejoramiento de la imagen urbana

IV Asentamiento humano: el establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en una área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran.

V Marlene Gómez Peralta & Xavier Madrigal Sánchez, Árboles de las áreas urbanas y suburbanas de Morelia, Michoacán, México, Revista Biológica, [en línea] Morelia: Vol. 18, No. 2, 2007, pp. 1222, [fecha de consulta: abril de 2018]. Disponible en: <https://www.biologicas.umich.mx/index.php/biologicas/article/view/15>

3.3.- URBANAS

3.3.1.- INFRAESTRUCTURA

Al conjunto de obras y servicios, con los cuales deben contar los centros de población para ser funcionales y ofrecer condiciones de vida adecuadas para sus habitantes se les denomina infraestructura urbana, dentro de las cuales podemos identificar: calles, redes eléctricas, redes telefónicas, espacios de recreación, redes de distribución de agua potables, banquetas, alumbrado público y alcantarillado^I

Dentro del siguiente apartado estaremos viendo todo lo referente a la infraestructura, servicio y equipamiento urbano que posee la calle Juana Barragán, enfocándonos principalmente en el área de estudio para la intervención del proyecto de mejoramiento de la imagen urbana, con el objetivo de identificar la existencia de componentes urbanos esenciales para que la vida pública sea accesible para todo tipo de usuarios y de mejor calidad, así como identificar, las deficiencias que presenta nuestra zona y el contexto analizado en la actual investigación.

Para la elección de datos se uso como referencia el Inventario Nacional de Viviendas 2017, en su apartado "Entorno urbano"^{II}, dichos índices ofrecen una visión sobre las condiciones de vida de la población y tratan de contribuir al diagnóstico, diseño e implementación de planes, políticas y acciones públicas encaminadas a mejorar la calidad de vida de la población mexicana.

I INAFED, "Guía telefónica: La administración y reglamentos del Desarrollo Urbano Municipal, en: <http://.inafed.gob.mx/work/models/inafed/resource/335/1/images/guia23> la administración y realimentación del desarrollo urbano municipal pdf: fecha de consulta 13/marzo/2019

II INEGI, Inventario Nacional. < <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/inv/>>

En infraestructura y servicios, se trató de abarcar de manera general lo ya mencionado al principio del tema sin embargo aremos mención en específico de los siguientes elementos como parte esencial de la investigación: vialidad con pavimentación, banquetas y guarnición; accesibilidad, rampas para discapacitados, restricciones de paso para peatones y automóviles; alumbrado público; señalética, como letreros con nombres de calles, de precaución o informativos; vialidades, principales y secundarias; y, por último, rutas de transporte público cercanas.

La información recopilada por la base de datos en la plataforma de INEGI, fue complementada con los datos obtenidos en cada una de las visitas para brindar una información actualizada y corroborada personalmente, para generar un registro fotográfico sustentable

CALLES

El programa de desarrollo urbano del centro de población, determina a las vialidades por diferentes jerarquías: Primaria Secundaria y Local. La vialidad primaria comunica con todas las zonas urbanas de la ciudad. Las vialidades secundarias tienen como objeto la comunicación a nivel de zona y por último las Vialidades locales que especialmente fueron diseñadas para comunicar internamente a los barrios o colonias de la urbe, como es el caso de la calle Juana Barragán.

Dentro del curso vial de la calle ya se ha identificado un punto de conflicto al cruce de la vialidad Manuel Villalongín y Juana Barragán, puesto que en esta zona se genera un especie de nodo vehicular provocado por un denominado "cuello de botella" originado por un paso destinado al vehículo que fue interrumpido por una barda de limitación colo-

cada por vecinos de las colonias aledañas, en su tiempo, para la protección contra la delincuencia. En este cruce se presenta un flujo de tránsito vehicular constante, los carriles son para un solo auto de uno y otro sentido, sin embargo el obstáculo que se presenta cercano solo permite el paso de un solo vehículo a la vez. Por lo que se llegan a generar largas filas en tiempos de gran concurrencia. Esto sin mencionar la falta de pavimentos y lo dañado que se encuentra en las terrecerías.



IMAGEN 023.- Imagen referente al cuello de botella

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

En general, como se observa en la figura, ninguna sección del tramo de estudio cuenta con pavimento en calles, banqueta o guarnición. Únicamente tienen el revestimiento de pavimento después del cruce con Manuel Villalongín entre las calles Maravilla y Mirasol.

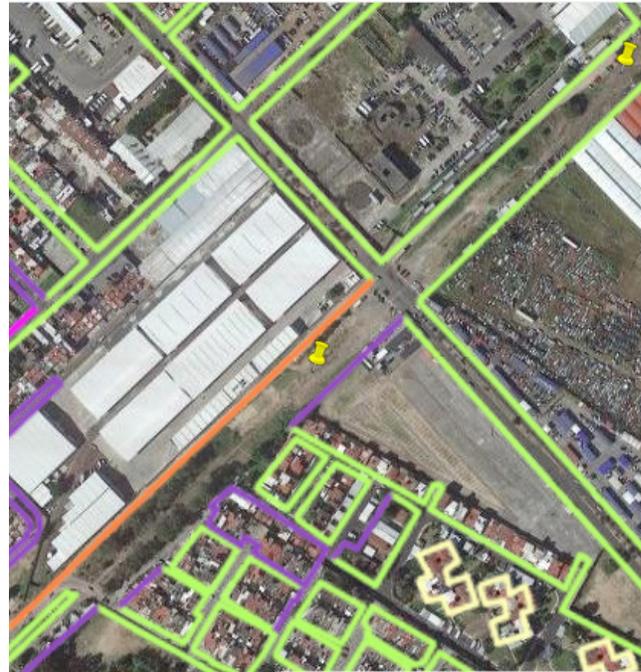


IMAGEN 024.- Complemento de INEGI
FUENTE: INEGI, Inventario Nacional.< <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/inv/>>

REDES ELÉCTRICAS

No existe un servicio de electricidad que abastezca la zona de estudio sin embargo las instalaciones cercanas son las de las casas que están cerca, redes que se encuentran instaladas a base de postes de luz por lo que se muestran los cables colgando sobre esta zona afectando a lo que es ahora la imagen urbana del lugar.



IMAGEN 025.- Presentación de los cables de luz sobre postes de telefonía

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

REDES TELEFÓNICAS

En esta zona , se cuenta con acceso al servicio de telefonía a base de un sistema de cableado aéreo sostenido con postes de madera que atraviesa por la zona de estudio a lo largo del tramo se alberga un aproximado de 8 postes del servicio de telefonía.



IMAGEN 026.- Presentación de la red telefónica

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

REDES DE DISTRIBUCIÓN Y AGUA POTABLE

El abastecimiento de agua el área en cuestión es alimentada por la planta potabilizadora con extracción de agua del pozo de Indeco,, los problemas de suministro son mínimos ya que por su topografía se encuentran en una zona baja por lo que no tiene problemas de presión.

La distribución del agua se realiza por medio de tubería de pvc. Subterráneo, sin embargo en el tramo de la calle Juana Barragán , entre Manuel Villalongin, Av. Francisco J. Mujica y la calle 18 de marzo no se han encontrado registros por lo que se deduce como inexistente



BANQUETAS



IMAGEN 027.- Visita de campo para observar el estado actual

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

Las banquetas son un elemento importante en el desarrollo urbano, ya que es la forma de restringir la circulación vehicular con la peatonal , sin embargo en nuestra área de estudio no se cuenta con banquetas por donde puedan circular con comodidad los peatones es por eso que se vuelve complicado para los usuarios en especial para las personas de la tercera edad y claro esta para las personas que presentan alguna discapacidad.



IMAGEN 028.- Complemento de los datos de INEGI

FUENTE: INEGI, Inventario Nacional.< <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/inv/>>

ALUMBRADO PÚBLICO

La insuficiencia de alumbrado público es uno de los principales problemas en el tramo de estudio, precisamente, en el espacio

que se analizó no se ubica ninguna luminaria, como se muestra en la (figura 32), por lo que se torna bastante oscura al ocultarse el sol. Se observó en diversas ocasiones a los usuarios de la calle en cuestión utilizando la luz en sus celulares para ver el camino.

La carencia de iluminación, atrae problemas más grandes, como el aumento de delincuencia, lo que provoca la estigmatización de lugares que poco a poco, se van clasificando como peligrosos, por lo que, naturalmente, los usuarios circulan con extremas precauciones y con el miedo latente de sufrir alguna agresión.



IMAGEN 031.- Ejemplo de las obstrucciones viales
FUENTE: Fotografía tomada por el autor

ACCESIBILIDAD



IMAGEN 029.- Visita de campo para observar el estado actual
FUENTE: Fotografía tomada por el autor

Si bien, el polígono de intervención sobre la calle Juana Barragán es un espacio público, no todas las personas pueden circular cómodamente, especialmente adultos mayores, debido a las condiciones de la superficie y la cantidad de basura que esta presenta (fig. 32 y 33), bastan para representar alguna dificultad de movilidad, agravando el caso para personas discapacitadas, a las cuales les sería, prácticamente, imposible transitar. En la zona de estudio no se ubicó ninguna rampa para discapacitados.



IMAGEN 030.- Complemento de los datos de INEGI
FUENTE: INEGI, Inventario Nacional.< <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/inv/>>

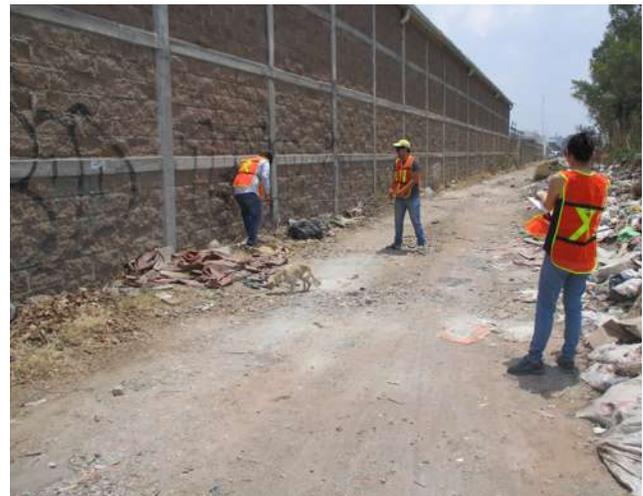


IMAGEN 032.- Mediciones en campo para proponer banquetas
FUENTE: Fotografía tomada por el autor



IMAGEN 033.- Fotografía aérea

FUENTE: Fotografía tomada por el autor

El tramo de estudio es un derecho de vía combinado, el área del ferrocarril con la de la calle Juana Barragán, sin embargo la propuesta de recuperación que presenta esta propuesta es de suma importancia para los pobladores de la zona, ya que tras la investigación se ha podido notar la inconformidad de los espacios olvidados como el que se ha venido presentando a lo largo de esta investigación.



IMAGEN 034.- Ejemplo del uso del espacio

FUENTE : Fotografía tomada por el autor

Lo ideal, incluso, sería que no transitaran peatones, por el riesgo que conlleva esta área. Sin embargo la justificante a este tema es que el uso es casi nulo por parte de el ferrocarril sin

embargo, es vía de abastecimiento para una empresa (GRUPO DE ORO) que en los últimos 10 años a optado por suministrar su material de venta con camiones por el costo-beneficio que ha tenido al usar este medio. Por lo que con palabras de la Directora general del departamento de vías férreas, de la SCT, Ing. Sonia Castro. “El proyecto es factible incluso tratándose sobre el área de la vía federal considerando que es un área recuperable”¹



IMAGEN 035.- Las vías del tren sin señalética

FUENTE : Fotografía tomada por el autor

SEÑALÉTICA

La instalación de señalética en el derecho de vía correspondería a la SCT junto con la empresa a cargo en este caso, de la concesión del ferrocarril, Kansas City Southern, de igual manera, es posible gestionar la instalación independiente pero recordando, el termino del contrato de la empresa que mantiene contratado el servicio de vías férreas y ademas tomando en cuenta la gestión de la recuperación del espacio por el medio gubernamental, estatal o bien, municipal.

Se reporta la total ausencia de señalética en el tramo de estudio; no se observo ningún

¹ Entrevista del día 20 de febrero en la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dept.. vías férreas. Ing.. Sonia castro, directora general

letrero con nombres de calles, preventivos, restrictivos, indicativos o informativos (fig. 35). esto presenta un gran problema por la cercanía de las vías del ferrocarril, que tras la evidencia mostrada, no ha sido atendido,



IMAGEN 036.- Las vías del ferrocarril sin señalética (tramo II)
FUENTE : Fotografía tomada por el autor

3.3.2.- EQUIPAMIENTO URBANO

Para el registro de equipamiento urbano también se utilizó el área de influencia de 500 m alrededor del tramo de estudio. Se observó que la mayoría de equipamiento urbano se encuentra al sur, con predominio de comercio; no existe equipamiento urbano de las siguientes categorías: cultura, salud, abasto, comunicación, recreación, administración y servicios urbanos. En la figura se agruparon las categorías de educación, asistencia social, iglesias y deporte; en un segundo mapa (fig. 38) se observa únicamente la categoría de vialidades.

De acuerdo a la información anterior, se concluye que el equipamiento urbano de la zona presenta un desequilibrio, habiendo cuantioso comercio y escasez de

otras categorías, resaltando la importancia de contar con servicios de recreación.

En cuanto a infraestructura, es posible observar una notable deficiencia en los servicios, especialmente, en pavimentación de calles, banquetas y guarniciones, accesibilidad, alumbrado público y señalética. Comprendiendo que estas condiciones sean consecuencia de normas legales y de seguridad del derecho de vía, lo recomendable, sería encontrar un equilibrio entre la conservación de la zona y espacios urbanos dignos para los transeúntes.



IMAGEN 037.- Ejemplo del estado actual
FUENTE : Fotografía tomada por el autor



IMAGEN 038.- Calles pavimentadas, verde=pavimento, rojo=cuenta y morado=indefinido
FUENTE : INEGI, Inventario Nacional.< <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/>

Aproximadamente, y en el área de las vías de ferrocarril un ancho en su sección más ancha llega a medir hasta 45 m. y en su sección más angosta 30.

El ancho de vialidad, dentro del tramo estudiado, varía con poco menos de 24 m en su sección más amplia y 22 m en la sección más angosta. Esta avenida es uno de los accesos principales al centro de la ciudad de Morelia, destacando su importancia por ser un andador comercial.

Como ya se menciono los puntos de conflicto tienen que ver con la movilidad urbana, accesibilidad y condiciones del estado actual, además de la inseguridad que se genera al ser un espacio abandonado

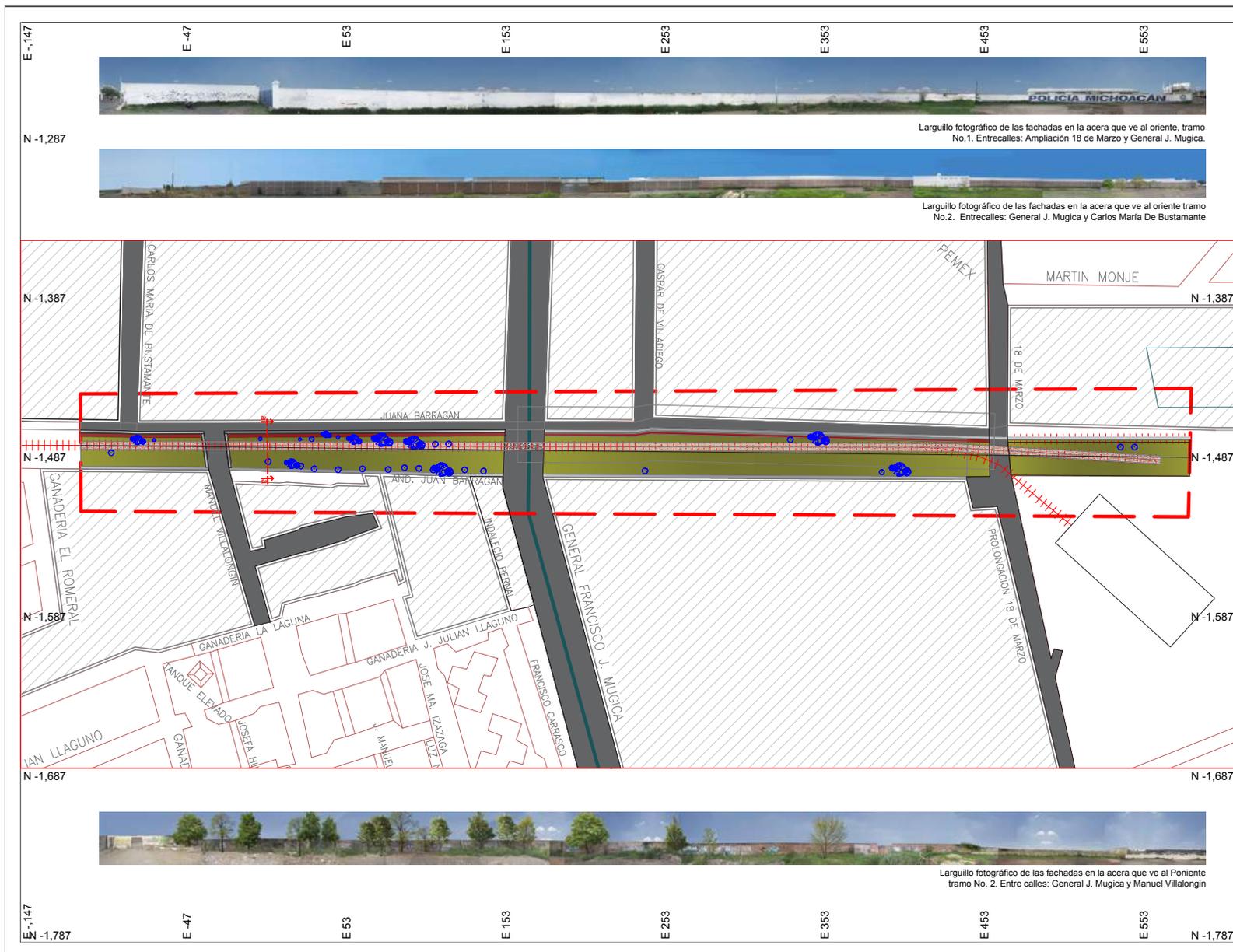


IMAGEN 040.- Contexto del lugar, FUENTE: Construcción propia

3.4.- FUNCIONALES

3.4.1.-CASOS ANALOGOS

Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca

F.C. de Cuernavaca, Ciudad de México

En agosto del 2016, el gobierno de la Ciudad de México, a través de la SEDUVI, la delegación Miguel Hidalgo y el Colegio de Arquitectos de México, convocó un Concurso Internacional de Ideas para la construcción del Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca, organizado en dos fases. En la segunda, los cinco finalistas debían desarrollar en profundidad el concepto general y aplicarlo en el segundo tramo, anexo a la Cervecería Modelo.

En diciembre del 2017, este primer tramo, 1.4 km del total, se encuentra construido y abierto al público. Para esto hubo que desarrollar el proyecto ejecutivo, interactuar con distintos actores de gobierno que tienen que ver con el espacio público y, muy importante, el proyecto debió socializarse con colonias y grupos de vecinos que residen en el lugar y tienen un sentimiento de fuerte apropiación.



IMAGEN 041.- Casos analogos, Parque lineal del ferrocarril

En su totalidad y con la construcción de las tres fases, se tendría un bosque urbano lineal de 4.5 km de longitud que, a su vez, construirá

ciudad, conformará espacio público y sumará en el espíritu de comunidad. El proyecto deberá contribuir en el crecimiento y la transformación, en el necesario equilibrio entre vivienda y programas mixtos, al balance imprescindible entre desarrollo económico y social, y entre preservación del patrimonio y potencialización de su condición de transformación.

Los bosques urbanos son espacios calificados que tienen numerosas ventajas sociales, económicas y ambientales; además son para el ciudadano, parte del imaginario colectivo por ser fácilmente asociables a los ya existentes, como Chapultepec y Tlalpan. Esta muy singular y calificada condición, tiene enormes beneficios ambientales y sociales, desde temas de calidad del aire, reducción de ruidos hasta los que refieren a los temas educativos y de apropiación y empoderamiento comunitarios.

LA PROPUESTA

Generar un parque lineal a modo de bosque urbano de 4.5 km de longitud que atraviesa 22 colonias y que construye ciudad; un espacio democrático, activo, programado, incluyente, sustentable, conector; un espacio que contribuya en espíritu de comunidad y pueda sumar en el sentimiento de apropiación del espacio público por la gente.

No generamos un proyecto acabado, más bien, intentamos generar una dirección proyectual desde una visión abierta que a partir de la socialización y participación de la gente siga construyéndose a partir de un proceso participativo generando un proyecto a mediano y largo plazo.

OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

SOCIAL: Proyectar desde y para la gente logrando generar espacios democráticos y multisociales que tanto sirva para la población local como los visitantes. Proyectar siempre con la participación activa y con proyectos socializados en todas sus etapas.

IDENTIDAD Y MEMORIA: Fortalecer la identidad y la memoria del lugar y sus habitantes construyendo partes del sitio y sus habitantes para continuar en el proceso y evolución.

SOSTENIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL: Hacer del proyecto de BU un ejemplo en lo que refiere a sostenibilidad. BU parte ya de una concepción contemporánea y de sostenibilidad en lo social, en lo ambiental y en lo que refiere a lo educativo para que la pertenencia ofrezca las garantías para el buen desarrollo del proyecto y su mantenimiento, tratamiento y reservas de agua.

LECTURA MULTIESCALAR: Proyectar siendo conscientes que el proyecto es parte de un sistema mayor que es la ciudad, pasando por otros subsistemas previos de circuitos y recorridos.

COSTOS: Construimos un proyecto racional y que se atiene a los costos dados; tanto los iniciales de implementación del proyecto así como también los de mantenimiento.

BENEFICIOS

Se generó un proyecto de transformación del hoy corredor FFCC que conecta distintas partes de una importante y estratégica centralidad de la Ciudad de México. Una propuesta que inexorablemente debe

incluir la dimensión espacial, la dimensión temporal y la dimensión social. BU pretende generar un proyecto reconociendo la vocación y memoria del lugar, pero también reconociendo la necesaria renovación, la tendencia de cambio y la vocación futura.



IMAGEN 042.- Casos análogos, parque lineal del ferrocarril

FUENTE : <https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=ErxUWH812zLj4M%253A%252Cmi->

3.4.1.- CASOS ANALOGOS

Parque lineal Río Chiquito

Morelia, Michoacán, México.

Ubicación: Morelia, Michoacán, México

Año: 2016 - 2018.

Extensión: Primera fase, 1.2 kilómetros sobre avenida Solidaridad, entre Boulevard Sansón Flores y calle Isidro Huarte.

• Segunda fase, 2.6 kilómetros de Avenida Camelinas a Boulevard Sansón Flores y de calle Isidro Huarte a Calzada Benito Juárez. Diseñadores: Tau Arquitectura. Promotores: Gobierno municipal, estatal y federal.^I

La construcción del Parque lineal del Río Chiquito (fig. 43) es un componente del “Ecobulevar”, una iniciativa del Plan de gran visión Morelia Next 2041^{II}, propuesto originalmente a lo largo de toda la Avenida Solidaridad, abarcando casi 6 kilómetros.

Las iniciativas para su conformación son: mejoramiento de imagen urbana, incremento y protección del arbolado y jardines, densificación selectiva de las manzanas colindantes, y elaboración e implementación del Plan Maestro para el

manejo integral de la cuenca el río Chiquito.^{III}

De igual manera el Parque lineal es parte del plan maestro Solidaridad, que tiene como propósito la restauración ecológica del Río Chiquito y la recuperación de espacios públicos. Se divide en 3 segmentos,^{IV} en los que se plantea implementar 8 estrategias llamadas: Movilidad/Transporte, Corredor verde, Uso mixto y alternativo, Permeabilidad peatonal, Liderazgo/Apropiación ciudadana, Restauración Ecológica, Reducción de riesgos de inundaciones, Salud y Bienestar.^V



IMAGEN 043.- Casos análogos, parque lineal río chiquito

<https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tbn=isch&>

III IMPLAN, Plan de gran visión. Morelia Next 2041, [en línea], Morelia: Ed. CITIESLAB, 2016, pp. 176-191, [fecha de consulta: marzo de 2018]. Disponible en: <<https://implanmorelia.org/virtual/plan-degran-vision/>> ISBN: 978-84-608-8174-2

IV El primer tramo es sobre el área de protección de la Loma de Santa María y los Filtros Viejos, el segundo incluye la Avenida Solidaridad desde Camelinas hasta Morelos Sur, y finalmente, el tercer segmento, va de Morelos Sur a la intersección con el Río Grande

V IMPLAN, UNAM & UBC, Solidaridad, [en línea], Morelia: 2016, pp. 53-66, [fecha de consulta: mayo de 2018]. Disponible en: https://implanmorelia.org/virtual/wp-content/uploads/2016/06/Reporte_Final_Proyecto_Colaborativo_Solidaridad_UBC_IMPLAN_UNAM.pdf

I Los datos generales fueron publicados por la Agencia Quadratin, Fátima Alfaro, Tras un año de trabajo, Parque Lineal del río Chiquito será terminado, [en línea], Morelia: Quadratin Michoacán, 17 de Junio de 2017, [fecha de consulta: marzo de 2018]. Disponible en: <https://www.quadratin.com.mx/morelia/tras-ano-trabajo-parque-lineal-del-rio-chiquito-sera-terminado/>

II Impulsado por el H. Ayuntamiento de Morelia, a través del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) con la colaboración de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y la Secretaría de Desarrollo Territorial, Urbano y Movilidad del Estado de Michoacán

Ambos planes coinciden en el objetivo de lograr una “restauración ecológica”, adicionando áreas verdes y el progresivo saneamiento de aguas negras.

Además de aprovechar su posicionamiento estratégico en la ciudad para conectar puntos importantes, como el monumento a Lázaro Cárdenas con la Loma de Santa María, a la vez de mejorar la movilidad y crear espacios para el encuentro social.

El Parque lineal fue gestionado por el gobierno municipal y resuelto con recursos de todos los niveles de gobierno.

En base a información de la administración municipal, la primera etapa del Parque lineal costó 58 millones de pesos, divididos en 50 por ciento de inversión federal, 17 por ciento recurso estatal y 33 por ciento, aportación del municipio.¹

Se consideró como caso análogo porque representa un significativo precedente para el estudio integral de las ciudades en nuestro Estado.

No obstante, su gestión no ha sido adecuada, representando un riesgo ambiental a causa de la polución del río Chiquito, por lo que se podría considerar una reorganización en las etapas de ejecución para que la calidad ambiental urbana ser óptima en conjunto.

¹ Josafat Pérez, Parque lineal con 95% de avance y en proceso de entrega-recepción . [en línea], Morelia: Cambio de Michoacán, 31 de Julio de 2017, p. 1. [fecha de consulta: marzo de 2019]. Disonible en: <http://www.cambiodemichoacan.com.mx/nota-n27204>



IMAGEN 044. - Casos análogos, parque lineal río chiquito

FUENTE : https://www.google.com/search?tbm=isch&sa=I&ei=3G8SXdXXROsSwTQWAir7w-DA&q=parque+lineal+río+chiquito+morelia&ooq=río+chiquito+MORE&gs_l=img.1.1.0j0i5i-

3.4.1.- CASOS ANALOGOS

Recuperación del Frente Costero.

Rosario, Argentina.

Ubicación: Rosario, Santa Fe, Argentina
Año: 90's-2018 Extensión: 12 kilómetros
Diseñadores: Agentes públicos y privados
Promotores: Municipalidad de Rosario^I

La recuperación del Frente costero engloba una serie de intervenciones urbanas efectuadas en el límite de la ciudad de Rosario con el Río Paraná. Comenzó formalmente en los 90's con el Plan Estratégico Rosario 1998 con proyección al 2008, en respuesta al *abandono* que existía tras la “desarticulación de la red nacional ferroviaria en la década de 1970”³⁸, y la progresiva contaminación del río.

El plan del 98 se realizó a partir del análisis y diagnóstico del Frente Costero, con cuatro ejes fundamentales: económico, físico-ambiental, socio-institucional, de centralidad regional y proyección internacional. Su elaboración fue “en torno a cinco visiones transversales o ‘sueños’: ‘la ciudad del trabajo’, ‘la ciudad de las oportunidades’, ‘la ciudad de la integración’, ‘la ciudad del río’ y ‘la ciudad de la creación’”.^{II} Los “sueños”

Fueron traducidos en líneas estratégicas desglosadas en 3 programas y 12 proyectos, los cuales fueron dirigidos a la recuperación y revitalización de espacios públicos, creación de parques, instalación de plantas de tratamiento de aguas negras, programas de protección de ecosistemas y apertura de complejos educativos y culturales.⁴⁰

I Datos obtenidos de Horacio Terraza, et al., Recuperación urbana del Frente Costero de Rosario, Argentina, [en línea], Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2015 [fecha de consulta: mayo de 2018]. Disponible en: <<http://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/bid.pdf>> IDB-MG-303

II 39 Horacio Terraza, et al., op. cit., p. 26.

Después de la experiencia, en su mayoría exitosa, con el Plan Estratégico de 1998, se estructura el Plan Estratégico Rosario Metropolitana en el 2008 con proyección al 2018, el cual dedica un eje a la relación del río y la ciudad, llamado “Metrópolis del Río y la calidad de vida”.

“En esta sucesión de planes la visión para la costa es la misma: la preservación y consolidación de una franja verde de uso público que concatena diferentes espacios recreativos, culturales y de ocio, no sólo del municipio sino de toda el área metropolitana, abiertos a toda la ciudadanía y a los visitantes”. En esta ocasión se pone especial atención en incorporar políticas para atender la contaminación ambiental y la preservación de recursos naturales.

La elaboración del Plan Estratégico Rosario 2030 ya esta en marcha, se han realizado asambleas de consulta y debate público donde han participado instituciones y organizaciones civiles con el propósito de continuar con las estrategias de planes anteriores e integrar nuevas, partiendo de las expectativas colectivas.





IMAGEN 046.- Casos análogos, recuperación del frente costero
FUENTE : <https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tb>

3.4.2- DETERMINANTES DEL PROGRAMA

En secuencia de las problemáticas planteada al inicio de esta investigación y después del análisis desarrollado sobre el sitio en cuestión, fue posible evaluar aspectos cruciales para determinar causas y efectos que desembocan de cada problemática y que ocasionan el deterioro y descuido de los espacios urbanos.

DETERMINANTES	CAUSAS	PROBLEMÁTICA	EFFECTOS
FÍSICO NATURAL	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie irregular y fangosa • Deshecho de residuos sólidos en vía pública • Quema de basura y uso de aerosoles 	Accesibilidad limitada y ambiente contaminado	<ul style="list-style-type: none"> • Enlodamiento en época de lluvias • Malos olores • Incremento de contaminantes en la calidad del aire
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Ruptura del tejido social • Nivel de marginación medio • Desvinculación social con el contexto • Presencia de personas que generan desconfianza y actos delictivos 	Fragmentación social	<ul style="list-style-type: none"> • Desconfianza entre ciudadanos • Oportunidades y distribución de equipamiento desigual • Dificultad de coordinación participativa • Precaución y miedo al transitar
URBANO ARQUITECTÓNICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura inadecuada • Nula señalética • Auto construcción y arquitectura popular • Señas de vandalismo en fachadas • Descuido del contexto 	Imagen urbana deteriorada	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para transitar • desorden • Estigmatización de pobreza • Comunicación empobrecida • Identidad colectiva distorsionada

3.4.3.- VIABILIDAD URBANA



IMAGEN 047.- Parque lineal sobre las vías del ferrocarril

FUENTE: ejemplo propuesta sobre vías del ferrocarril <https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=ErxUWH812zLj4M%253A%252Cmi>

El término viable, significa dicho de un asunto: que, por sus circunstancias, tiene probabilidades de poderse llevar a cabo.¹ Dentro de este contexto en este apartado se hace una reflexión acerca de la viabilidad para realizar una intervención que mejore la calidad ambiental urbana en la calle Del ferrocarril, de acuerdo a las determinantes físico naturales, urbano arquitectónicas y sociales.

Tras el análisis y detección de problemáticas del tramo de estudio, una intervención urbana se considera viable en el medio físico natural y construido. Primero, porque existen conflictos de accesibilidad y limpieza que pueden ser atendidos con estrategias de bajo costo, además, es necesario atender las prácticas que se llevan a cabo en el espacio urbano analizado, ya que perjudican la calidad del aire y aportan a la generación inmoderada de residuos sólidos. Segundo, la imagen urbana puede ser mejorada a través de la cooperación social y gestión de recursos, lo cual es posible con una correcta organización y un plan de acción establecido.

En este caso particular, los retos mayores para lograr la ejecución de una intervención urbana radican en dos aspectos cruciales, la viabilidad financiera y la empatía social. Si bien, lo más viable es formular un proyecto de bajo costo, debe anteponerse la calidad de las estrategias a realizar, para garantizar la perduración que se requiera y la resistencia al medio que se exponga, lo cual, podría suponer una inversión mayor que difícilmente pueda ser captada por los pobladores del lugar. Afortunadamente, ya existen diversos apoyos de instituciones públicas y privadas que impulsan proyectos de este tipo con enfoque social, lo que aumenta la posibilidad de efectuar una intervención si se considera la gestión de alguno de ellos, a la vez que se procure el respaldo gubernamental durante el proceso.

¹ RAE, Diccionario de la lengua española, [en línea], Madrid: 2017, [fecha de consulta: junio de 2018]. Disponible en: < <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=biZYVX4|bia2X1Q>>





CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE INTERFASE PROYECTIVA

4.1.- CRITERIOS TÉCNICOS

Ante la problemáticas presentadas en la colonia, Manuel Villalongin y Frac. Girasoles de contaminación, es importante la planificación del proyecto ya que estas se encuentran colindando directamente con las vías del tren las cuales están muy contaminadas, siendo un espacio tan concurrido y de suma importancia para las colonias por el uso de circulación que los habitantes de la zona le dan por la fluidez que presenta esta área.

Se busca que se convierta en una zona que brinde un mejor aprovechamiento para los ciudadanos y reduzca la contaminación, Generar micro-climas por medio de vegetación propuesta al proyecto y conservación de la ya existente.

Es por ello que se pretende proponer ciertos aspectos dentro de algunas premisas de diseño que ayudaran a realizar los objetivos de manera adecuada a su entorno.

las lluvias sobre la superficie del suelo sería considerable. Precisamente, raíces y hojas detienen el escurrimiento de esas aguas que, en lugar de lavar y arrasar la cubierta superficial hacia las alcantarillas o desagües penetran lentamente hacia el subsuelo.

La vegetación mantiene, pues, la humedad del suelo, al par que contribuye a su fertilidad mediante el mantillo de hojas y frutos que sobre él deposita.

La vegetación es un factor importante como se ha estado mencionado dentro del ecosistema, ya que funciona como un regulador de clima y la humedad hacia el subsuelo, también es un elemento que constituye el hábitat de cierta parte de la fauna.

Participa como un modificador de clima en las diferentes zonas de con temperaturas variables. El tener una vegetación acorde al sitio, ayudará a proteger de vientos, luz y humedad, por que ésta tiene la fortaleza de aminorar las afectaciones como es la contaminación.

La principal función de una adecuada vegetación es la producción de oxígeno en el ambiente, es por ello que se debe siempre proponer una paleta vegetal que cumpla con las condiciones climatológicas del espacio destinado. En este proyecto se ha seleccionado una paleta vegetal que ayude a la ya existente a crear un microclima que mejore la temperatura de la colonia y a la vez proporcione un mejoramiento al confinamiento de suelos en las partes críticas del terreno.

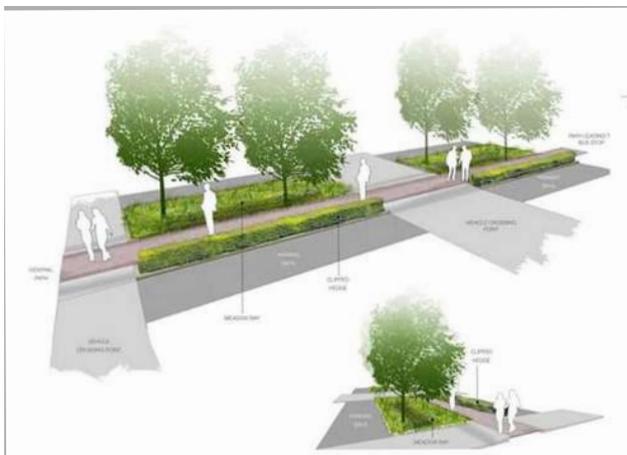


IMAGEN 048.- Propuestas de diseño

FUENTE: construcción propia

4.2.- VEGETACIÓN PROPUESTA Y EXISTENTE

Sin la vegetación, la erosión ejercida por

4.2.- VEGETACIÓN PROPUESTA Y EXISTENTE

NOMBRE COMUN	NOMRE CIENTIFICO	CARACTERISTICAS	IMAGEN
FICUS	FICUS BENJAMINA	ARBOL PERENE RIEGO MODERADO ALTURA: 2-15 m	
ARBOL DE ORQUIDEAS O PATA DE VACA	BAUHINIA VARIEGATA	ARBOL CADUCIFOLIO RIEGOMODERADO ALTURA: 6-10 m. FLORACIÓN PRIMAVERA	
ACER	ACER NEGUNDO	ARBOL CADUCIFOLIO FLORACIÓN EN PRIMAVERA RESISTENTE SEQUIAS ALTURA: 12-15 m.	
CIPRES	CUPRESSUS SEMPERVIRENS	ARBUSTO PERENNE	
PINO SILVESTRE	PINUS SYLVESTRIS	ARBUSTO PERENNE ALTURA: 15-20 m.	
ROBLE COMUN	QUERCUS ROBUR	ARBUSTO PERENNE ALTURA: 18-20 m.	

IMAGEN- 049

IMAGEN- 050

IMAGEN- 051

IMAGEN- 052

IMAGEN- 053

IMAGEN- 054

4.3.- INTEGRACIÓN URBANA

PAISAJE

El concepto de paisaje se entiende como la extensión de terreno que puede apreciarse desde un sitio. Puede decirse que es todo aquello que ingresa en el campo visual desde un determinado lugar

El paisajismo, por otra parte, es el arte de diseñar parques y jardines. Los paisajistas, por lo tanto, se dedican a la creación de paisajes de gran belleza estética a través de la manipulación de ciertos recursos. Los paisajes también son realidades socio-territoriales donde se combina el paisaje natural con el paisaje cultural.¹



IMAGEN 055.- CORREDOR URBANO SOBRE LAS VIAS DEL FERROCARRIL.
IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

Se habla de paisaje también a toda imagen urbana desde edificios, ventanales, cables, vialidades y vegetación. Por eso es que se busca la implementación dentro de la zona de estudio la imagen natural para sincronizar y embellecer el sitio.

¹ Julián Pérez Porto y María Merino. Publicado: 2009.

Actualizado: 2009.

Definicion.de: Definición de paisaje (<https://definicion.de/paisaje/>)

Para esto se hacen soluciones que deberán de encontrarse en un análisis de la problemática que abarque desde el punto de vista físico, ambiental, psicológico, arquitectónico y sociológico.



IMAGEN 056.- USO DE VEGETACIÓN PARA AMBIENTAR
FUENTE: FOTOGRAFÍA DEL AUTOR

Conforme a lo estudiado durante el curso del seminario, se habló de la importancia del diseño de paisajes, con fundamento en el estudio previo del lugar y el usuario, para la adaptación de elementos vegetales, que agregando, se realizó un ejercicio de percepción del entorno e interpretación del lugar identificando ,ritmo, secuencia y proporción.

PAVIMENTOS

El complemento que conforma al paisaje son los pavimentos de diferentes estilos y usos, refuerza el carácter de la función de su conjunto, ya que es una secuencia y repetición en el trayecto del proyecto.

Para proponer un pavimento se debe cumplir con una problemática de sitio, con patrones de diseño y funciones de él.

Para que el diseño de una propuesta de pavimento se lleve a cabo se analizan muchos factores como es, la textura, tipo de material, secuencia y acabado de él, determinar su función ya sea peatonal o vehicular y es este caso buscar no afectar el recurso vital de la localidad así como sus suelos.

También se a tratado de buscar la diferencia de materiales para generar un ambiente que tenga la posibilidad de ofrecer de manera amplia la movilidad urbana e incluyente a sus usuarios, según la consentisación que desarrollo la ponencia del Arq. Antonio Godoy Gonzáles Vélez durante la clase de movilidad urbana y platicas generadas fuera de los planteles.¹

Ademas de buscar materiales que ayuden a contrarrestar las inclemencias del clima.



IMAGEN 057.- EJEMPLO DE CIRCULACIONES CRUZADAS, CORREDOR URBANO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

Dado a esta recaudación de información se hace una propuesta de pavimentos para el proyecto de recuperación y rehabilitación de un espacio residual en la cual se proponen diferentes tipos de pavimentos :

PAVIMENTO 1

Este pavimento se usará exclusivamente en la parte central de los polígonos, para romper con la secuencia de los andadores, se propondrá un concreto estampada con forma adoquinada con piezas de 30 cm X 15 cm. X 5 cm. Presenta distintos tonos creando patrones de diseño y con propiedades antiderrapantes

Está hecho con concreto, un material resistente, duradero y rígido.



IMAGEN 058.- MATERIAL PROPUESTO FUENTE. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

PAVIMENTO 2

Los andadores del parque se proponen con diseños alternos de concreto estampado y coloridos, generando secuencias rítmicas entre los patrones de diseño con el fin de direccionar las acciones del usuario.

1 Entrevista, Arq. Antonio Godoy Gonzáles Vélez

El proyecto propondrá estos materiales intencionalmente para que el usuario pueda identificar con el cambio de materiales las actividades para las que está diseñado el espacio, por ejemplo el uso de los andadores se propondrán de un solo material pero distintos a los que se propondrán en el espacio destinado para hacer ejercicio al aire libre o los espacios destinados para sentarse

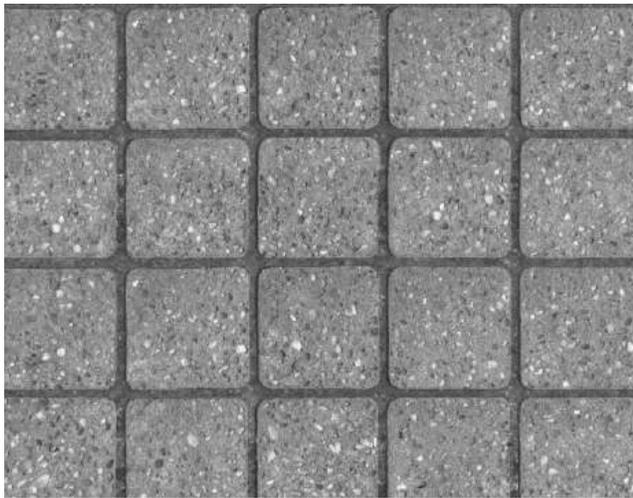


IMAGEN 059.- MATERIAL PROPUESTO FUENTE. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

PAVIMENTO 3

El tercer pavimento será usado para la trotavía, siendo un pavimento suave para la actividad que está destinado, el usuario podrá correr, caminar o trotar sin percibir un impacto tan duro contra el piso. Este pavimento está compuesto por una carpeta asfáltica, que lleva un recubrimiento antiderrapante de color rojo y cierta señalización con pintura.

Incluyendo la señalética con pintura retrorreflejante con microesfera en algunas zonas de las guarniciones para delimitarla y los sentidos de circulación.



IMAGEN 060.- MATERIAL PROPUESTO FUENTE. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

PAVIMENTO 4

La opción del cuarto pavimento será propuesta en la vialidad vehicular, en este caso en la calle Juana Barragán. Debido a que las condiciones en las que se encuentra actualmente es deplorable e intransitable y este proyecto propone la rehabilitación de la vialidad. Este será propuesto de concreto reforzado rayado gris.

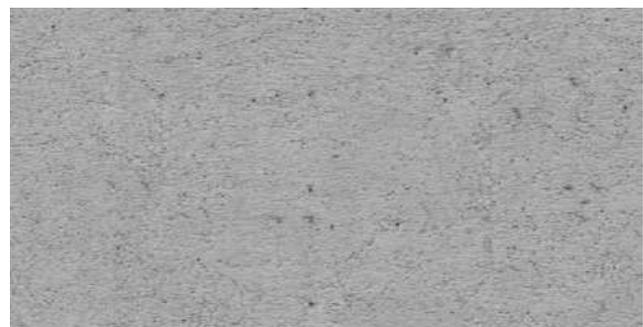
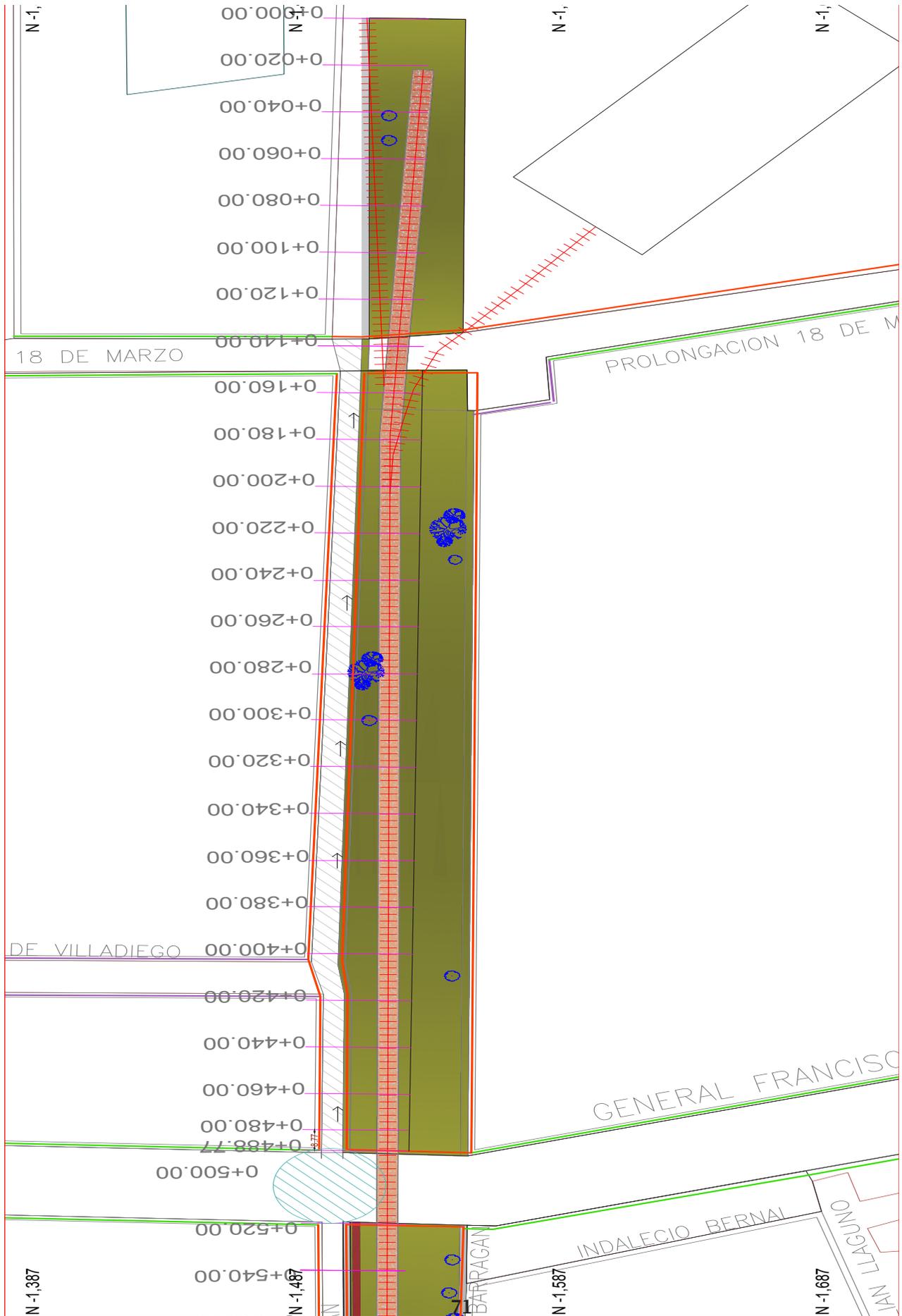


IMAGEN 061.- MATERIAL PROPUESTO FUENTE. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE

“RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.”



4.4.- MOBILIARIO URBANO

Se considera “Mobiliario Urbano” todo elemento urbano complementario, ubicado en la vía pública o en espacios públicos, de uso público y con propósito de facilitar las necesidades del ciudadano (peatón), mejorando su calidad de vida y fomentando el uso adecuado de los espacios públicos, así como servir de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano, formando parte de la imagen de la ciudad.¹

Proponer un mobiliario urbano con el cual se pueda brindar al usuario confort y estabilidad durante su estancia. Así como seleccionar materiales y texturas que vayan acorde al entorno para equilibrar el espacio.

Los elementos del mobiliario urbano, pueden ser permanentes, móviles, fijos o temporales y según su función, se clasifican en: Para el descanso, la comunicación, información, necesidades fisiológicas, comercio, seguridad, higiene, servicio y de jardinería.

Para este proyecto es necesario proporcionar identidad y seguridad a los usuarios del espacio público, utilizando un mobiliario

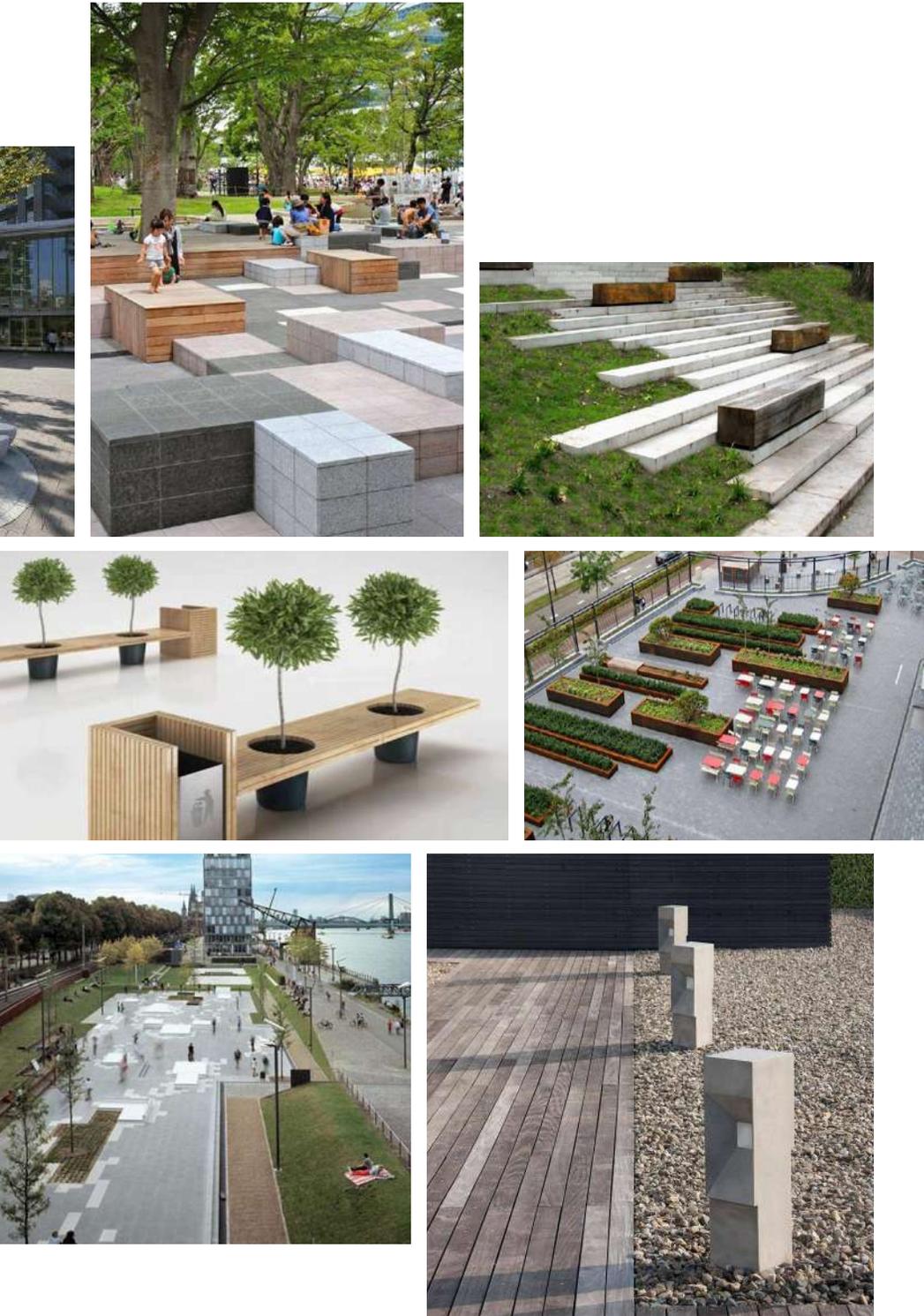
El mobiliario urbano abarca una gran variedad de elementos desde bancas, mesas, alumbrado, bebederos, basureros, pasamanos, teléfonos, cercas, pérgolas, fuentes, jardinerías, aparca bicicletas, entre otros; también se considera como mobiliario urbano las señaléticas de las vialidades y semáforos.

El mobiliario urbano debe ser de materiales durables que resistan los cambios de temperatura y el desgaste del exterior;



¹ <http://espaciopublico-ep.blogspot.com/2009/03/mobiliario-urbano.html>

IMAGEN 063.- MOBILIARIO URBANO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE



por lo general las empresas encargadas del diseño industrial para mobiliario urbano usan materiales como madera, concreto, acero como los más recurrentes.

Se hace una serie de propuesta de mobiliario para el parque lineal acorde a las necesidades que requiere las problemáticas.

PROPUESTA DE MOBILIARIO URBANO

Para la selección de bancas se pensó en su función y que estas estarían expuestas al intemperie, por lo cual se propone material como el concreto y acero. Así como también se realizaran cubos a base de concreto blanco por concepto de proyecto.

BANCAS

Medidas:

Ancho: 60 cm por largo de 200 cm

Medidas: Ancho: 50 cm por largo de 150 cm.
Altura: 48 cm

CUBOS DE CONCRETO.

Medidas:

Lado x lado: 1 m

Altura: 48 cm a 120 cm

MESAS

Para la selección de mesas se pensó en su función y que estas estarían expuestas al intemperie, por lo cual se propone material como el concreto y acero. Estas colocadas en diferentes zonas del parque para crear un punto de reunión para fines recreativos.

Medidas de mesa ajedrez:

85 cm x 85 cm

Bancas: 60 cm x 60 cm.



CENADORES

Medidas cenador redondo:

Mesa: 150 cm x 85 cm

Bancas: 150 cm x 30 cm

CONTENEDOR DE BASURA

El depósito o cesto de basura es un elemento que tiene como finalidad que se depositen residuos orgánicos e inorgánicos.

Medidas contenedor:

Con un diámetro de 50 cm

Altura: 120 cm.



CICLOPUERTO

El ciclo puerto se utiliza para resguardar el medio de transporte de los ciclistas ya sea para realizar alguna actividad dentro del parque o bien en la colonia.

Esta construido a base de un firme de concreto, en la cual lleva anclados perfiles circulares para asegurar las bicicletas.



JUEGOS INFANTILES

Se selecciona juegos infantiles en diferentes puntos del proyecto. Para fines de recreación a infantes. Juegos de diversas funciones. Que serán anclados en base de concreto.



JUEGOS INFANTILES

Se propone un gimnasio en dos zonas del parque esto para que pueda acceder la gente a su punto más cercano.

Los cuales estarán anclados a base de concreto, con una cama de arena.



IMAGEN 05.- CORTE TRANSVERSAL. CONSTRUCCIÓN PROPIA



CAPÍTULO V

PROYECTO. (TOPOGRÁFICO, DIAGNÓSTICO, PLANTAS, CORTES, ALZADOS)

5.1.- ASPECTO NORMATIVO

Este apartado está dedicado al reporte del levantamiento que se realizó en la zona de estudio, incluye croquis de una sección en planta (fig. 75) y alzado del mismo (fig. 76), así como un registro de los pasos peatonales sobre la vía férrea. En complemento, se adjunta la revisión del marco legal competente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En la figura 75 se aprecia el derecho de vía correspondiente al tramo de estudio, la cual va de 8 a 10 metros a partir del eje central de la línea férrea.^I

El derecho de vía condiciona fuertemente los límites de uso en la zona de estudio, debido a que es un territorio destinado a la protección tanto de la ciudadanía como del funcionamiento del ferrocarril. En las Disposiciones generales del Capítulo I, Artículo 2 de la “Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario”, se estipula como, *Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*^{II}

Con el fin de comprender las limitantes legales, se recuperan los puntos referentes al derecho de vía en la mencionada Ley:

I Información obtenida en la Dirección general de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT.

II SEGOB, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, [en línea] Diario Oficial de la Federación: 12 de mayo de 1995, [fecha de consulta: abril de 2018]. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/209_301117.pdf

• Artículo. 15. Se requiere permiso para:

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas;

III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;

• Artículo 32. En los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación materia de esta Ley, hasta en una distancia de 100 metros del límite del derecho de vía, no podrán establecerse obras o industrias que requieran el empleo de explosivos, salvo previa autorización expresa de la Secretaría.

• Artículo 33. La Secretaría en coordinación con la autoridad municipal correspondiente, de acuerdo a lo previsto en la legislación aplicable, podrá requerir que los predios colindantes a las vías férreas, se cerquen o delimiten, según se requiera, respecto del derecho de vía, por razones de seguridad.

• Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría para la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables. Las dependencias del Gobierno Federal, en coordinación con la Secretaría, podrán realizar cualesquiera de las obras señaladas en el primer párrafo de este artículo, dentro del derecho de vía de las vías férreas, sin pagar contraprestación alguna.

Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo no deberán perjudicar la prestación del

servicio público de transporte ferroviario o las instalaciones de las vías férreas.

• Artículo 60. Las personas que sin contar con la concesión o el permiso respectivo realicen las obras o instalaciones a que se refieren los artículos 7, fracción I, o 34 de la presente Ley o que por cualquier otro medio invadan u obstruyan una vía general de comunicación ferroviaria, perderán en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas.

La Secretaría podrá solicitar a las autoridades competentes el desalojo de los infractores y, en su caso, que se realice la demolición de las obras en la parte de la vía invadida y del derecho de vía, y que se reparen los daños causados.

Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, y en tanto se dicta resolución definitiva, procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas, y las pondrá bajo la guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule.

Los artículos anteriores, aplican para cualquier intervención que se pretenda realizar sobre el derecho de vía correspondiente al tramo de estudio, ya que ésta deberá contar con los permisos correspondientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para evitar altercados con el ferrocarril o intervenciones que se salgan de los parámetros establecidos.

IMAGEN 065.- Norma técnica de diseño de calles. IMPLAN [HTTP://IMPLANMORELIA.ORG/VIRTUAL/NOTICIAS/](http://implanmorelia.org/virtual/noticias/)
APROBADA LA NORMA -TECNICA-DE-DISEÑO- DE CALLES-PARA-EL-MUNICIPIO -DE -MORELIA

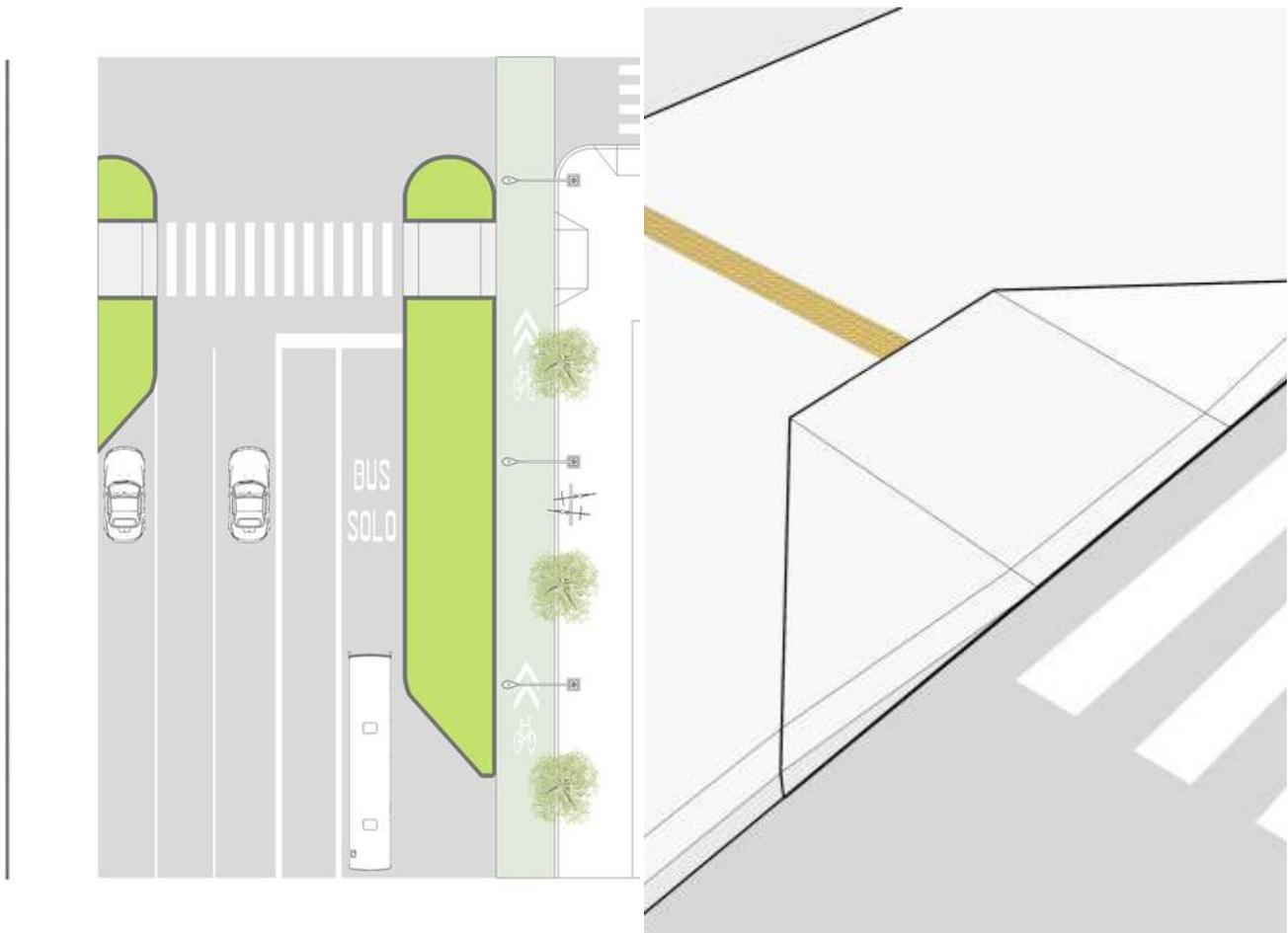
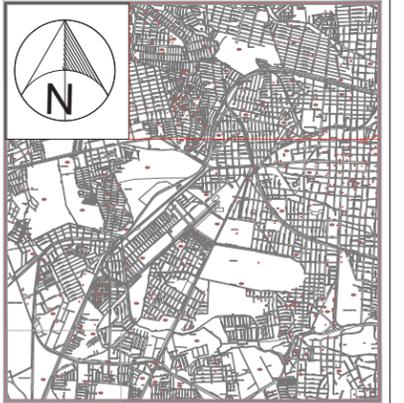


IMAGEN 066.- Norma técnica de diseño de calles. IMPLAN [HTTP://IMPLANMORELIA.ORG/VIRTUAL/NOTICIAS/](http://implanmorelia.org/virtual/noticias/)
APROBADA LA NORMA -TECNICA-DE-DISEÑO- DE CALLES-PARA-EL-MUNICIPIO -DE -MORELIA



LOCALIZACIÓN DE TERRENO

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN POLIGONO 1

VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	40.08	180°0'0"	192.08	-1498.42
P2	P2 - P3	53.24	86°58'34"	218.78	-1528.31
P3	P3 - P4	40.89	180°0'0"	256.55	-1490.79
P4	P4 - P5	46.91	180°0'0"	285.57	-1461.97
P5	P5 - P6	48.76	180°0'0"	318.85	-1428.92
P6	P6 - P7	45.48	183°24'52"	353.44	-1394.56
P7	P7 - P8	21.91	180°0'0"	387.56	-1364.48
P8	P8 - P9	14.19	176°59'51"	404.00	-1350.00
P9	P9 - P10	28.50	181°13'53"	414.13	-1340.07
P10	P10 - P11	30.38	180°0'0"	434.92	-1320.58
P11	P11 - P12	25.03	180°0'0"	457.98	-1299.80
P12	P12 - P13	45.72	180°0'0"	475.34	-1282.68
P13	P13 - P14	31.21	85°29'50"	508.69	-1251.40
P14	P14 - P15	19.88	100°10'53"	485.61	-1230.38
P15	P15 - P16	19.88	180°0'0"	469.84	-1242.48
P16	P16 - P17	13.70	175°1'22"	454.06	-1254.58
P17	P17 - P18	16.84	180°0'0"	443.95	-1263.83
P18	P18 - P19	14.93	180°0'0"	431.53	-1275.20
P19	P19 - P20	38.74	180°0'0"	420.51	-1285.27
P20	P20 - P21	13.85	167°54'0"	391.93	-1311.43
P21	P21 - P22	40.90	192°55'9"	384.06	-1322.83
P22	P22 - P23	28.11	180°0'0"	353.88	-1350.43
P23	P23 - P24	28.59	180°0'0"	333.13	-1369.41
P24	P24 - P25	32.48	180°0'0"	312.04	-1388.70
P25	P25 - P26	23.44	180°0'0"	288.07	-1410.62
P26	P26 - P27	30.03	180°0'0"	270.77	-1428.44
P27	P27 - P28	25.57	180°0'0"	248.61	-1446.71
P28	P28 - P29	31.95	180°0'0"	229.75	-1463.97
P29	P29 - P30	19.10	180°39'56"	206.17	-1485.53
P30	P30 - P1	0.22	90°0'0"	191.93	-1498.26

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN POLIGONO 2

VERTICE	LADO	DIST.	ANGULO	ESTE	NORTE
P1	P1 - P2	18.76	90°0'0"	-89.04	-1774.46
P2	P2 - P3	53.20	90°0'0"	-78.55	-1788.45
P3	P3 - P4	2.73	209°29'16"	-36.86	-1753.02
P4	P4 - P5	6.13	192°16'21"	-34.20	-1752.44
P5	P5 - P6	13.24	210°6'52"	-28.06	-1752.44
P6	P6 - P7	55.58	107°4'16"	-16.61	-1759.08
P7	P7 - P8	7.43	261°27'20"	24.16	-1721.31
P8	P8 - P9	77.80	90°18'49"	29.97	-1725.95
P9	P9 - P10	61.25	184°5'28"	78.88	-1665.45
P10	P10 - P11	114.71	183°21'42"	120.69	-1620.69
P11	P11 - P12	33.51	91°7'28"	203.77	-1541.59
P12	P12 - P13	96.27	88°39'34"	181.14	-1516.87
P13	P13 - P14	66.26	179°52'6"	111.67	-1583.52
P14	P14 - P15	55.78	179°58'39"	63.96	-1625.50
P15	P15 - P16	47.33	180°0'33"	23.83	-1668.24
P16	P16 - P17	30.88	180°0'0"	-10.23	-1701.12
P17	P17 - P18	20.91	180°0'0"	-32.45	-1722.56
P18	P18 - P19	13.09	181°19'30"	-47.49	-1737.09
P19	P19 - P20	13.53	180°54'6"	-57.12	-1745.96
P20	P20 - P21	3.97	180°0'0"	-67.21	-1754.97
P21	P21 - P1	25.29	180°0'0"	-70.18	-1757.61

"RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH."

DIAGNÓSTICO

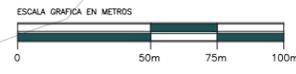
MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA Señala prohibido en zona de terrenos así como su reproducción total o parcial. FECHA: Junio 2019

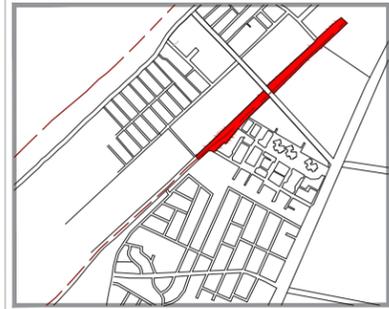
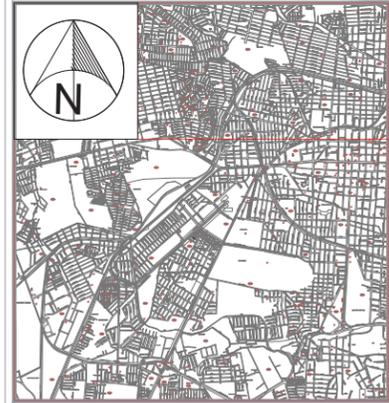
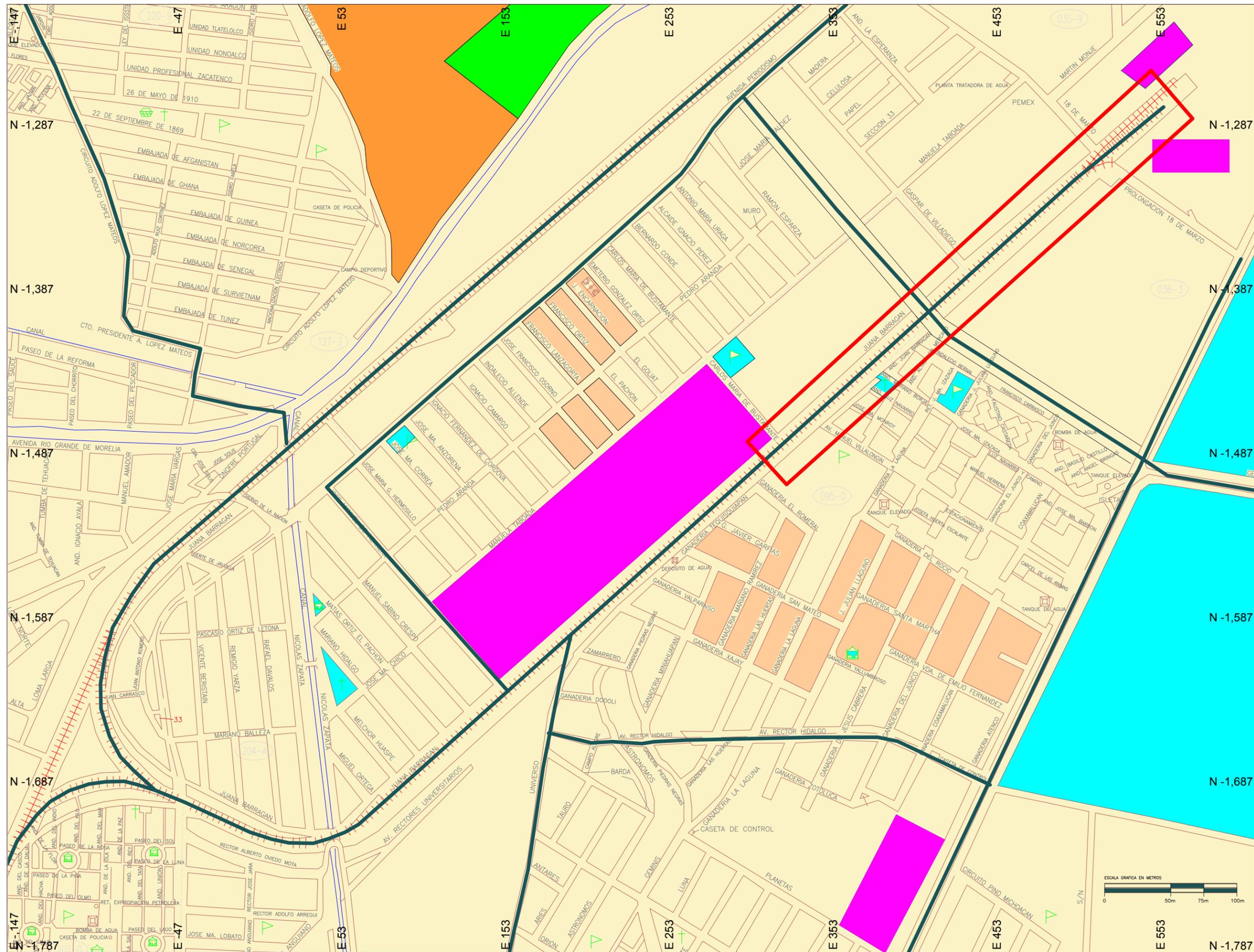
MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ Metros

PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA CLAVE: TOP-01

PLANO: TOPOGRÁFICO No. 01

ESCALA: 1:1000 facultad de arquitectura





LOCALIZACIÓN DE TERRENO

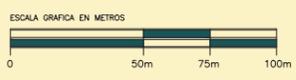
SIMBOLOGIA

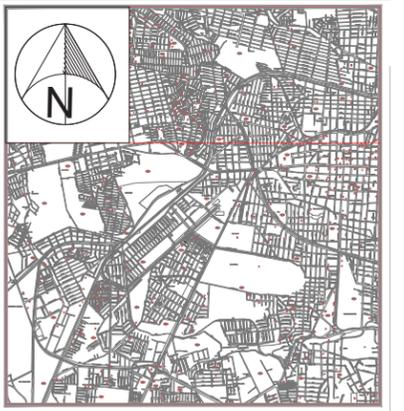
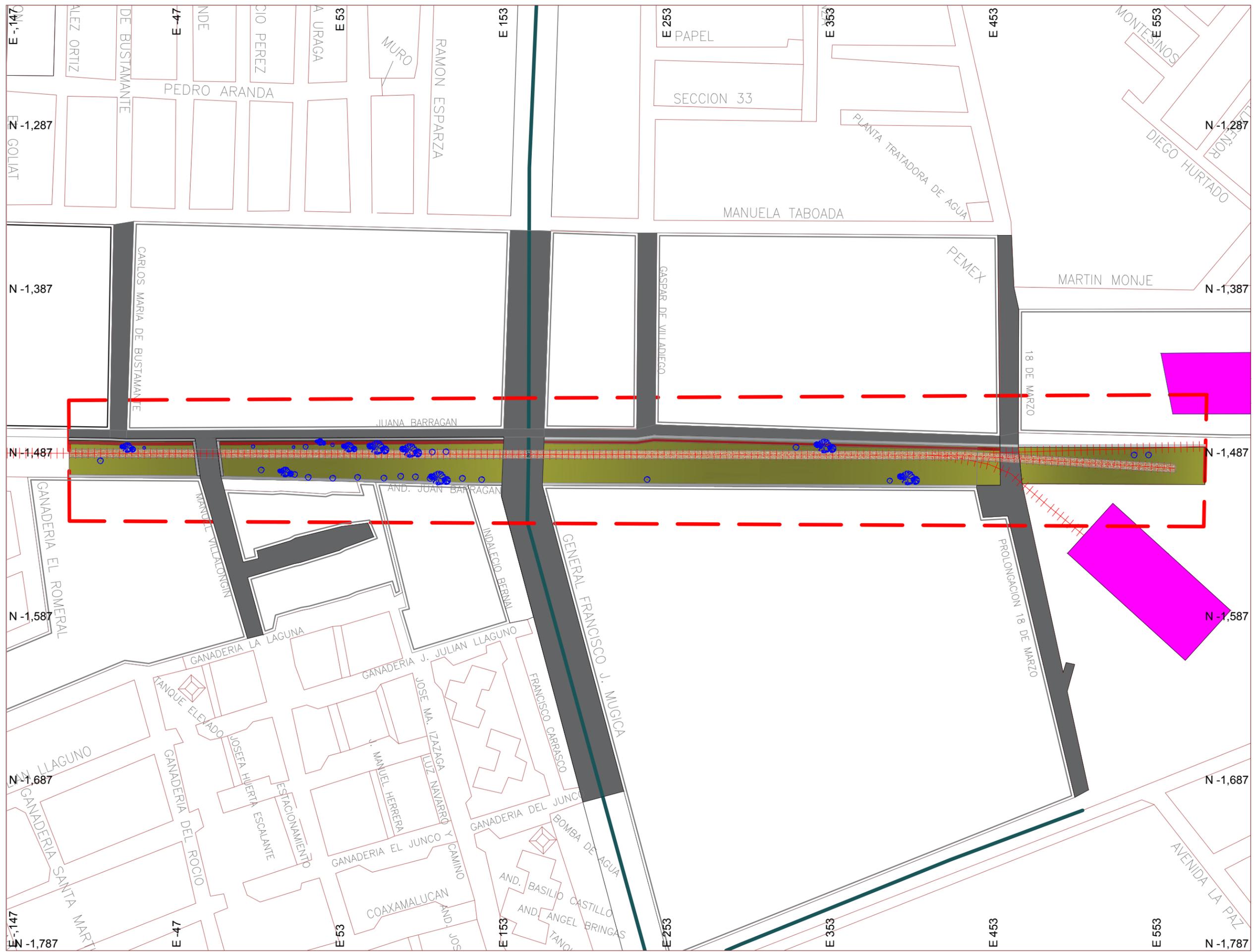
- Industria
- Equipamiento Urbano
- Habitacional densidad media (151 - 300 hab/ha)
- Habitacional densidad media (151 - 300 hab/ha)
- Áreas verdes / equipamiento
- Subcentro urbano (hasta 500 hab/ha)
- Monumento
- Escuelas
- Hospital
- Restaurant
- Tanque elevado
- Corredor urbano
- Tanque elevado

El desarrollo del trabajo de Mejoramiento de la Imagen Urbana de la calle Juana Barragan en este tramo, tiene como propósito desarrollar un proyecto que ante la necesidad de recuperación y revitalización del espacio residual en cuestión, se mejore la imagen de la zona mediante la integración con la totalidad de la ciudad, contemplando las zonas de acceso y colonias aleda.

"RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH."

DIAGNÓSTICO	
MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA	FECHA: Junio 2019
MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ	Metros
PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA	CLAVE: D-01
DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	
ESCALA: 1:2500	02





LOCALIZACIÓN DE TERRENO

SIMBOLOGIA

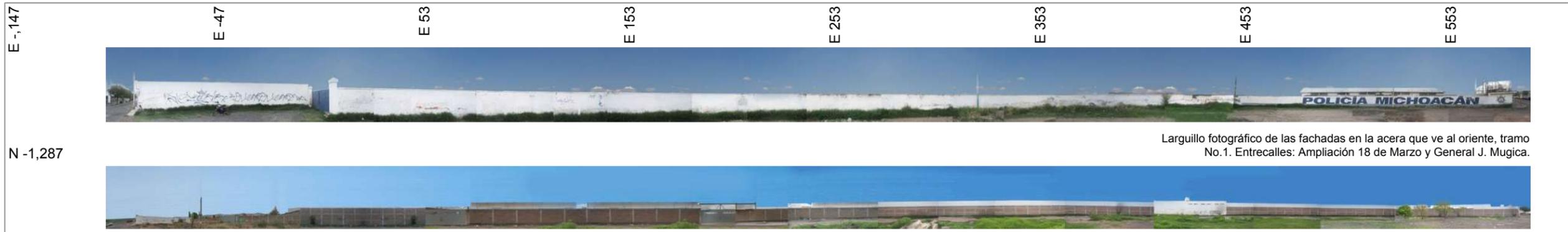
	Industria
	Equipamiento Urbano
	Habitacional densidad media (151 - 300 hab/ha)
	Habitacional densidad media (151 - 300 hab/ha)
	Áreas verdes / equipamiento
	Subcentro urbano (hasta 500 hab/ha)
	Monumento
	Escuelas
	Hospital
	Restaurant
	Tanque elevado
	Corredor urbano
	Tanque elevado

El área de estudio contempla las aceras de la calle Juana Barragan del km. 0+000 al 0+800 correspondientes a los sectores catastrales de acuerdo a la división de la localidad. La vialidad sirve como límite urbano entre las colonias aledañas. cepamisa, fracc. Girasoles Manuel Villalongin y col. Agustín Arriaga Rivera. La zona que comprende este proyecto contempla las manzanas 56 y 57 al oriente en el sector Revolución y la manzana 44 al poniente del sector República.

RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.

DIAGNÓSTICO

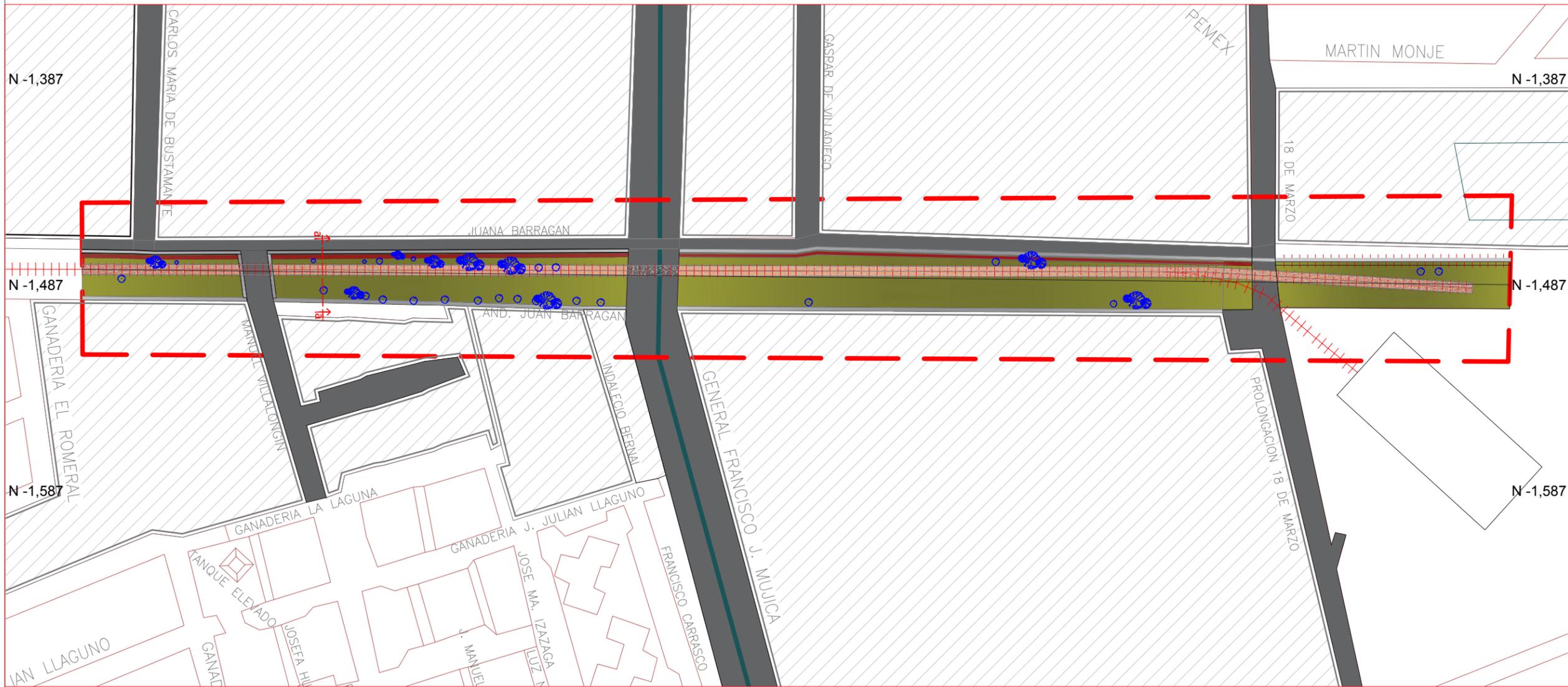
MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA	Fecha: Junio 2019
MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ	Metros
PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA	CLAVE: D-02
PLANO: PLANTA GENERAL	No. 03
ESCALA: 1:1200	facultad de arquitectura



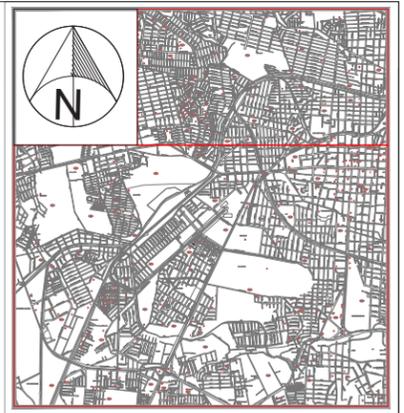
Larguillo fotográfico de las fachadas en la acera que ve al oriente, tramo No.1. Entrecalles: Ampliación 18 de Marzo y General J. Mugica.



Larguillo fotográfico de las fachadas en la acera que ve al oriente tramo No.2. Entrecalles: General J. Mugica y Carlos María De Bustamante



Larguillo fotográfico de las fachadas en la acera que ve al Poniente tramo No. 2. Entre calles: General J. Mugica y Manuel Villalongin



LOCALIZACIÓN DE TERRENO

SIMBOLOGIA

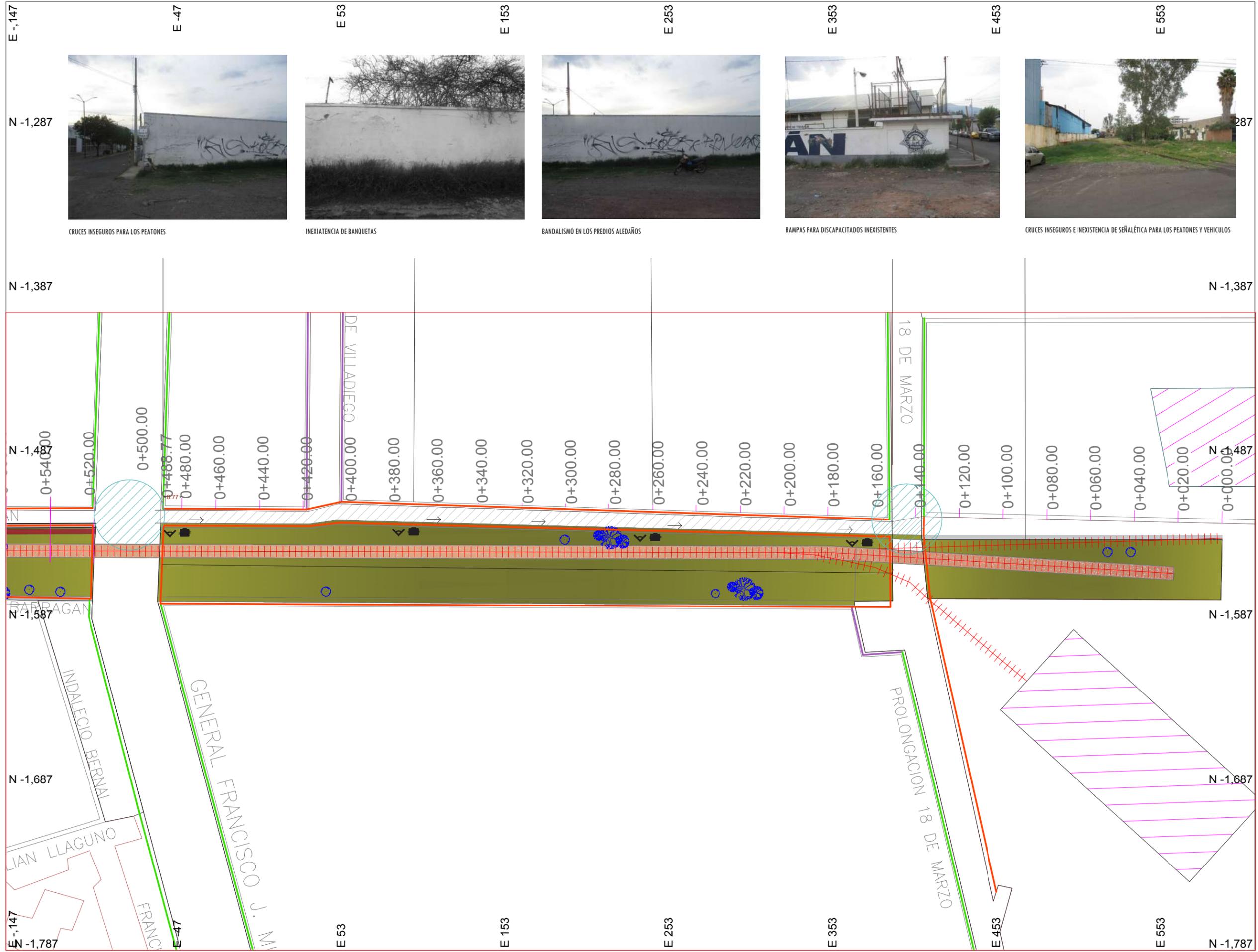
- Corredor urbano
- Tanque elevado
- Vías del Ferrocarril

El plano muestra el área que conforma nuestro caso de estudio para el proyecto de mejoramiento de imagen urbana. Lo integra una sección de la calle Juana Barragan y las vías del tren, y para este caso se estudiarán las cuadras que se encuentran en el sentido norte-sur entre las calles 18 de marzo a Francisco J. Munjica, de Francisco J. Mujica a Manuel Villalongin y de Manuel Villalongin a Carlos María de Bustamante. Para su estudio se contemplan las vialidades, infraestructura y equipamiento urbano.

Para este tipo de zonas existen restricciones planes y normas que actualmente resguardan la zona del derecho de vía, sin embargo en muchos casos no se cuentan con los proyectos para su ejecución, por lo cual se opto por este proyecto, para hacer frente a esta necesidad. Tomando en cuenta que es una zona restringida, Se buscará proponer un mejoramiento para dignificar el espacio público, verificando la accesibilidad que tiene el usuario en su tránsito, revisando el equipamiento y el mobiliario. En su caso se realizará una propuesta para complementar y dar mantenimiento a lo que actualmente existe y lo decadente.

RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.

ESTADO ACTUAL	
MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA	FECHA: Junio 2019
MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ	Metros
PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA	CLAVE: EA-01
PLANO: DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	No. 04
ESCALA: 1:1200	facultad de arquitectura



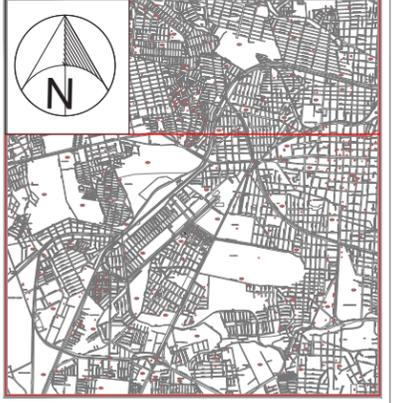
CRUCES INSEGUROS PARA LOS PEATONES

INEXIENCIA DE BANQUETAS

BANDALISMO EN LOS PREDIOS ALEDAÑOS

RAMPAS PARA DISCAPACITADOS INEXISTENTES

CRUCES INSEGUROS E INEXISTENCIA DE SEÑALÉTICA PARA LOS PEATONES Y VEHICULOS



LOCALIZACIÓN DE TERRENO

SIMBOLOGIA

	Vialidad regional		Sentido vial
	Vialidad primaria		Estacionamiento/vialidad
	Vialidad local		Estacionamiento publico
Tipos de pavimento en vialidad			
	Pavimento asfáltico		Pavimento de piedra bola
Problemática			
	Vialidad con pavimento en mal estado		
	Intersección conflictiva		
	Zona conflictiva por trans. urbano, intersecc. conflict. y reduct. de circ.		
	Zona conflictiva cruce peatonal		
Simbología complementaria			
	Área verde		Cuerpo de agua
	BANQUETAS EXISTENTES		
	BANQUETAS IN-EXISTENTES		
	BANQUETAS NO ESPECIFICADO EL USO DE BANQUETA		
	Industria		

En el tramo estudiado sobre la calle Juana Barragán cruza una ruta del transporte público por Manuel Villalongín y Juana Barragán, y otras rutas mas sobre el cruce entre Juana Barragán y General J. Mujica

RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.

ESTADO ACTUAL ZONA I

MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA Queda prohibida su venta o tenencia, así como su reproducción total o parcial. FECHA: Junio 2019

MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ Metros

PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA CLAVE: EA-02

PLANO: **ESTADO ACTUAL ZONA I** No. 05

ESCALA: 1:750



SEÑALÉTICA EN MAL ESTADO E INEFICIENTE



ACUMULACIÓN DE BASURA Y RESIDUOS DE MATERIALES



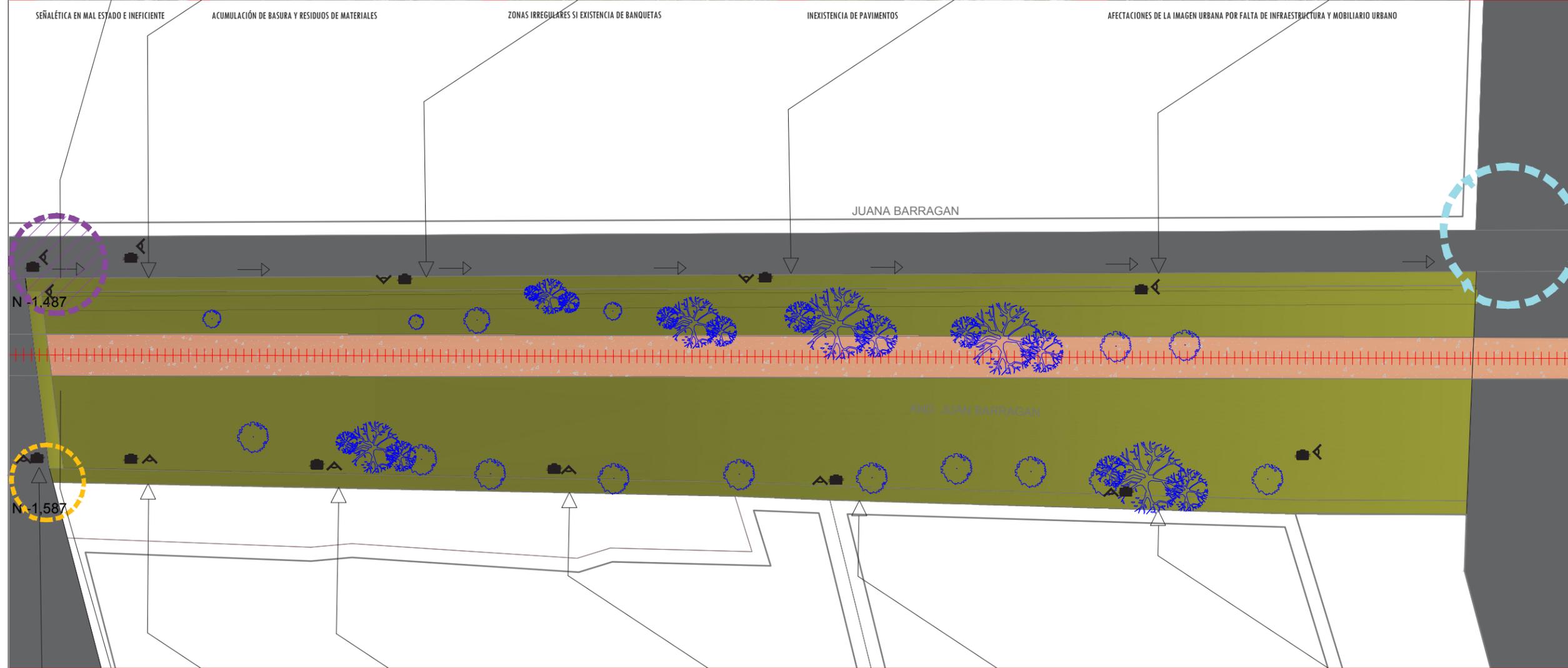
ZONAS IRREGULARES SI EXISTENCIA DE BANQUETAS



INEXISTENCIA DE PAVIMENTOS



AFECTACIONES DE LA IMAGEN URBANA POR FALTA DE INFRAESTRUCTURA Y MOBILIARIO URBANO



OBSTRUCCIONES VIALES PARA LA CIRCULACIÓN DEL VEHICULO



ZONAS DE DESCANZO CONSTRUIDAS POR LOS USUARIOS PARA DESCANSAR



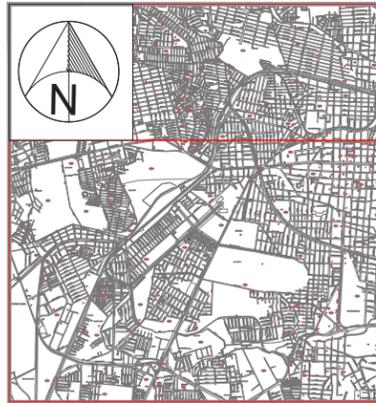
ZONAS INACCESIBLES PARA EL PEATON



CRUCES INSEGUROS PARA LOS PEATONES



INEXISTENCIA DE LETREROS INFORMATIVOS O RESTRICTIVOS



LOCALIZACIÓN DE TERRENO

SIMBOLOGIA

	Vialidad regional		Sentido vial
	Vialidad primaria		Estacionamiento/vialidad
	Vialidad local		Estacionamiento publico
Tipos de pavimento en vialidad			
	Pavimento asfáltico		Pavimento de piedra bola
Problemática			
	Vialidad con pavimento en mal estado		
	Intersección conflictiva		
	Zona conflictiva por trans. urbano, intersecc. conflict. y reducc. de circ.		
	Zona conflictiva cruce peatonal		
Simbología complementaria			
	Área verde		Cuerpo de agua
	BANQUETAS EXISTENTES		
	BANQUETAS IN-EXISTENTES		
	BANQUETAS NO ESPECIFICADO EL USO DE BANQUETA		
	Industria		

Es importante mencionar que en esta zona la circulación vehicular sobre la reducción de carril este-oeste es general. En este tramo no se encuentran paradas de transporte público, por lo que se pensara en dos paradas. una por cada lado en el tramo dos.

El tramo de la vialidad que analizamos se ha convertido en un problema para los transeuntes a causa de su deterioro y la dificultad para su tránsito.

RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.

ESTADO ACTUAL ZONA II

MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA Queda prohibido su uso o la reproducción total o parcial. FECHA: Junio 2019

MA. ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ Metros

PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA CLAVE: EA-03

PLANO: **ESTADO ACTUAL ZONA II** No. 06

ESCALA: 1:300



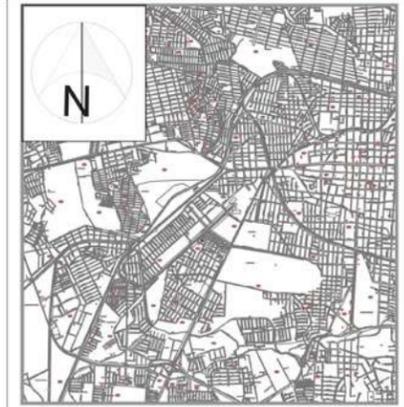
CRUCE ENTRE MANUEL VILLALONGIN Y JUANA BARRAGÁN



CRUCES PEATONALES Y RAMPAS DE ACCESO



CRUCE ENTRE AV. FRANCISCO J. MUICA Y JUANA BARRAGÁN



LOCALIZACIÓN DE TERRENO

SIMBOLOGIA

	Vialidad regional		Sentido vial
	Vialidad primaria		Estacionamiento/vialidad
	Vialidad local		Estacionamiento publico
	Tipos de pavimento en vialidad Pavimento estofítico		Pavimento de piedra bola
	Problemática Vialidad con pavimento en mal estado		Intersección conflictiva
	Zona conflictiva por trans. urbano, intersecc. conflict. y reduct. de circ.		Zona conflictiva cruce peatonal
	Simbología complementaria Área verde		Cuerpo de agua
	BANQUETAS EXISTENTES		
	BANQUETAS IN-EXISTENTES		
	BANQUETAS NO ESPECIFICADO EL USO DE BANQUETA		
	Industria		

como parte de la intervención, se propone implementar el señalamiento vertical y horizontal, así como los pasos peatonales, rampas de acceso y mobiliario urbano, además del diseño de andadores sobre el polígono a través de las vías del ferrocarril, haciendo una conjugación de materiales y diseño.

RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH.

PROYECTO

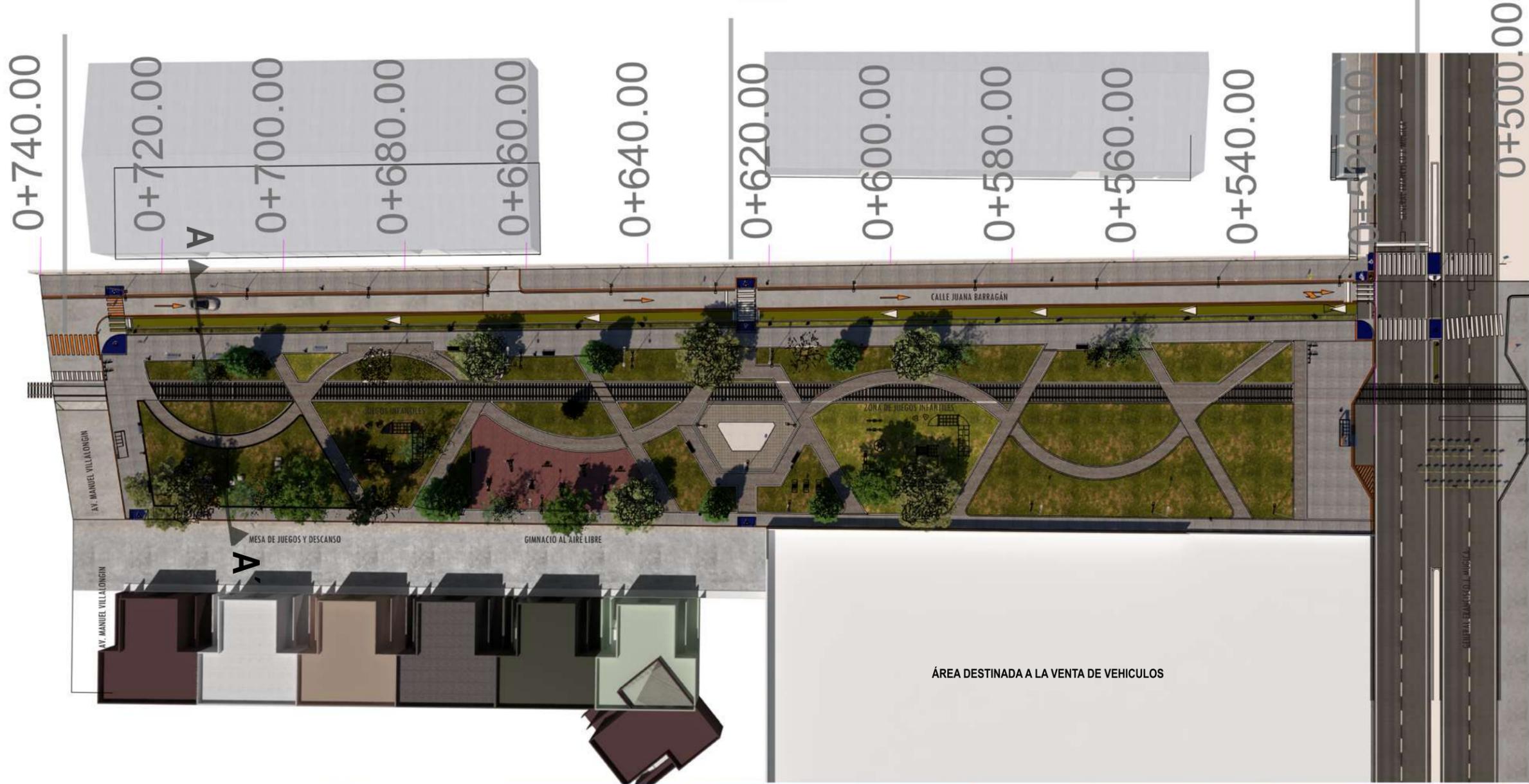
MARCO ANTONIO CORTÉS MANCERA Quinto año de la carrera de Arquitectura del curso de licenciatura en arquitectura FECHA: Junio 2019

MA. ARO. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ Metros

PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA CLAVE: PP-01

PLANO: PROPUESTA DE PROYECTO No. 07

ESCALA: 1:300 facultad de arquitectura



CORTE A-A' PROPUESTO DEL PROYECTO



CORTE A-A' REQUERIMIENTO BASICOS DEL LUGAR



CORTE A-A' ESTADO ACTUAL DEL LUGAR



IMAGEN 06.- PROPUESTA DE BANQUETA. CONSTRUCCIÓN PROPIA



CONCLUSIONES

7.4.- CONCLUSIÓN

El desarrollo de este proyecto ha permitido generar un precedente en el análisis de la calle Juana Barragán, con el fin de identificar fenómenos y características de la zona. En base a ello se concluye que efectivamente existe una problemática en el tramo de estudio, debido a que las determinantes físico naturales, urbano arquitectónicas y sociales presentan deficiencias, lo que provoca, un ambiente sin las condiciones óptimas para el hábitat humano.

Tras haber desarrollado un proceso de recopilación de información para el sustento del tema, se han arrojado diversas conclusiones, resaltando los puntos de cambio durante el proceso de diseño e investigación, debidamente, este proyecto comenzó con la idea de recuperar un espacio residual identificado sobre la calle Juana Barragán y las vías del ferrocarril, sin embargo, durante el proceso del desarrollo e investigación se pudo entender que las necesidades del proyecto se tendrían que ir replanteando a medida en que avanzaba, partiendo de las necesidades de los usuarios, de los cuales se tuvo información a través de una encuesta, que una vez sintetizada la información se entendieron las demandas que los habitantes cercanos y personas que hacen uso del espacio para transitar tenían. Los resultados de estas encuestas muestran los requerimientos de mobiliario urbano, pavimentos, áreas verdes, recreativas y deportivas entre otras. Por parte de las personas.

Este proyecto se planteó como una primera etapa, tomando en cuenta que el potencial de intervención podría llegar a prolongarse hasta generar un parque lineal en la zona. Sin



embargo, es necesario implementar las políticas públicas internas y estrategias que atiendan las problemáticas del lugar, procurando realizar planes integrales que surtan efecto sobre todas las determinantes que definen este espacio, pues de nada serviría una rehabilitación si no se busca la apropiación de los usuarios al espacio. cionales y cuidadosamente diseñados. Respetar el contexto existente y diversificar los usos.

IMAGEN 067.- Bocetos de proyección. FUENTE: fotografía tomada por el autor



IMAGEN 068.- Organización colectiva FUENTE:fotografía tomada por el autor





BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Kevin Lynch, La imagen de la ciudad , octava tirada, Barcelona: Gustavo Gili, 1960, pp. 61-64, ISBN: 978-84-252-1748-7

Documentos en línea, vídeos y sitios web

- Aned Ayala, Falta mejora en infraestructura para saneamiento de aguas residuales, [en línea], Morelia: La Voz de Michoacán, 22 de noviembre de 2017, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/falta-mejora-en-infraestructura-parasaneamiento-de-aguas-residuales/>>
- Andrea Hernández, Mil 500 toneladas de basura se generan al día en Morelia , [en línea] Morelia: MiMorelia, 7 de agosto de 2017, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<https://www.mimorelia.com/mil-500-toneladasbasura-se-generan-al-dia-morelia/>>
- Cecilia Sierra, Se le sale un disco a vagón del tren en Morelia , [en línea], Morelia: Quadratín Michoacán, 12 de febrero de 2018, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<https://www.quadratin.com.mx/justicia/se-le-saledisco-a-vagon-del-tren-en-morelia/>>
- CONAGUA, Calidad del agua (nacional) , [en línea], Sistema Nacional de Información del Agua, Subdirección General Técnica: 2017, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://sina.conagua.gob.mx/sina/tema.php?tema=calidadAgua#&ui-state=dialog>>
- CONAGUA, Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento , [en línea], México: Ley, Comisión Nacional del Agua, 1992, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://files.conagua.gob.mx/conagua/publicaciones/Publicaciones/SGJ-1-17.pdf>>
- CONAPO, Capítulo 1. Concepto y dimensiones de la marginación, [en línea], Índice absoluto de marginación 2000 - 2010, 2010, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1755/1/images/01Capitulo.pdf>>
- CONURBA, Adecuaciones al Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Morelia 2010 , [en línea], Morelia: Cartas Urbanas de Morelia, 2012, [fecha de consulta: en abril de 2019]. Disponible en: <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/02/Carta-Urbana-Centro-dePoblacion-de-Morelia_comp.pdf>
- Eduardo Cadaval, Más allá del High Line en Revista Arquine, [en línea], 4 de agosto de 2015, [fecha de consulta: marzo de 2019]. Disponible en: <<http://www.arquine.com/mas-alla-del-high-line-2/>>
- Fátima Alfaro, Han incrementado accidentes en las vías del tren en Morelia un 10%, [en línea] Morelia: Quadratín Michoacán, 26 de marzo de 2018, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<https://www.quadratin.com.mx/principal/han-incrementado-accidentes-en-las-vias-del-tren-en-moreliaun-10/>>
- Fátima Alfaro, Tras un año de trabajo, Parque Lineal del río Chiquito será terminado, [en línea], Morelia: Quadratin Michoacán, 17 de Junio de 2017, [fecha de consulta: marzo de

2019]. Disponible en: <<https://www.quadratin.com.mx/morelia/tras-ano-trabajo-parque-lineal-del-rio-chiquito-seraterminado/>>

- Giuliano Pastorelli, New York High Line abre al público, ArchDaily México, 12 de junio de 2009, [fecha de consulta: marzo de 2019]. Disponible en: <<https://www.archdaily.mx/mx/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>>
- H. Ayuntamiento de Morelia, Informe anual de monitoreo del aire en Morelia, Michoacán: año 2016 , [en línea], Morelia: Secretaría de Desarrollo Metropolitano e Infraestructura, 2016, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <http://www.morelia.gob.mx/pdfs/MICROSITIOS/MedioAmbiente/Calidad_Aire/Informe2016.pdf>
- Horacio Terraza, et al., Recuperación urbana del Frente Costero de Rosario, Argentina [en línea], Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2015, [fecha de consulta: mayo de 2019]. Disponible en: <<http://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/bid.pdf>> IDB-MG-303
- IMPLAN, UNAM & UBC, Solidaridad , [en línea], Morelia: 2016, [fecha de consulta: mayo de 2019]. Disponible en: <https://implanmorelia.org/virtual/wp-content/uploads/2016/06/Reporte_Final_Proyecto_Colaborativo_Solidaridad_UBC_IMPLAN_UNAM.pdf>
- INEGI, Diccionario de Datos Edafológicos escala 1:250 000 , [en línea], marzo de 2009, p. 3, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/recnat/edafologia/doc/dd_edafologicos_v2_250k.pdf>
- INEGI. Inventario Nacional de Viviendas 2016 [en línea]. 2016, [fecha de consulta: abril 2019]. Disponible en: <<http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/inv/>>
- INEGI, Mapa Digital de México, [en línea], 2010, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/>>
- José Antonio Castro, Ríos de Morelia, vertedero de basura y aguas negras , [en línea], Morelia: Cambio de Michoacán, 12 de Mayo de 2014, [fecha de consulta: abril de 2019]. Disponible en: <<http://www.cambiodemichoacan.com.mx/nota-224150>>
- Juan Hernández & Antonio Vieyra, Riesgo por inundaciones en asentamientos precarios del periurbano. Morelia, una ciudad media mexicana. ¿El desastre nace o se hace?, Revista de Geografía Norte Grande, [en línea], 2010, [fecha de consulta: 12 de junio de 2019]. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30015379003>> ISSN 0379-8682
- Lourdes Vega Granillo, (2019). Esguerrimiento [en línea], Sonora: Departamento





GLOSARIO DE TERMINOS

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACCESIBLE

Facilidad que ofrece una zona determinada para la realización de los viajes que genera o que atrae.

ACCESIBILIDAD

Capacidad que tiene un lugar o un grupo social urbano para establecer contacto físico y/o social con el resto de la ciudad u otras ciudades. La accesibilidad física de una ciudad se mide por sus vías de comunicación y sus medios de transporte, mientras que la social por la facilidad de acceso al peatón y a discapacitados en edificios, calles y transporte.

ACCESO

Manera o forma de entrada de vehículos o personas a un sitio.

ACCIÓN DE MEJORAMIENTO

Renovar y reordenar lo elementos materiales, integrantes y necesarios de un centro de población o de incipiente desarrollo en el mismo, realizado por la autoridad, o con participación de la sociedad.

ACERA

Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades.

ACOTAMIENTO

Señalamiento de una propiedad, mediante cotos, mojoneras o alguna otra señal física, que defina las dimensiones y límites para el aprovechamiento de un terreno. En aspectos viales es la extensión de la superficie de rodamiento en una vía, entre la orilla del pavimento y los hombros, que sirve para que el vehículo con falla mecánica pueda estacionarse sin ser un obstáculo a la fluidez y seguridad del tránsito.

ACTIVIDAD ECONÓMICA

Conjunto de operaciones relacionadas con la producción y distribución de bienes y servicios, realizadas por personas físicas o morales, públicas o privadas.

ADECUACIÓN

Intervención que se realiza en edificios, monumentos y espacios urbanos para satisfacer necesidades sociales, o mejorar la imagen urbana.

ADECUACIÓN AL MEDIO

Acondicionamiento y acomodo de un objeto, acción o proyecto, a las características cualitativas y cuantitativas del ambiente físico, social, económico o político que lo contendrá.

AFORO DE ASCENSO Y DESCENSO

Cálculo del ascenso y descenso de usuarios, a bordo de una unidad de transporte en cada una de las paradas y a lo largo de una ruta.

AFORO DE TRÁNSITO.

Calcular el número de vehículos y personas que circulan en puntos específicos de una vía. En función de los fines y objetivos un aforo incluirá diversos aspectos como sentidos de circulación, variación por unidades de tiempo, composición vehicular, etc.

ALCANTARILLADO

Red de conductos y obras complementarias que dan salida a las aguas negras y de origen pluvial de las poblaciones.

ALINEAMIENTO

Traza que limita un predio con alguna reserva de suelo que sea destinado a vía pública en uso, con alguna futura vía pública o para prever condiciones de sanidad, seguridad, dotación de obras y servicios, control y regulación de desarrollo urbano.

ALUMBRADO PÚBLICO

Sistema de iluminación eléctrica en la vía y áreas públicas de una localidad para que sus habitantes tengan visibilidad nocturna. Este servicio responde a la necesidad social de seguridad pública y contribuye al mejoramiento de la imagen urbana nocturna, debido a la iluminación de calles, avenidas, parques, jardines, plazas y fachadas de edificios públicos, tales como palacios, iglesias, fuentes y monumentos.

AMBIENTE

Conjunto de elementos naturales y artificiales o inducidos por el hombre que hace posible la existencia y desarrollo de los seres humanos y demás organismos vivos que interactúan en un espacio y tiempo determinados.

AMBIENTE URBANO

Resultado de la acción conjunta de todos los factores naturales o creados por el hombre con inclusión de los sociales y culturales, que inciden en un espacio urbano, influyendo en la vida material y las relaciones sociales de sus habitantes.

ANÁLISIS

Examen detallado de los hechos de una situación o fenómeno, para conocer sus elementos constitutivos, sus características representativas, sus interrelaciones y la relación de cada elemento con el.

ANÁLISIS DEL SITIO

Estudio detallado de un espacio determinado, en el cual se toma en consideración sus aspectos físicos y económicos, como lo son: topografía, clima, geología, edafología, hidrología,

flora y fauna, ubicación, accesibilidad, existencia o factibilidad de construcción de infraestructura, usos existentes, etc.

ANÁLISIS URBANO

Método de estudio que tiene como finalidad, el conocer y explicar el funcionamiento de las estructuras urbanas a través de los fenómenos urbanos, tomando en cuenta los aspectos físicos, económicos, ambientales y sociales, a nivel global, sectorial y territorial.

ANCHO DE CALLE

Medida de la calle en forma perpendicular a una línea virtual situada al centro de la calle sin contar las aceras.

ANDADOR

Vía peatonal de uso exclusivo para peatones.

APROPIACIÓN

Incorporación de objetos al patrimonio de una persona, pudiendo ser motivo de ella todas las que no estén excluidas del comercio.

ÁREA

Espacio de cualquier superficie, delimitada y que se caracteriza por sus aspectos geográficos, económicos, sociales, ambientales, etc.

ÁREA DE PROTECCIÓN

Superficie donde las obras urbanas están sujetas a restricciones.

ASENTAMIENTO HUMANO IRREGULAR

Establecimiento demográfico en un área físicamente localizada, en el cual se integran elementos naturales y obras materiales con el objetivo de ser habitada, sin regularización en el uso de suelo y en la tenencia de la tierra.

AUTOCONSTRUCCIÓN

Producción de vivienda realizada mediante el trabajo directo de sus usuarios.

AVENIDA

Vía que por sus características de sección transversal y diseño, esta destinada a soportar un tráfico vehicular intenso, de media y larga distancia.

AVENIDA PRIMARIA

Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido.

AVENIDA SECUNDARIA O CALLE COLECTORA

Vía secundaria que liga el subsistema vial primario con las calles locales. Tiene características geométricas más reducidas que las arterias y puede tener un tránsito intenso de corto recorrido, movimientos de vueltas, estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades colindantes.

BANQUETA

Porción de una vía destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre el arroyo de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades.

BARRIO

Parte del núcleo urbano con identidad formal, características sociales similares de sus habitantes y pautas culturales homogéneas.

CALIDAD AMBIENTAL

Situación dinámica del sistema ambiental, evaluada según un determinado paradigma que busca un equilibrio entre las relaciones sociedad – naturaleza, como forma de alcanzar un desarrollo socio – económico sustentable a nivel local, regional y nacional.

CALIDAD DE VIDA

Situación de la población considerada en función de un conjunto de indicadores relacionados con la satisfacción de sus necesidades incluyendo entre otros aspectos, los socioeconómicos, culturales, ambientales, de seguridad y de su entorno espacial.

CALLE

Superficie de uso público generalmente limitada por edificaciones, que permite el tránsito de vehículos y personas; comunica, entre sí los predios que la delimitan, aloja los servicios públicos de infraestructura y posibilita la circulación.

CALLE PEATONAL

Vías de tránsito peatonal que tiene como función permitir el desplazamiento libre y autónomo de las personas, con acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos a sitios de gran concentración de personas (auditorios, establecimientos mercantiles, centros de transferencia de transporte público, entre otros), y que pueden ser exclusivas de una zona de interés histórico o turístico.

CAMBIO DE USO DE SUELO

Trámite que en términos de la legislación vigente, se da cuando a una determinada porción de territorio le ha sido asignado un uso por medio de un programa o de una declaratoria en un momento determinado, y en un segundo momento se le asigna otro uso mediante los procedimientos establecidos en la misma legislación.

CARTOGRAFÍA

Sistema formal para comunicar información espacial. En todo caso, es la ciencia respon-

sable de elaborar mapas de las diferentes realidades territoriales para facilitar su estudio y poder guiar en dicho territorio.

CENTRO VECINAL

Parte de un área mayor de uso predominantemente residencial, que aloja funciones centrales, administrativas y de servicios públicos.

CICLO VÍA O CICLORUTA

Es un conjunto de vías por las que circulan específicamente bicicletas desde un punto de salida, hasta un punto de llegada y con un recorrido definido.

CICLO VÍA CONFINADA

Ciclo vía confinada en las fajas separadoras de las vías primarias

CIRCULACIÓN

Sistema, para el transporte de personas, cosas, agua, aire, aguas cloacales o energía por medios como calles, carreteras, vías férreas, vías fluviales, torres, vías aéreas, tuberías y conductos, y también para el traslado de personas y cosas por medios tales como terminales, estaciones, lugares de almacenamiento y otros tipos de construcciones para transferencias de cargas.

CIRCULACIÓN URBANA

Tránsito, movimiento o flujo de vehículos y peatones en los conductos y espacios dispuestos para tal fin en una ciudad.

CIUDAD

Espacio geográfico transformado por el hombre mediante la realización de un conjunto de construcciones con carácter de continuidad y contigüidad, ocupado por una población relativamente grande, permanente y socialmente heterogénea, en el que se dan funciones de residencia, gobierno, transformación e intercambio, con un grado de servicios que asegura las condiciones de la vida humana. Lugar geográfico donde se manifiestan, en forma concentrada, las realidades sociales, económicas, políticas y demográficas de un territorio.

CIUDAD INDUSTRIAL

Espacio geográfico creado con infraestructura de servicios (energía eléctrica, agua, drenaje, vías de comunicación, etc.) donde se pueden establecer empresas manufactureras. También se consideran áreas para construir conjuntos habitacionales, comerciales y de servicios (bancos, por ejemplo).

COMUNITARIO

Perteneciente a la comunidad o relativo a ella.

CONGESTIONAMIENTO VIAL

Afectación de la vialidad por volumen excesivo de vehículos, alguna causa humana o natural, que impide la circulación normal de los vehículos, ocasionando la concentración de un número considerable de éstos a la vez, en un espacio determinado

CONSERVACIÓN

La acción tendente a mantener el equilibrio ecológico y preservar el buen estado de la infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios urbanos de los centros de población, incluyendo sus valores históricos y culturales.

CONTEXTO URBANO

Entorno o ambiente exterior de algún objeto en imagen, referente al entorno o edificación natural de algún punto o espacio de la Ciudad.

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Acción y efecto de corromper el medio ambiente en donde el hombre lleva a cabo sus actividades por la presencia de uno o más agentes nocivos, o cualquier combinación de éstos, que perjudiquen o molesten la vida, la salud y el bienestar humano, o la flora o la fauna, o degraden la calidad del aire, del agua, de la tierra, de los bienes y los recursos de la nación en general o de los particulares.

CORREDOR URBANO

Espacio longitudinal concentrador de usos y servicios habitacionales a lo largo de vías principales, que complementa y enlaza diversos centros urbanos con los subcentros y el centro de la ciudad.

DERECHO DE VÍA

Disposición reglamentaria que fija y define anchos máximos y mínimos de la vía sobre la que corre un cauce, una infraestructura o un camino.

DESARROLLO SUSTENTABLE

Proceso evaluable mediante criterios e indicadores de carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de conservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

EDUCACIÓN AMBIENTAL

Proceso permanente de carácter interdisciplinario, orientado a la formación de una ciudadanía que reconozca valores, aclare conceptos y desarrolle las habilidades y actitudes necesarias para una convivencia armónica entre seres humanos, su cultura y su medio biofísico circundante.

EQUIPAMIENTO

Espacio o edificio destinado a proveer a los ciudadanos de los servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo, recreativo y de bienestar social, así como a prestar apoyo funcional a la administración pública y a los servicios urbanos básicos de la ciudad.

EQUIPAMIENTO URBANO

Conjunto de inmuebles, instalaciones y construcciones, destinados a prestar a la población, los servicios de administración pública, de educación y cultura; de comercio, de salud y asistencia; de deporte y de recreación, de traslado y de transporte y otros, para satisfacer sus necesidades.

ESPACIO PÚBLICO

Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, espacio público es el espacio de propiedad pública y dominio y uso público.

ESPACIO URBANO

Volumen ubicado, determinado, condicionado y desarrollado sobre el suelo urbano. Ámbito donde existen edificaciones o que es susceptible de ser edificado.

ESTADÍSTICA

Disciplina científica que tiene por objeto agrupar metódicamente y en forma organizada todos los hechos y fenómenos susceptibles de una valuación numérica o bien, el conjunto organizado de datos referentes a los hechos y fenómenos mencionados. Adquiere el carácter de urbana cuando se refiere exclusivamente a hechos y fenómenos del medio urbano.

ESTRUCTURA VIAL

Conjunto de elementos de distinto tipo y jerarquía cuya función es permitir el tránsito de vehículos y peatones, así como facilitar la comunicación entre las diferentes áreas o zonas de actividad.

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Documento técnico de carácter interdisciplinario, para dar a conocer las características de un programa, obra o actividad, y del predio donde pretende desarrollarse, así como identificar los impactos ambientales de su ejecución y las medidas para prevenir, minimizar y compensar sus efectos adversos.

FOTOGRAFÍA AÉREA

Imagen fotográfica, normalmente en formato analógico, tomada desde una aeronave, con el fin de captar un fragmento del espacio geográfico terrestre en un momento dado, para la subsecuente interpretación de los elementos en ella presentes.

IMAGEN URBANA

Impresión sensorial que producen las características físicas, arquitectónico y urbanísticas, del medio natural y de los habitantes de un asentamiento humano o una parte de él.

IMPACTO AMBIENTAL

Alteraciones en el medio ambiente, en todo o en alguna de sus partes, a raíz de la acción del hombre. Este impacto puede ser reversible o irreversible, benéfico o adverso.

INFRAESTRUCTURA

Conjunto de elementos físicos que permiten el transporte de bienes y personas, la dotación de aguas y servicios de limpieza y eliminación de desperdicios, todo ello de uso tanto residencial como comercial e industrial.

INFRAESTRUCTURA URBANA

Conjunto de obras de ingeniería que constituyen los nexos o soportes de la movilidad y el funcionamiento de una ciudad o parte de ella, haciendo posibles el uso de suelo, transporte, saneamiento, distribución de agua, energía, comunicaciones, etc.

INTERÉS SOCIAL

Vocablo que se utiliza para designar objetos o situaciones que van encaminadas a beneficiar a un determinado sector de la población, concretamente al de escasos recursos económicos.

LOCALIDAD

Todo lugar poblado: ciudad, pueblo, hacienda, rancho, entre otros, que tenga un nombre y una categoría política, ya sea por ley o costumbre.

LOCALIZACIÓN

Posición exacta que ocupa algún elemento en un territorio.

LUGAR

Un área particular del espacio, donde la población y el ambiente interactúan a lo largo del tiempo para darle características distintivas respecto de aquéllas de los lugares que lo rodean.

LUMINARIA

Aparato que distribuye, filtra o transforma la luz emitida por una o varias lámparas y que, además de los accesorios necesarios para fijarlas, protegerlas y conectarlas al circuito eléctrico de alimentación contiene, en su caso, los equipos auxiliares necesarios para su funcionamiento.

MARGINACIÓN

Se define como aquellos grupos que han quedado al margen de los beneficios del desarrollo nacional y de los beneficios de la riqueza generada, pero no necesariamente al margen de la

generación de esa riqueza ni mucho menos de las condiciones que la hacen posible.

MEDIO AMBIENTE

Todo elemento que rodea al ser humano y que comprende aspectos naturales tanto físicos como biológicos, aspectos artificiales (las tecnoestructuras), aspectos sociales y las interacciones de éstos entre sí.

MEDIO FÍSICO CULTURAL

Conjunto de elementos físicos realizados por la sociedad en un espacio geográfico. Se refiere generalmente al conjunto de estructuras y transformaciones realizadas por el hombre en el contexto urbano, pero puede referirse también a los elementos similares en un contexto no urbano.

MEJORAMIENTO

Acción tendiente a reordenar o renovar las zonas de un centro de población de incipiente desarrollo o deterioradas, física o funcionalmente.

MOVILIDAD

Fenómeno de traslado de personas o familias de un lugar a otro. Relativa a aspectos poblacionales y migratorios de la movilidad humana.

NODO

Punto estratégico al que puede ingresar un observador y constituye un punto de referencia del que se parte o al que se encamina. Confluencia, sitio de ruptura en el transporte, cruce o convergencia de sendas, momento de paso de una estructura a otra. Concentración derivada de la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina de reunión de la gente o una plaza cercada. Comúnmente constituye el foco de un barrio al que influye y del que se representa como símbolo. También se le conoce como núcleo.

NORMA JURÍDICA

Regla dictada por legítimo derecho para encauzar las relaciones entre los miembros de la sociedad y entre éstos y el Estado.

OBJETIVO

Propósito a alcanzar en un plazo determinado como parte de un programa, pudiendo calificársele de urbano, cuando el fin perseguido tiene ese carácter.

OBJETIVO GENERAL

Punto que se pretende lograr a través de una serie de acciones a corto, mediano y largo plazos, para un desarrollo urbano racional y ordenado. Va unido al alcance que es la descripción de los resultados que se obtienen si los objetivos se cumplen.

OBJETIVO PARTICULAR

Objetivo específico cuya materialización contribuye al logro de un objetivo general.

ORGANIZACIÓN

Grupo de personas de un sector que se integran bajo la ley o normas específicas de convivencia para lograr un bien común.

PAISAJE

Espacio tridimensional integrado por los factores geográficos naturales, alterados o no, y por obras del hombre, que conforman un panorama integrado característico y dinámico del territorio en cuestión, tanto urbano como rural, del que la población forma parte interactiva.

PAISAJE NATURAL

Conjunto de elementos preponderantemente naturales, derivados de las características geomorfológicas del ambiente no urbanizado, que forman parte del patrimonio cultural.

PAISAJE URBANO

Conjunto de elementos naturales, así como aquellos producidos por la acción humana, que forman parte de la ciudad y de su entorno y que constituyen el marco de percepción visual de sus habitantes, considerados como un valor de medio ambiente, jurídicamente protegible.

PAVIMENTAR

Acción de aplicar concreto o asfalto a cualquier superficie de tierra con el fin de producir una superficie uniforme en una área.

PAVIMENTO

Conjunto de materiales que se utilizan para el revestimiento del suelo, patios, calles, etc.

PEATÓN

Persona que transita a pie por la vía pública.

PLANEACIÓN

Resultado de la acción de planear o hacer planes. Proceso de elaboración de planes, analizando situaciones actuales por medio de diagnóstico de los fenómenos sociales, demográficos, políticos, administrativos, culturales, económicos y las condiciones de ocupación del suelo, con objeto de definir alcances y fines dentro de una coherencia sistemática, hasta llegar a pronósticos que definan las acciones a seguir en planes específicos.

PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DE CENTROS DE POBLACIÓN

Programa para incorporar la normatividad propia de la zonificación y las líneas de acción específicas para la ordenación y regulación de los centros de población. Podrán adquirir un carácter de planes o programas municipales, de ordenamientos de zonas conurbadas o pla-

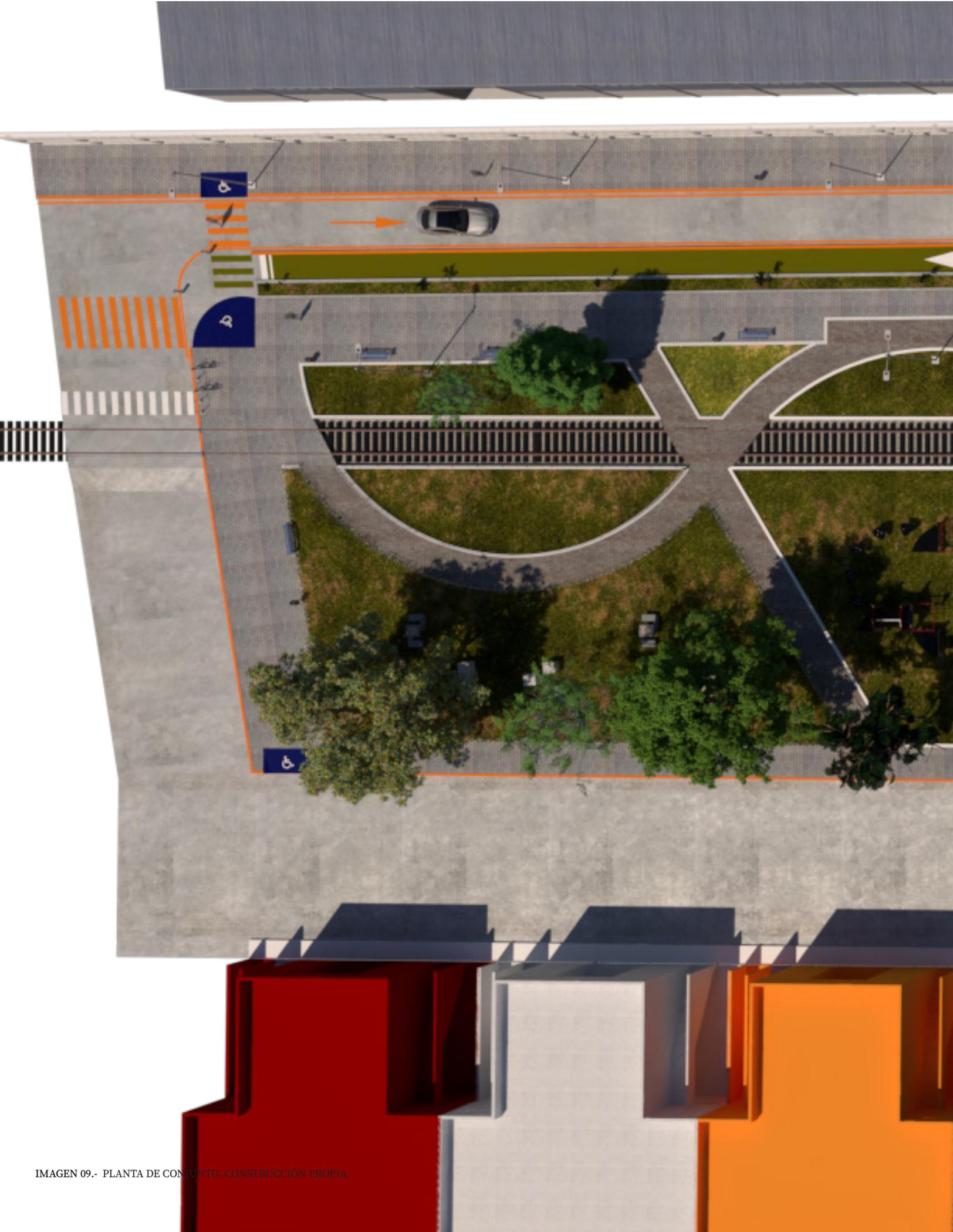


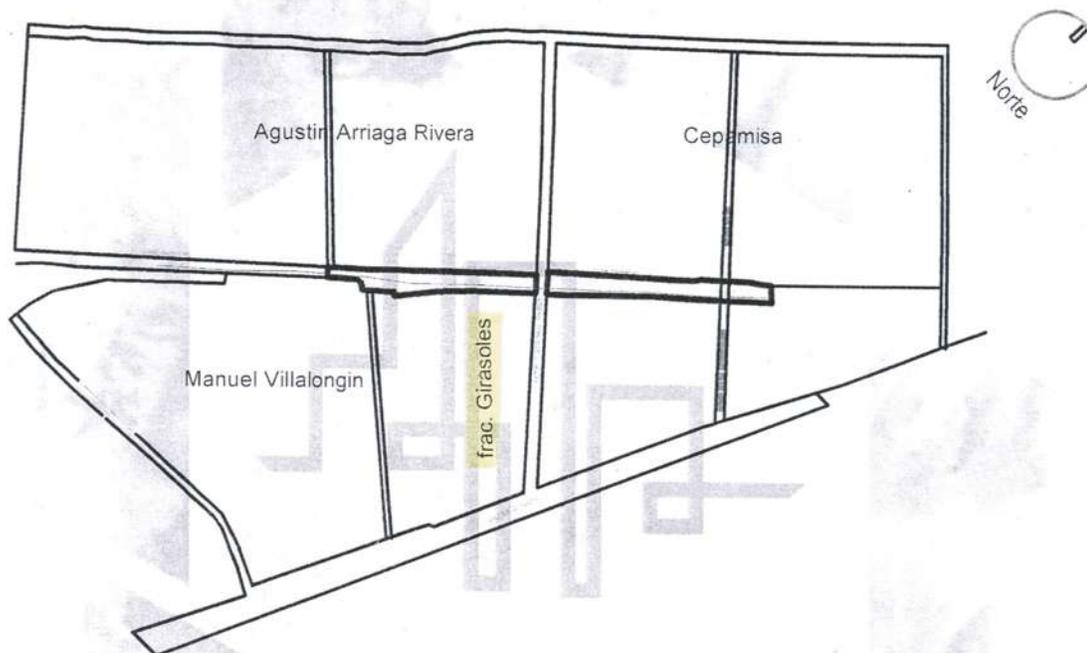
IMAGEN 09.- PLANTA DE CONJUNTO, CONSTRUCCIÓN PROPIA



ANEXOS

Encuesta para el usuario cotidiano y eventual del proyecto: "RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DE UN ESPACIO RESIDUAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA SOBRE LA CALLE JUANA BARRAGÁN Y LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DEL KM. 0+000 AL 0+800, MUNICIPIO DE MORELIA, MICH."

¿En qué sección vive usted? (si aplica)



¿Cuáles son los 5 principales asuntos de las colonias que los Servicios de las propuestas del proyecto debería de enfocarse o impactar positivamente? Indique sus 5 opciones poniendo "1" a la izquierda de la categoría que sea su prioridad, un "2" para su segunda prioridad, un "3" a su tercera prioridad, etcétera.

Clasifique sus 5 PRINCIPALES prioridades:

- 5 Conectividad/transporte alternativo (caminos, rutas seguras hacia la escuela, rutas seguras
- Estilos de vida activos y saludables (por ejemplo, prevención de obesidad, etc.)
- Preservación cultural e histórica
- Actividades positivas para la juventud
- 1 Mantener calidad/proveer mantenimiento a las instalaciones de los parques que tenemos
- Desarrollar oportunidades de uso conjunto con las escuelas
- Asociarnos con organizaciones sin fines de lucro en eventos especiales
- 2 Conectando a las personas con la naturaleza
- 3 Filosofía de la inclusión para personas con discapacidad
- Implementar parques planeados y proyectos de caminos
- 4 Prevención de crimen y vandalismo
- Otros (...)

Equipamiento para la recuperación y rehabilitación del espacio público:

Tipos de instalaciones/servicios en el área a intervenir:

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| A. Gimnasios | F. Baños | K. Parques para patinar |
| B. Campos para deportes | G. Equipo de ejercicio al aire libre | L. Centros para personas mayores |
| C. Espacios abiertos | H. Caminos –Rutas de senderismo | M. Juegos para niños |
| D. Centros para hacer ejercicios | I. Rutas para bicicleta | N. senderos para caminar |
| E. Canchas para varios deportes | J. Parques para perros/Áreas libres | O. Instalaciones BMX |

OTROS: _____

¿Qué tipo de instalaciones/servicios NO SON GRAN NECESIDAD para la zona en cuestión?

Escoja sus primeras 5 opciones de la lista que se muestra arriba o incluye tu propia idea (1 para el más importante 5 para el menos

importante):

5 / 1 6 / 2 7 / 3 4 / 4 5 / 5

¿Qué tipo de instalaciones o servicios SON DE GRAN NECESIDAD para la zona en cuestión?

Escoja sus primeras 5 opciones de la lista de arriba o incluye tu propia idea (1 para el más importante 5 para el menos importante):

N / 1 I / 2 A / 3 D / 4 e / 5

PROGRAMAS /SERVICIOS

- | | | |
|--|-----------------------------|--------------------------------|
| A. Recreación al aire libre | F. Deportes de equipos | K. Caminar y platicar |
| B. Eventos especiales | G. Caminar/trotar/correr | L. Juegos de mesa |
| C. Deportes individuales | H. Adiestramiento de perros | M. Paseos en bicicleta |
| D. Salud /condición física | I. Platicas comunitarias | N. Paseo de mascotas |
| E. Actividades para niños (de 6-11 años) | J. Educación ambiental | O. Practica de deporte extremo |

Aproximadamente ¿Qué tan seguido visita algún parque o espacio recreativo en la ciudad de MORELIA?

(encierre uno)

- | | | |
|------------------------------|------------------------|------------------------|
| A. Diario | D. Una vez al mes | G. Varias veces al año |
| <u>B. Una vez por semana</u> | E. Varias veces al mes | H. Nunca |
| C. Varias veces a la semana | F. Una vez al año | |

¿Cómo llega al parque o espacio recreativo que visita comúnmente? (encierre uno)

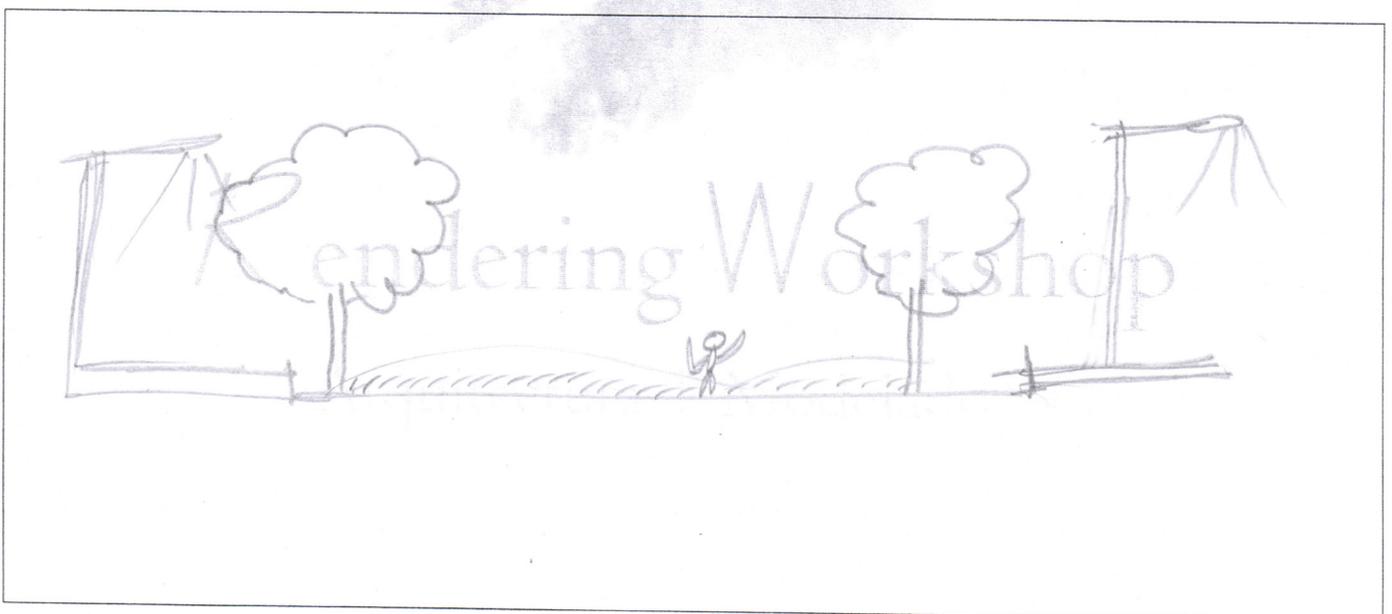
- | | | |
|--------------|------------------------------|-------------|
| A. Caminando | <u>C. Transporte Público</u> | F. Trotando |
| B. Bicicleta | D. Carro | G. Otro |

¿Cuáles son algunas de las carencias que usted observa al transitar por el área en mención?

- | | | |
|--------------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| A. Falta de transporte | <u>C. Accesibilidad</u> | F. equipamiento urbano |
| <u>B. falta de iluminación</u> | <u>D. seguridad</u> | G. mobiliario urbano |
| <u>B. banquetas</u> | <u>D. pavimentos</u> | <u>G. calidad ambiental</u> |

otros:

Si usted tiene una idea específica acerca de una comodidad, programa o instalación que le gustaría para beneficio del proyecto ver en su comunidad, por favor dibújela a continuación o descríbala, según sea el caso



¿Tiene algún comentario o sugerencia adicional que le gustaría mencionar acerca de las instalaciones, comodidades y servicios?

Por favor indique su género	Masculino
¿Cuál es su edad?	23 años
Incluyendo su persona, ¿cuántas personas viven en su casa?	5
¿Cuántos menores de 18 años?	1
¿Cuántos entre las edades de 19 a 54?	2
¿Cuántos mayores de 55?	2

¿Cuáles de estas categorías aplican mejor a su hogar? (subrayar)

Tengo hijos de 0-5 años viviendo en casa

Tengo hijos de 6-11 años viviendo en casa

Tengo hijos de 12-17 años viviendo en casa

Tengo hijos de 18 o más viviendo en casa

¿Estaría interesado en posibles oportunidades para VOLUNTARIOS? SI.

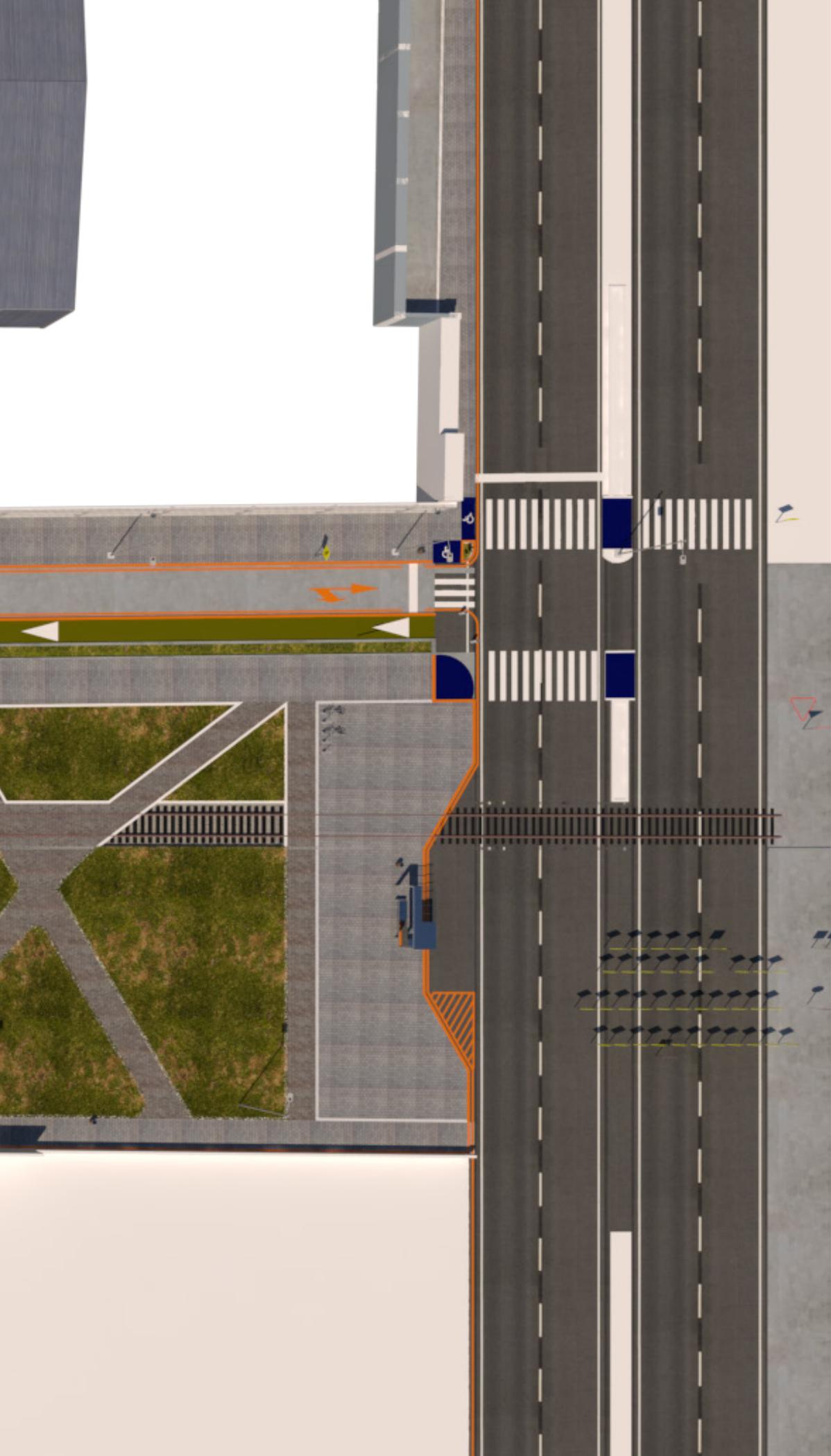
Rendering Workshop


Jose Ramón Cisneros Magaña

NOMBRE Y FIRMA



IMAGEN 10.- PLANTA DE CONJUNTO. CONSTRUCCIÓN PROPIA



CREDITOS

IMAGENES

IMAGEN	CONTENIDO	PAGINA
IMAGEN.- 001.	HTTPS://WWW.ARCHDAILY.MX/MX/886566/PARQUE-LINEAL-FERROCARRIL-DE-CUERNAVA	7
IMAGEN.- 002.	BOCETO DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN. CONSTRUCCIÓN PROPIA	12
IMAGEN.- 003.	VÍAS DEL FERROCARRIL,TRAMO DOS. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	16
IMAGEN.- 004.	https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=	19
IMAGEN.- 005.	https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=cuernavaca	19
IMAGEN.- 006.	EJEMPLO, PROBLEMÁTICA NO.1. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	19
IMAGEN.- 007.	EJEMPLO, PROBLEMÁTICA NO.2. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	19
IMAGEN.- 008.	INVASIÓN DE LA VÍA CON DESECHOS. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	20
IMAGEN.- 009.	CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	20
IMAGEN.- 010.	IMAGEN REPRESENTATIVA DEL EVENTO “TIANGUIS DE CARROS” LOS DOMINGOS. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	21
IMAGEN.- 011.	https://www.google.com/search?tbm=isch&sa=1&ei=F18SXdDPJ9DctAaphr2QAw&qcruces+peatonales+creativ .	23
IMAGEN.- 012.	PROCESO METODOLÓGICO CONSTRUCCIÓN PROPIA	25
IMAGEN.- 013.	REPRESENTACIÓN, CORTE ESQUEMÁTICO. CONSTRUCCIÓN PROPIA	34
IMAGEN.- 014.	REPRESENTACIÓN, CORTE ESQUEMÁTICO. CONSTRUCCIÓN PROPIA	34
IMAGEN.- 015.	REPRESENTACIÓN, CORTE ESQUEMÁTICO. CONSTRUCCIÓN PROPIA	34
IMAGEN.- 016.	HABITANTE DEL LUGAR. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	38
IMAGEN.- 017.	HABITANTE ORGANIZANDO EVENTOS. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	39
IMAGEN.- 018.	CONSTRUCCIÓN BÁSICA DE LA REPRESENTACIÓN ESTADÍSTICA. CONSTRUCCIÓN PROPIA	40
IMAGEN.- 019.	CONSTRUCCIÓN BÁSICA DE LA REPRESENTACIÓN ESTADÍSTICA. CONSTRUCCIÓN PROPIA	41
IMAGEN.- 020.	CONSTRUCCIÓN BÁSICA DE LA REPRESENTACIÓN ESTADÍSTICA. CONSTRUCCIÓN PROPIA	43
IMAGEN.- 021.	CONSTRUCCIÓN BÁSICA DE LA REPRESENTACIÓN TOPOGRÁFICA	45
IMAGEN.- 022.	IMAGEN REPRESENTATIVA DE LOS VIENTOS DOMINANTES. CONSTRUCCIÓN PROPIA	47
IMAGEN.- 023.	IMAGEN REFERENTE AL CUELLO DE BOTELLA. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	49
IMAGEN.- 024.	COMPLEMENTO DE INEGI. INEGI, INVENTARIO NACIONAL.< HTTPS://WWW.INEGI.ORG.MX/APP/MAPA/INV/ >	49
IMAGEN.- 025.	PRESENTACIÓN DE LOS CABLES DE LUZ SOBRE POSTES DE TELEFONÍA. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	49
IMAGEN.- 026.	PRESENTACIÓN DE LA RED TELEFÓNICA. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	50
IMAGEN.- 027.	VISITA DE CAMPO PARA OBSERVAR EL ESTADO Actual	50
IMAGEN.- 028.	COMPLEMENTO DE LOS DATOS DE INEGI. INEGI, INVENTARIO NACIONAL.< HTTPS://WWW.INEGI.ORG.MX/APP/MAPA/INV/ >	50
IMAGEN.- 029.	VISITA DE CAMPO PARA OBSERVAR EL ESTADO ACTUAL. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	51
IMAGEN.- 030.	COMPLEMENTO DE LOS DATOS DE INEGI. INEGI, INVENTARIO NACIONAL.< HTTPS://WWW.INEGI.ORG.MX/APP/MAPA/INV/ >	51
IMAGEN.- 031.	EJEMPLO DE LAS OBSTRUCCIONES VIALES FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	51
IMAGEN.- 032.	MEDICIONES EN CAMPO PARA PROPONER BANQUETAS. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	51
IMAGEN.- 033.	FOTOGRAFÍA AÉREA. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	52
IMAGEN.- 034.	EJEMPLO DEL USO DEL ESPACIO. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	52
IMAGEN.- 035.	LAS VÍAS DEL TREN SIN SEÑALÉTICA. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	52
IMAGEN.- 036.	LAS VÍAS DEL FERROCARRIL SIN SEÑALÉTICA (TRAMO II). FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	53
IMAGEN.- 037.	Ejemplo del estado actual. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR.	53
IMAGEN.- 038.	CALLES PAVIMENTADAS, VERDE=PAVIMENTO, ROJO=CUENTA Y MORADO= INDEFINIDO. INEGI, Inventario Nacional.< HTPS://WWW.INEGI.ORG.MX/APP/MAPA/INV/ >	53
IMAGEN.- 039.	CORREDORES PROPUESTOS EN EL PPDUM. PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DE MORELIA	54
IMAGEN.- 040.	CONTEXTO DEL LUGAR. CONSTRUCCIÓN PROPIA	55
IMAGEN.- 041.	CASOS ANÁLOGOS, PARQUE LINEAL DEL FERROCARRIL. https://www.google.com/search?q=parques+lineales&tb	56

IMAGEN	CONTENIDO	PAGINA
IMAGEN.- 042.	CASOS ANÁLOGOS, PARQUE LINEAL DEL FERROCARRIL. https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&soce=iu&ictx=1&fir=ErxUWH812zLj4M%253A%252Cmi	57
IMAGEN.- 043.	Casos análogos, parque lineal río chiquito. https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&	58
IMAGEN.- 044.	Casos análogos, parque lineal río chiquito. https://www.google.com/search?tbm=isch&sa=1&ei=3G8SXdxROsSwtQWAir7w-DA&q=parque+lineal+rio+chiquito+morelia&oq=rio+chiquito+MORE&gs_l=img.1.1.0joi5i	59
IMAGEN.- 045.	CASOS ANÁLOGOS, RECUPERACIÓN DEL FRENTE COSTERO. https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&sa=1&ei=3G8SXdxROsSwtQWAir7w-DA&q=parque+lineal+rio+chiquito+morelia&oq=rio+chiquito+MORE&gs_l=img.1.1.0joi5i	60
IMAGEN.- 046.	CASOS ANÁLOGOS, RECUPERACIÓN DEL FRENTE COSTERO. https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&sa=1&ei=3G8SXdxROsSwtQWAir7w-DA&q=parque+lineal+rio+chiquito+morelia&oq=rio+chiquito+MORE&gs_l=img.1.1.0joi5i	61
IMAGEN.- 047.	https://www.google.com/search?q=Parques+lineales&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=ErxUWH812zLj4M%253A%252Cmi	63
IMAGEN.- 048.	PROPUESTAS DE DISEÑO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	66
IMAGEN.- 049.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 050.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 051.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 052.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 053.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 054.	VEGETACIÓN EXISTENTE . IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	67
IMAGEN.- 055.	CORREDOR URBANO SOBRE LAS VIAS DEL FERROCARRIL. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	68
IMAGEN.- 056.	USO DE VEGETACIÓN PARA AMBIENTAL. FOTOGRAFÍA TOMADA POR EL AUTOR	68
IMAGEN.- 057.	EJEMPLO DE CIRCULACIONES CRUZADAS, CORREDOR URBANO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE MATERIAL PROPUESTO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	69
IMAGEN.- 058.	MATERIAL PROPUESTO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	69
IMAGEN.- 059.	MATERIAL PROPUESTO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	70
IMAGEN.- 060.	MATERIAL PROPUESTO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	70
IMAGEN.- 061.	MATERIAL PROPUESTO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	70
IMAGEN.- 062.	PLANO, FUENTE: CONSTRUCCIÓN PROPIA	72
IMAGEN.- 063.	MOBILIARIO URBANO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	74
IMAGEN.- 064.	MOBILIARIO URBANO. IMAGEN PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE	74
IMAGEN.- 065.	Norma técnica de diseño de calles. IMPLAN HTTP://IMPLANMORELIA.ORG/VIRTUAL/NOTICIAS/APROBADA LA NORMA -TECNICA-DE-DISEÑO- DE CALLES-PARA-EL-MUNICIPO -DE -MORELIA	79
IMAGEN.- 066.	Norma técnica de diseño de calles. IMPLAN HTTP://IMPLANMORELIA.ORG/VIRTUAL/NOTICIAS/APROBADA LA NORMA -TECNICA-DE-DISEÑO- DE CALLES-PARA-EL-MUNICIPO -DE -MORELIA	79
IMAGEN.- 067.	Bocetos de proyección FUENTE: fotografía tomada por el autor	90
IMAGEN.- 068.	Organización colectiva FUENTE: fotografía tomada por el autor	81

IMAGEN	SEPARADORES CONTENIDO	PAGINA
IMAGEN.- 01	PROPUESTA DE CRUCE ENTE MANUEL VILLALONGIN Y JUANA BARRAGÁN. CONSTRUCCIÓN PROPIA	14
IMAGEN.- 02.	PROPUESTA DE RAMPAS PARA PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES. CONSTRUCCIÓN PROPIA	26
IMAGEN.- 03.	PROPUESTA DE CRUCE ENTRE LA AV. FRANCISCO J MUJICA Y JUANA BARRAGÁ.CONSTRUCCIÓN PROPIA	36
IMAGEN.- 04.	CORTE TRANSVERSAL. CONSTRUCCIÓN PROPIA	64
IMAGEN.- 05.	CORTE TRANSVERSAL. CONSTRUCCIÓN PROPIA	76
IMAGEN.- 06.	PROPUESTA DE BANQUETA. CONSTRUCCIÓN PROPIA	88
IMAGEN.- 07.	BOCETO DE AMBIENTE. CONSTRUCCIÓN PROPIA	92
IMAGEN.- 08.	AMBIENTACIÓN Y MOBILIARIO DIVERSO. CONSTRUCCION PROPIA	96
IMAGEN.- 09.	PLANTA DE CONJUNTO. CONSTRUCCIÓN PROPIA	108
IMAGEN.- 10.	PLANTA DE CONJUNTO. CONSTRUCCIÓN PROPIA	114

TABLAS

TABLA	TABLAS DE CONTENIDO	PAGINA
TABLA 1	• DETERMINATES . CONSTRUCCIÓN PROPIA	62
TABLA 2	• VEGETACIÓN EXISTENTE Y PROPUESTA,CONSTRUCCION PROPIAS IMAGENES: PACK FOREST, CURSO RENDERING-UP ONLINE P. 12	67



Este proyecto es el producto del análisis efectuado en la calle Juana Barragán, tramo del Km. 0+000.00 al Km. 0+800.00 y su colindante espacio de las vías del ferrocarril, entre las calles 18 de marzo y José Manuel de Herrera. en Morelia, Michoacán, una zona que por años ha presentado un deterioro urbano y ambiental producto de la decadencia social y económica que asecha nuestro país; basta caminar unos metros para percatarse de la precariedad y desorden del lugar, sin embargo, existe un interés desarrollado en este proyecto, por la recuperación del espacio residual y el mejoramiento de la imagen urbana.

Los resultados son sintetizados a modo de diagnóstico, abordando el concepto de recuperación de un espacio residual y rehabilitación de calle Juana Barragán para el mejoramiento de la imagen urbana, tema que fue inspirado por el interés de mejorar los espacios urbanos olvidados, por la concientización del desarrollo urbano entorno al peatón y sus espacios perdidos.

La finalidad es determinar la viabilidad y requerimientos de una posible intervención urbana, comprendiendo los aspectos socio-económicos, urbano-arquitectónicos, físico-naturales, legales y culturales, que condicionan el territorio y a los usuarios que lo habitan. Su particularidad radica en las limitantes que puede significar la posición geográfica y urbana del área de estudio, ubicada dentro del derecho de vía del ferrocarril y usado, principalmente, por costumbre y necesidad en la movilidad cotidiana.