



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLAS DE HIDALGO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

**MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE
LA CIUDAD DE ZACAPU, AVENIDA MORELOS, TRAMO ENTRE
AV. MADERO Y CALLE LIC. A. RIVERA**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO ARQUITECTO

PRESENTAN

**DEISY YAMILET MARRÓN REYES
EDUARDO ALFARO BUTANDA**

ASESOR DE TESIS

GERARDO BENJAMÍN ESCUTIA LOAIZA

SINODALES

**JOAQUÍN LÓPEZ TINAJERO
JÉSÚS LÓPEZ MOLINA**

MORELIA MICHOACÁN, A SEPTIEMBRE DE 2020

RESUMEN

En la ciudad de Zacapu se encuentra la Av. Morelos, es una de las principales calles y alberga la mayor área comercial de la zona y del mismo municipio, aunque se ha tratado de mantener organizada y en el mejor estado posible, con el paso del tiempo ha sufrido daños y deterioros, que aunque en el pasado fueron suficientes, hoy en día resultan obsoletos, ya que hay grandes cantidades de personas realizando diversas actividades lo que entorpece la movilidad en la zona. La gama de colores en fachadas no tiene una armonía, los letreros y anuncios espectaculares de formas y tamaños distintos, así como elementos arquitectónicos y vallas publicitarias, obstruyen la circulación y visión del usuario, aunado a la mala ubicación de instalaciones áreas de servicios básicos, y el espacio insuficiente para circulación peatonal, dan como resultado una contaminación visual y de espacio, generando una incomodidad para el usuario. El deterioro de la imagen urbana puede ser resultado de varias causas; como cuestiones económicas, sociales y políticas. Es por esto que consideramos conveniente hacer una propuesta de mejoramiento de la imagen urbana. El objetivo principal de este proyecto es solucionar las necesidades de los usuarios y proporcionar espacios cómodos que permitan una mayor movilidad en la zona, destinando espacios para las diferentes actividades que se realizan en el área.

Mejoramiento, Imagen, Urbana, Movilidad, Reorganización

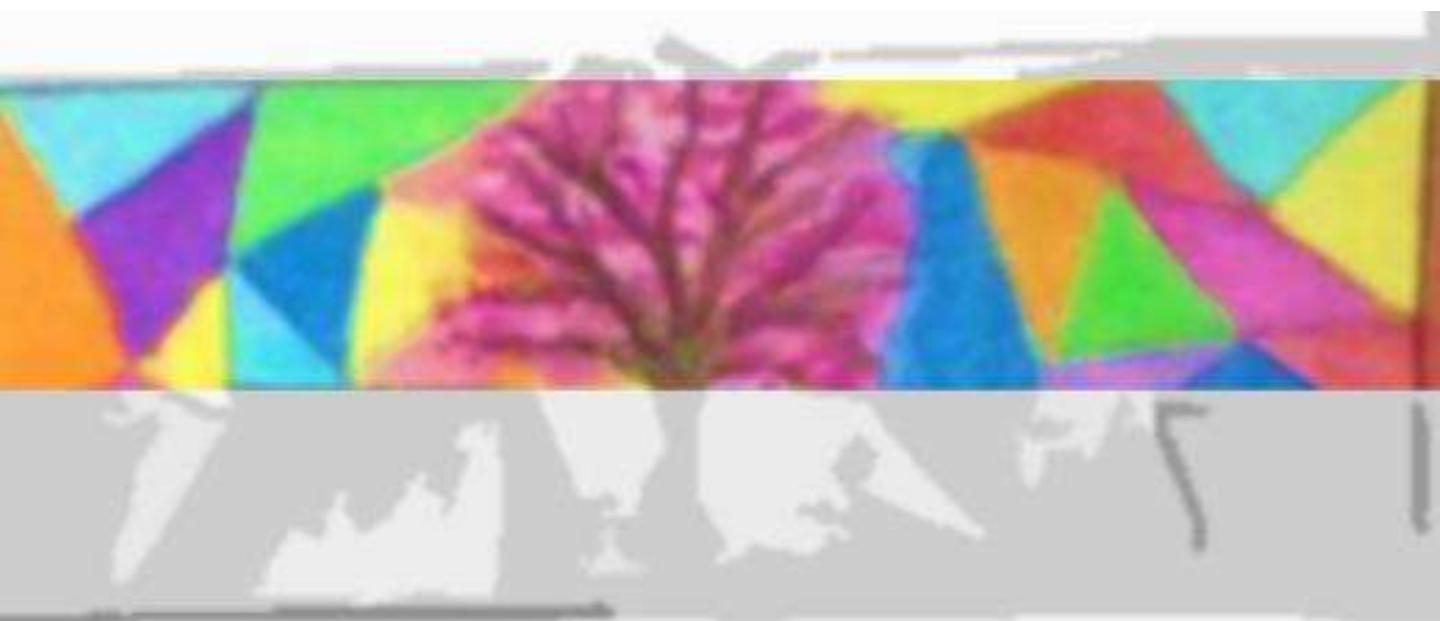
ABSTRACT

In the city of Zacapu you would find Morelos avenue, it is one of the Main streets and largest commercial areas in the area and in the same municipality, although it has been kept rather organized and in the best condition possible, as time goes on it has suffered lots of damage and deterioration, in the past they might have been sufficient, today they are obsolete, since there is a large number of people carrying out various activities which hinder with the mobility of the area. The range of colors in facades does not have harmony, the different signs and spectacular advertisements as well as the different shape and sizes obstruct the circulation and vision of the user, furthermore the poor location of the basic service areas, and insufficient space for pedestrian circulation, all of this resulting in a visual and space contamination, generating a discomfort for the user. The deterioration of the urban image can be the result of several causes; like economic, social and political issues. Which is why we consider convenient to make a proposal to improve the urban image. The main objective of this project is to solve the needs of users and provide a comfortable space that allows greater mobility in the area, allowing more space for the different activities carried out in the area.

Improvement, Image, Urban, Mobility, Reorganization

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU

AVENIDA MORELOS, TRAMO ENTRE AV. MADERO Y CALLE LIC. A. RIVERA



Por: Eduardo Alfaro Butanda & Deisy Yamilet Marrón Reyes

Arquitectura DE 30

100 años

Arquitectura **DE3D**

Arquitectura **DE3D**

Agradecimientos

Yamilet Marrón, Agosto 2020.



Mi tesis la dedico con mucho amor y cariño a mis padres, especialmente a mi madre Ivonne Reyes porque a pesar de estar siempre lejos de mí, me enseñó a ser fuerte y luchar por mis metas; por cada día confiar y creer en mí y en mis expectativas y por el esfuerzo que siempre hizo por mí. Luchando a contracorriente para verme convertida en una profesionalista, este logro también es tuyo madre y te agradezco por tanto que haces por mí.

A mi segunda madre María Reyes por su paciencia, cariño, su apoyo y siempre estar dispuesta a acompañarme cada larga y agotadora noche de estudio. Gracias a ustedes por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad, muchos de mis logros se los debo a ustedes.

Gracias a mi socio, amigo y esposo por ser la mayor motivación encaminada al éxito, por animarme y exigirme tanto, has sido el ingrediente perfecto para poder lograr alcanzar esta dichosa y muy merecida victoria en la vida, el poder haber culminado esta tesis con éxito, gracias por tu apoyo incondicional amor mío.

A mis hermanas Dani y Joanna por siempre apoyarme anímicamente y ser una motivación más para cada día ser mejor en la vida, tanto personal como profesionalmente.

Agradezco por dedicarme su tiempo y transmitir sus conocimientos a mis profesores de la facultad, especialmente a nuestro asesor de tesis Ing. Arq. Gerardo Escutia, quien no quito el dedo del renglón y estuvo ayudando a corregir cada detalle de este proyecto tan importante en nuestras vidas; al M. Arq. Jesús López Molina y al D.a.h. Joaquín López Tinajero, por las contribuciones y los conocimientos que nos aportaron haciendo que esta tesis fuera mejor de lo que yo misma esperaba una gran parte del excelente trabajo que pudimos haber realizado es gracias a ustedes.

Y finalmente gracias a mi hija Scarlett Alfaro M. Por ser la fuente de mi esfuerzo y todas las energías requeridas día a día, gracias por ser el motor de mi vida, mi inspiración, quizás justo ahora no entiendas estas palabras, pero para cuando seas capaz quiero que te des cuenta de lo que significas para mí y lo mucho que aportas para seguir creciendo y mejorando en esta vida.

Arquitectura **DE3D**

Agradecimientos



Eduardo Alfaro, Agosto 2020.

Inicio agregando que para esta fecha tengo una hermosa hija, la que lleva el nombre de Scarlett Alexia, que junto a mi esposa Yamilet, han sido la inspiración mas grande a terminar este y mas proyectos, por lo que agradezco infinitamente su amor y su cariño.

Agradezco a mis Padres Javier y Teresa que jamás han dejado de creer en mi y que me dieron muchos ánimos a igualmente terminar esta tesis, agradezco a mis hermanos que al igual que mis padres siempre han confiado en mi para lograr todos mis sueños, Javi, Andy, Emiliano y Sebastián!
Gracias por su apoyo.

A mis maestros de la universidad, principalmente el Ing. Arq. Gerardo Escutia que siempre estuvo ahí apoyando y recordando que si podíamos terminar, al D.A.H Joaquín L. Tinajero y el M. Arq. Jesús López Molina que siempre nos apoyaron a seguir estudiando mientras cursábamos la universidad a pesar de tantos problemas, a la M. Arq. Claudia Bustamante, al Arq. Zariñana y el Ing. Sánchez que siempre nos apoyaron y siempre nos sacaron una sonrisa en sus materias!

Arquitectura **DE3D**

Arquitectura **DE3D**

Índice

Introducción	11
Etapas Introdutorias	15
Marco Teórico	25
Marco Físico	57
Marco Urbano	67
Marco Normativo	87
Marco Técnico y Proceso de Diseño	105
Delimitación del área de estudio	125
Estado Actual	129
Diagnóstico	141
Levantamientos urbano-arquitectónicos	179
Acciones de intervención	203
Presupuesto	253
Conclusiones	257
Bibliografía	261
Anexos	265

Arquitectura **DE3D**

INTRODUCCIÓN

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción General

En la ciudad de Zacapu se encuentra la Avenida Morelos, siendo la avenida principal de la ciudad y albergando la mayor área comercial de la zona y por tanto del mismo municipio, aunque se ha tratado de mantener la avenida lo más organizada y en el mejor estado posible, con el paso del tiempo esta ha sufrido daños y deterioros, que aunque en el pasado fueron suficientes hoy en día resultan obsoletos ya que el porcentaje de personas realizando diversas actividades en el área es muy elevado.

La gama variada de colores en fachadas, letreros y anuncios espectaculares de formas y tamaños distintos, así como elementos arquitectónicos y vallas publicitarias que obstruyen la circulación del transeúnte, aunado a la ubicación inconveniente de instalaciones áreas de servicios básicos como son líneas de CFE, TELMEX y televisión por cable, y el espacio insuficiente para circulación peatonal, dan como resultado una contaminación visual y de espacio, generando una incomodidad para el usuario.

El deterioro de la imagen urbana puede ser resultado de varias causas; como cuestiones económicas, sociales y hasta políticas. Es por esto que consideramos conveniente hacer una propuesta de mejoramiento de la imagen urbana en la ciudad de Zacapu. En el área se observa un deterioro en vialidades y banquetas y la falta de organización de los comerciantes informales, gracias a este análisis podemos identificar varias de las necesidades espaciales que se presentan en el sitio para elaborar nuestras propuestas de solución.

El objetivo principal de este análisis es identificar las necesidades de los usuarios para proporcionar espacios cómodos y que permitan una mayor movilidad en la zona, destinando espacios para los diferentes tipos de usuarios que trasladan por el área.

Elaboramos una metodología indicando la forma de trabajo para la realización del proyecto además de los medios por los cuales obtuvimos la información necesaria para llevarlo a cabo, a base de encuestas, trabajo y levantamiento de campo, al realizar dichas actividades y desde nuestro punto de vista observamos aceptación por parte de los usuarios hacia el proyecto.

ETAPA INTRODUCTORIA

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción

En este capítulo se expresan las razones por las que consideramos conveniente hacer una propuesta de mejoramiento de la imagen urbana en la ciudad de Zacapu, en el área de estudio se observa un deterioro en vialidades y banquetas, además de la inconveniente ubicación de postes de luz y redes de telecomunicaciones, y la falta de organización de los comerciantes informales, gracias a este análisis podemos identificar toda la problemática que se presenta en el sitio para elaborar nuestras propuestas de solución, indicando nuestros objetivos.

Por consiguiente elaboramos una metodología indicando la forma de trabajo para la realización del proyecto además de los medios por los cuales obtendremos la información necesaria para llevarlo a cabo, además del equipo que emplearemos en los levantamientos de campo, la redacción del presente documento y el posterior diseño de planimetría.

Justificación

La ciudad de Zacapu, es cabecera municipal de 24 localidades. A la ciudad acuden como punto de reunión la población perteneciente a este municipio, para pagar sus servicios, comprar sus herramientas, sus materiales, surtir su despensa, etc.

La *Avenida Morelos* es la principal área comercial en la zona, ésta es afectada por la cantidad de personas que se reúnen ahí, para satisfacer sus necesidades comerciales (*ilustración 1*). Los cruces peatonales son ignorados, la señalética es opacada por los anuncios comerciales. (*ilustración 3*), los elementos verticales como postes obstruyen el paso (*ilustración 2*).

El comercio informal se encuentra de forma ordinaria en el sitio apoderándose de áreas que no fueron destinadas a ese uso (*ilustración 1 y 2*). Los postes y cableado de CFE y Telmex, son otro aspecto que opaca y contamina visualmente. Provocando que no exista una armonía a lo largo de la avenida. En Zacapu, el mobiliario urbano es escaso, cuenta con poca señalética y esta no es visible en algunos casos.



Ilustración 1 Se puede observar la cantidad de personas, y la contaminación visual por comercios informales y anuncios sin orden. Foto tomada por Eduardo Alfaro.

El Mejoramiento de la Imagen Urbana en el Centro de la Ciudad de Zacapu, surge de la necesidad de orden que se tiene en el área, para poder mejorar las condiciones estéticas, comerciales y funcionales de la avenida, ya que hasta el momento no se ha proporcionado un proyecto que contribuya a mejorar la imagen del área de estudio.



Ilustración 2. La dimensión de la banqueta es la más amplia que encontramos en Zacapu, y esto porque los comerciantes de estos locales dejaron un pequeño patio, de lo contrario sería similar a las demás. Foto tomada por Eduardo Alfaro

El proyecto Produjo una impresión de importancia y aceptación en los usuarios, principalmente en el peatón, ya que la propuesta les daría una mejor circulación y mayor importancia, para los ciclistas la idea de tener un espacio para su circulación más segura y sus bicicletas ha sido satisfactoria, el usuario comerciante opino que la imagen mejoraría con un patrón de pinturas o una armonía del mismo atrayendo visitas a la zona y por lo tanto mejorando la actividad comercial, el conductor opino que intervenir de esta manera puede mejorar la circulación vial.



Ilustración 3. " investigación de campo zacapu" Las banquetas se encuentran en malas condiciones, las grietas crean desniveles, dificultando la circulación en ella. Foto tomada por Eduardo Alfaro Butanda

Con la realización del proyecto se pretende contribuir con el programa de desarrollo urbano de centro de población de la ciudad de Zacapu, el cual se ha programado actualizar en 2016. Las actividades prioritarias a corto plazo del proyecto son mejorar la circulación en la avenida Morelos, así como la seguridad de los usuarios que interfieren en ésta; a mediano plazo se busca mejorar las actividades comerciales de la zona y a largo plazo se persigue que el proyecto sea un atractivo turístico y el punto de partida para mejorar las condiciones estéticas de la ciudad



Ilustración 4 IDEM

Objetivos

Objetivo general

Disminuir la contaminación visual, ambiental y auditiva en el centro de la ciudad de Zacapu y así mismo las condiciones estéticas, económicas y sociales a través del proyecto Mejoramiento de la imagen urbana en el centro de la ciudad de Zacapu.

Objetivos específicos.

Realizar un análisis y registro del estado actual de conservación de cada uno de los inmuebles dentro del área de estudio y mejorar la calidad de imagen urbano-arquitectónica. (Ilustración 11).

Proponer la ampliación, arbolamiento y mejoramiento de Banquetas; Identificar problemáticas viales (automovilísticos y peatonales) que generen deterioros; homogenizar la señalética urbana y anuncios comerciales; mejorar la infraestructura básica y el equipamiento de las áreas de estudio.

Mejorar las condiciones funcionales y estéticas en la avenida, aumentar el porcentaje de vegetación en la zona.

Proponer elementos viales que garanticen la seguridad del peatón y le inviten a realizar el recorrido.

Realizar una guía metodológica-práctica que sirva como modelo para la elaboración de Tesis relacionados con el tema, dejando un antecedente de investigación.



Ilustración 5 "Morelia, Michoacán" Calle Allende en el centro Histórico de Morelia, Mich. Usada como ejemplo grafico de una armonía de anuncios comerciales. Imagen Obtenida de Google Maps.



Ilustración 6 Imagen representativa de un espacio cómodo y en orden. Peadonalización de la carrera 7a
<https://www.youtube.com/watch?v=TXxTvXuIVBA> (10/09/16)



Ilustración 7 "ejemplos de mobiliario urbano" Imagen obtenida de <http://www.urbijuegos.com/>, 10/09/16

Metodología

Para la elaboración del proyecto, este se deberá dividir en dos partes:

- El proyecto de investigación
- El proyecto ejecutivo

La investigación es el punto de partida del proyecto de *mejoramiento de la imagen urbana en el centro de la ciudad de Zacapu*.

El análisis nos permite conocer más a fondo el tema a desarrollar, como los antecedentes que se han tenido del tema a lo largo del tiempo y que han permitido la evolución de este, para ampliar el conocimiento ha sido necesario analizar obras similares al proyecto que se han llevado a cabo, así como la búsqueda de información por medio de internet y de algunos libros que complementen la información.

En cuanto al marco físico se auxilia con la revisión de documentos como el prontuario de información geográfica de los estados unidos mexicanos, con clave geoestadística 16107, del municipio de Zacapu, Michoacán, además de las normales climatológicas obtenidas en una investigación de internet en la página oficial de la comisión nacional del agua (CONAGUA).

El marco urbano se ha desarrollado con un servidor de aplicaciones de mapas en la web que nos ofrece imágenes de mapas desplazables, localizando el terreno dentro de la ciudad y conociendo sus colindancias y nomenclaturas de sus calles, para conocer la infraestructura y equipamiento con que cuenta el área de estudio fue necesario que realizáramos un levantamiento de campo ubicando estos.

La parte normativa del proyecto se rige por el código de desarrollo urbano, reglamento de construcción de Zacapu, reglamento de imagen urbana de Zacapu, el programa de desarrollo urbano de Zacapu, Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-034-SCT2-2010, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas y manual de señalización vial y dispositivos de seguridad 2014.

El proceso de diseño se desarrolló con un estudio funcional y conceptual, llevado a cabo por medio de tablas, en las cuales se desglosaron los espacios necesarios para el proyecto así como el mobiliario, posterior a esto se buscaron alternativas de solución plasmadas en croquis y primeras imágenes del proyecto, para ello fue necesario hacer una análisis del sitio para identificar las posibles condicionantes de diseño, y hacer una evaluación y selección de los elementos a conservar y proponer.

Para perfeccionar el proyecto y que este sea considerado un buen ejemplo es indispensable observar y considerar a los usuarios de nuestro proyecto, obteniendo la población beneficiada por medio del área geográfica estadístico base (AGEB) obtenido en el INEGI, para saber la opinión de los usuarios acerca del estado actual de la zona de estudio, realizamos encuestas que nos permitieron conocer algunas de las necesidades que tienen e identificar la mejor solución a este problema.

Para capturar los deterioros del área de estudio fue necesario realizar un levantamiento fotográfico del estado actual de la avenida Morelos y la realización de larguillos que nos permiten identificar las áreas dañadas, así como la toma de videos complementando el análisis.

En conclusión el proyecto se ha desarrollado en base a una investigación documental y digital, con un estudio e investigación de campo, posteriormente realizar nuestra Investigación aplicada que se caracteriza porque busca la aplicación o utilización de los conocimientos que se adquirieron. Dando como resultado de trabajo el proyecto ejecutivo y presentado de forma digital.

Conclusión

Al realizar nuestra investigación de campo, pudimos darnos cuenta que las personas evitan transitar por la avenida Morelos, ya que el flujo de personas es muy elevado y por las dimensiones actuales en las banquetas el tránsito es lento, las personas indican que si estuviera más ordenada y más amplias las banquetas, respetarían los carriles viales.

Según lo analizado en algunos reglamentos observamos que no se cumplen muchos de los artículos estipulados por estos, sobre todo los de tipo comercio en la vía pública.

Al explicar las razones de nuestro trabajo a algunos de los propietarios de los solares que se encuentran ubicados sobre la avenida, comerciantes y transeúntes, encontramos aceptación hacia el proyecto.

MARCO TEÓRICO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción:

La imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y contruidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, (la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos, el tamaño de los lotes, la densidad de población, la cobertura y calidad de los servicios urbanos básicos, como son el agua potable, drenaje, energía eléctrica y alumbrado público), en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes (densidad, acervo cultural, fiestas, costumbres, así como la estructura familiar y social), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad.

La creación de la imagen de la ciudad se da a partir de lo que ve el ciudadano y de cómo lo interpreta y organiza mentalmente¹ se refiere a esquemas mentales de la ciudad, realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad. El concepto de imagen urbana se encuentra estrechamente relacionado con la calidad del ambiente urbano, mismo que se conforma principalmente a través de la mezcla de elementos arquitectónicos, de diseño, arte y comunicación².

El siguiente capítulo se ha realizado con el fin de apoyar y sustentar la investigación del mejoramiento de la imagen urbana correspondiente al tema de tesis, analizando obras que se han llevado a cabo de forma internacional.

Al profundizar en los proyectos podemos identificar los elementos que los componen y podemos obtener un programa arquitectónico gracias a la investigación, como en nuestro caso, es un poco complicado contar con un programa arquitectónico que especifique los espacios con los que debe contar la obra, se realizó una comparación de los casos análogos y los espacios con los que cuenta para definir con todos estos el programa arquitectónico.

El módulo presentara a cada caso indicando su nombre, localización, género y tipología, además de la explicación del proyecto en términos de iluminación, ventilación, materiales, sistemas constructivos, colores, etc.

Además de mostrar la evolución del tema desde el año 1850 hasta la actualidad y los acontecimientos de la ciudad de Zacapu que permitieron el mejoramiento de esta. Así como la población beneficiada en el análisis del radio de influencia.

¹ 3 LINCH, Kevin, LA IMAGEN DE LA CIUDAD, Gustavo Gili, SA, 1960, Barcelona, GG REPRINTS 2000, 227 páginas

² COCCATO, Marcelo Andrés, Imagen Urbana y Calidad Ambiental, (en línea): documento disponible en Internet. Disponible en <http://e.edu.ar/areadigital/nota>.

Antecedentes

La ciudad de Zacapu fue fundada en el año 1548 por Fray Jacobo Daciano con el principal encargo de construir una iglesia, motivo por el cual los indios iniciaron su construcción y se comenzó el trazo de calles, ubicando la plaza y demás edificios de poder como la presidencia o casa real como era llamada.³

Con el tiempo este pequeño asentamiento humano fue creciendo, lo que provoco que las necesidades de la población que se desarrollaba en este sitio también aumentaran, en este tiempo, construcciones que estos usuarios requerían se iban consolidando de la forma que era posible para ellos , tanto por la época como por los recursos tan limitados con los que contaban.

El crecimiento provocó que esta comunidad ganara el título de cabecera municipal, al avanzar los años y con mayores recursos y conocimientos, se intentó mejorar las condiciones físicas del lugar para que fuera más funcional, cómodo y estético para la misma población.

Por consiguiente, la infraestructura y las condiciones del sitio mejoraron, consiguiendo que varias empresas extranjeras lo observaran como potencial para desarrollar sus industrias, con esto la población de Zacapu aumentaría de forma considerable, recibiendo a muchas personas foráneas que buscaban tener un buen empleo y con ello una estabilidad económica mejor, para ofrecer a su familia unas mejores condiciones de vida.

Lo que no se tomó en cuenta es que la ciudad estaba diseñada para una cantidad no muy elevada de personas, lo que ocasionó un crecimiento urbano irregular, deterioro de lo que ya existía por las personas que no estaban tan familiarizadas emocionalmente con su pueblo como lo estaban los residentes, problema que hasta la actualidad ha afectado la imagen urbana de la ciudad.

Actualmente la Avenida Morelos es una de las áreas más transitadas de Zacapu, en esta los espacios son insuficientes por el flujo de personas que transitan por el sitio, y algunos de los equipamientos urbanos como son las centrales de autobuses, además del transporte colectivo ponen en riesgo la vida de los peatones provocando varios accidentes.

³ “Historia Zacapu” <http://www.zacapumich.gob.mx/historia>., 2016.

Estudio de Casos Análogos para Referenciar las Propuestas de Solución

Título: Peatonalización Y Repavimentación De La Avenida Venezuela

Ubicación: Av. Venezuela, Los Llanos de Aridane, Santa Cruz de Tenerife, Canarias, España.

Encargado: Consejería de Comercio de Cabildo de La Palma, consejero Mariano Hdz Z.

Contexto inmediato: la intervención sea llevado a cabo en una pequeña ciudad contemporánea, situada en una isla cercana a Marruecos y España, en la ciudad de los llanos de Aridane, se encuentran otras poblaciones aunque la separación entre asentamientos humanos es mayormente área rural, es el municipio más grande de la zona de la palma, la ciudad cuenta con una excelente ubicación, tanto por el comercio como por el turismo.

Justificación: Respondiendo a una de las demandas históricas del tejido empresarial que desarrolla actividades en esta avenida del campo urbano, crean un espacio peatonalizado para la libre circulación de peatones y clientes. Ideal para la celebración de actividades con dinamización Comercial a campo abierto, ampliando la zona peatonal hasta el cruce con la Calle de La Salud⁴

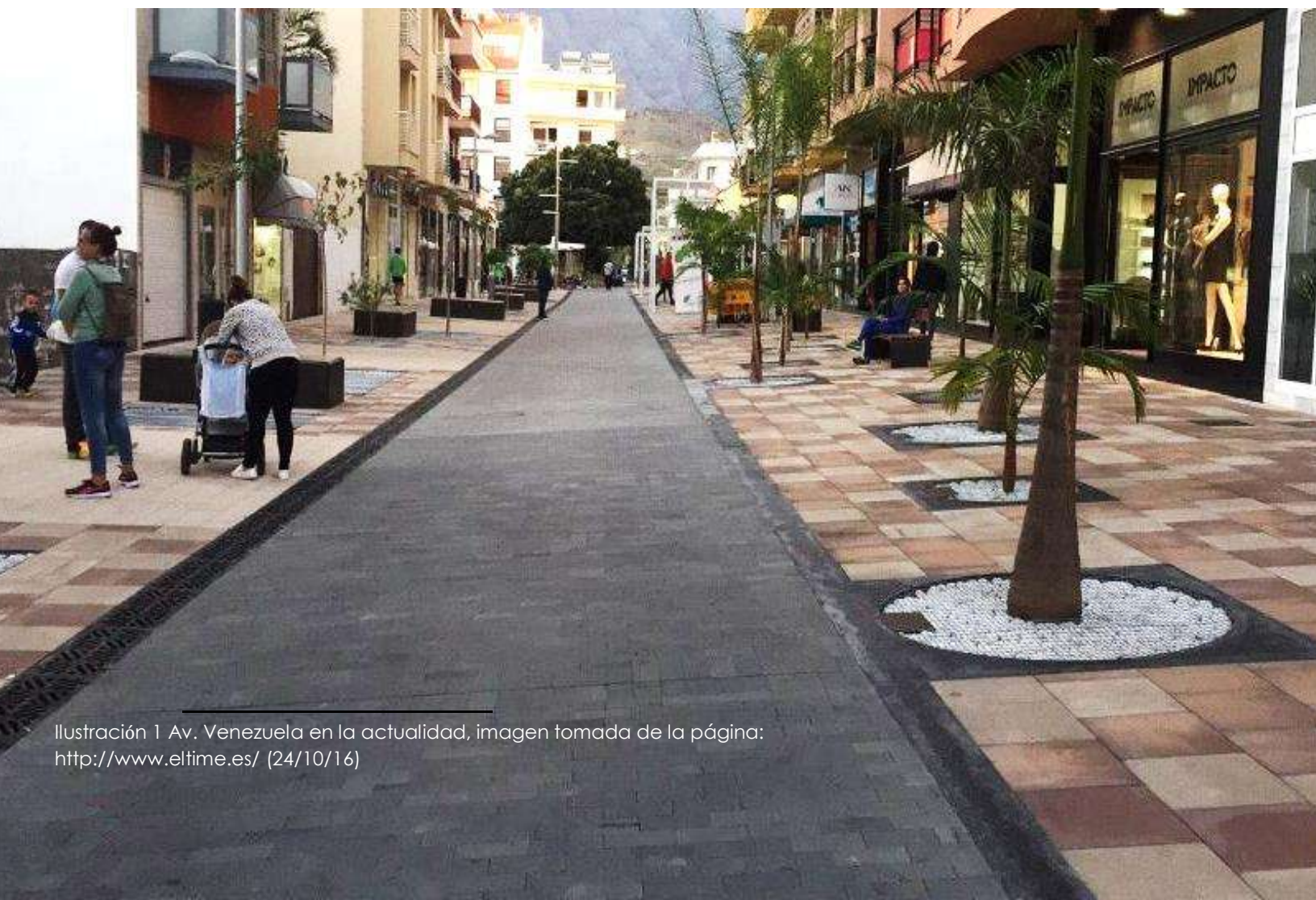


Ilustración 1 Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página:
<http://www.eltiempo.es/> (24/10/16)

Programa arquitectónico: El proyecto de peatonalización contempla la reubicación de la parada de taxis y los espacios destinados a carga y descarga existentes en la zona y será expuesto a los comerciantes y ciudadanos con el fin de recoger sus propuestas y consensuar las actuaciones con el interés general de quienes a diario conviven en este espacio, las banquetas son ampliadas, se implemente mobiliario urbano, así como propuesta de vegetación.⁵

Problemas: Ahora que los trabajos de peatonalización de la Avenida Venezuela han terminado se escuchan algunas diferencias entre vecinos y comerciantes respecto a cómo ha quedado la nueva rasante de la calle en su nueva zona peatonal, con una inclinación lateral que hace bastante incómodo el tránsito por la zona centro de la misma, según describen algunos transeúntes.

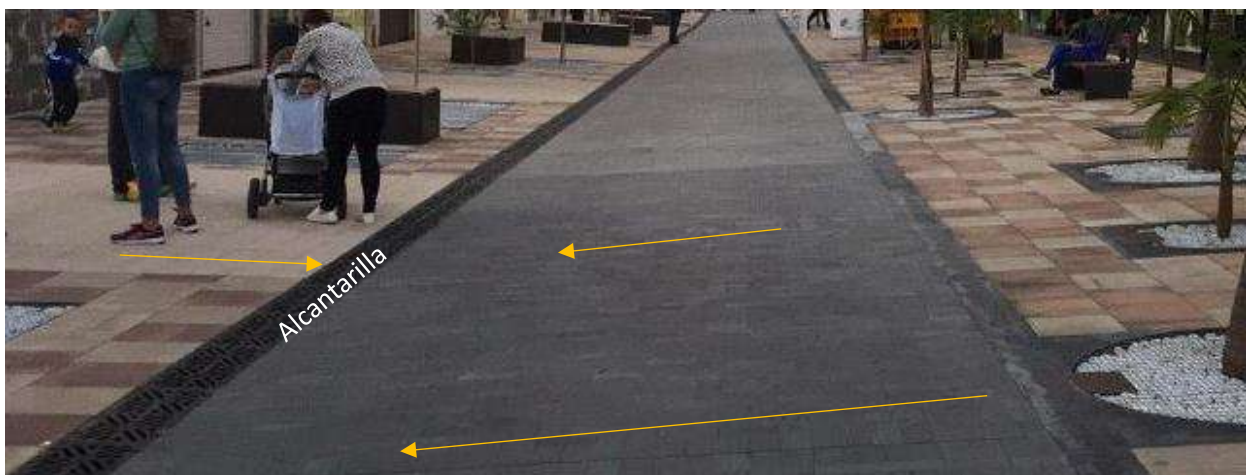


Ilustración 2 Imagen con fines de explicación grafica Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página: <http://www.eltiempo.es/> (24/10/16)

El desnivel existente entre las dos aceras que recorre la vía comercial en ambos lados, obligó al equipo del proyecto a buscar la manera de disimular este cambio con un desnivel que venía a morir en una alcantarilla situada al medio de la calle. Esa modificación viene motivada por la necesidad de contar con una calle sin escalones ni estructuras que rompan el modo lineal de la avenida.

Sin embargo, esa inclinación transversal obliga al transeúnte a caminar en una posición incómoda con un pie a un nivel superior al otro, generando ciertas quejas de usuarios y alguna referencia negativa por parte de los comerciantes.

En cualquier caso, se trata, según aclaran desde la Administración Ilanense, la única manera que existía para nivelar, en condiciones óptimas, los dos laterales de las vías sin invadir en altura a los comercios de la zona más baja

² El país (periódico) “peatonalización avenida Venezuela, los llanos” edición electronica 17/06/2015, en <http://www.eldiario.es/>, fecha de consulta 2016.

Materiales



Ilustración 3 Imagen con fines de explicación grafica Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página: <http://www.etime.es/> (24/10/16)

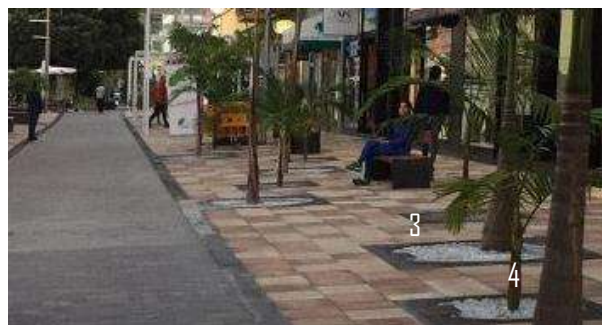


Ilustración 4 Imagen con fines de explicación grafica Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página: <http://www.etime.es/>



Ilustración 5 Imagen con fines de explicación grafica Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página: <http://www.etime.es/> (24/10/16)

1. Las banquetas fueron realizadas con Adocreto en colores beige en tres tonos.
2. El carril de circulación vial que consta de un solo carril, fue construido a base de adoquines.
3. Mobiliario urbano, las bancas presentan en su base dos secciones de acero en color café oscuro y su respaldo así como la sección de descanso, son secciones rectangulares de madera de pino en terminado aparente barnizado.
4. En el área de la vegetación podemos observar el uso de Piedra natural triturada ornamental en color blanco, resaltando el área Vegetal.
5. En secciones de las banquetas existen unas partes con sombra, estas hechas de perfil tubular cuadrado y pintado en color blanco y en la parte superior (cubierta) de lámina de acero inoxidable.
6. Los descansos han sido realizados de concreto y llevan revestimiento imitación piedra en color gris.
7. En las fachadas existentes de las dos aceras se emplea pintura en una gama de colores establecida por la administración, los cuales deben ser respetas en el área intervenida.

Sistema Constructivo



Ilustración 6 Imagen con fines de explicación gráfica Av. Venezuela en la actualidad, imagen tomada de la página: <http://www.etime.es/> (24/10/16)



Ilustración 7

- 1 Adoquín; primero se prepara la superficie, posteriormente se agrega una capa de arena con espesor entre 25 y 40mm, se compacta y se procede a colocar hilos a lo largo y ancho de la superficie como guías, posteriormente se colocan los adoquines dejando separación entre ellos de 3 a 5 mm asentándolos con un mazo de madera y finalmente se realiza la preparación de material destinado a la junta.
- 2 Al igual que la banqueta solo que con una resistencia mayor para el tráfico pesado.
- 3 En las banquetas se hizo uso de vegetación como método decorativo, rellenando con tierra vegetal para posteriormente agregar una capa de piedras decorativas en color blanco.
- 4 en color blanco.

COLOR

En la intervención se emplean colores cálidos entre los que destacan cafés y amarillos en varios tonos, conservando esta gama de colores en toda el área de mejoramiento urbano, destacando el carril de circulación, esto porque se requiere separar el área de descanso al área de circulación

ESCALA

El proyecto, por ser de carácter urbano, se proyecta en base a medidas en escala humana, por los elementos que lo conforman son única y exclusivamente para uso del ser humano

Peatonalización Calle Carrera 14

Título: Peatonalización Carrera 14, Actualmente el proyecto lleva el nombre de Centro Comercial Cielos Abiertos

Ubicación: Carrera 14, Armenia, Quindío, Colombia.

Encargado: La alcaldía de Armenia mediante concurso arquitectónico nacional.

Contexto inmediato: La calle carrera 14 se ubica al Este de la ciudad de Armenia, cerca de la zona centro, por lo que el contexto inmediato es mayormente comercial y zonas de recreación de carácter público, algunos de los sitios más concurridos en la ciudad son precisamente la calle carrera 14 y otros cercanos como el Parque Sucre, Centro Comercial Mega Centro, Centro Comercial AltaVista, Plaza de Bolívar, Alcaldía de Armenia, Catedral de la Inmaculada Concepción, además de varios restaurantes y hoteles.



Ilustración 8 Panorámica de calle Carrera 14, en Armenia, Colombia., por: cabildo del comercio Quindío, Armenia.

Justificación: Se pretende mediante un recorrido urbano ilustrar el “proceso del café” gracias al planteamiento de una secuencia de “cuadras”, temáticas que representan (simbólica y analógicamente) algunas de las fases de producción. Los mismos están relacionados siempre con actividades artísticas y culturales, permitiendo al peatón consumirse en la ciudad, disfrutando de la recreación y la lúdica, son escenarios reales e interactivos que brindan a quienes por allí transitan la posibilidad de vivir, aprender, sentir y vibrar con lo que ha sido la principal fuente de generación de divisas del país, la caficultura.

El proyecto se ha llevado a cabo después de un desastre natural originado por un temblor que destruyó la ciudad de Armenia, motivo por el cual los residentes tuvieron como obligación reconstruir su ciudad y de esta forma hacer algunos cambios para el mejor funcionamiento de esta.⁶

Programa arquitectónico: El proyecto de peatonalización de la calle Centro Comercial Cielos Abiertos, es únicamente destinada a los peatones, por lo que las áreas de recreación forman parte de la tarea principal de la obra, la actividad centra que se desarrolla en el sitio es el comercio, pero el área se aprovecha para la manifestación cultural de la cosecha del café, también se cuenta con áreas ajardinadas, áreas de descanso, áreas de comensales y áreas de circulación peatonal.

Tiempo de ejecución del diseño: diciembre 2006 a mayo 2007

⁶ “Proyecto Urbano: Peatonalización carrera 14. Armenia. Colombia”, edición electrónica 29 de Mayo, 2011, Por: [Equipo Plataforma Urbana](#), fecha de consulta 2016.

Materiales



Ilustración 10 "carrera 14"
<http://arquitecturacivil.com/11-11-16> por
arquitectura civil -ARQCIVIL



Ilustración 9 IDEM



Ilustración 11 IDEM

1. A lo largo de la calle existen varias áreas para comensales, que permiten a los usuarios que transitan en el sitio, sentarse a descansar y conversar mientras consume algún alimento o bebida, estos espacios son notables por el cambio de material que usan en piso, observando madera en acabado parquet para delimitar el área proporcionando una mejor imagen.
2. El área de circulación fue elaborada de adoquines imitación granito color gris claro, tienen una textura rugosa, este material es resistente a la intemperie y requiere mantenimiento mínimo.
3. El mobiliario para comensales presentan secciones de acero inoxidable en acabado plata impidiendo la corrosión del material, este mobiliario está conformado por mesa, bancas y cubierta.
4. En el área de la vegetación podemos observar el uso de tierra vegetal y plantas bajas y de altura media, además del uso de spots para iluminar el área y resaltarla por las noches dando acentuación en la zona.
5. Las rejillas para el agua pluvial, se encuentran entre los diferentes materiales empleados en piso, funcionando como delimitación visual, la rejilla tiene una traza irregular permitiendo el desalojo rápido del agua pluvial y evitando corrientes grandes de agua.
6. El nivel no es regular en toda la zona, algunas áreas se encuentran más altas que otras, estas áreas altas permiten la elaboración de jardineras y bancas para el descanso de los usuarios, están elaboradas de concreto en acabado pulido.
7. El piso más cercano a las aceras es en acabado cerámico en color beige.

Sistema constructivo

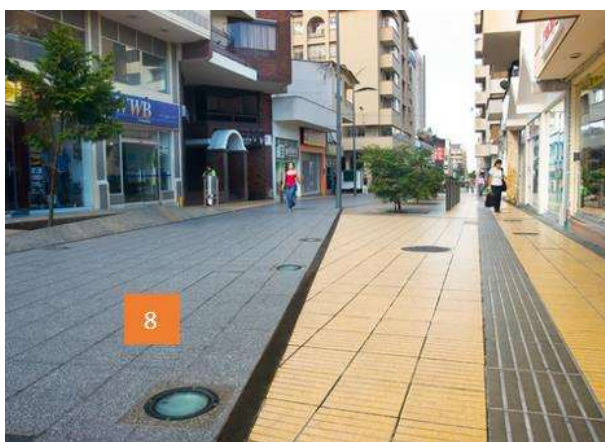


Ilustración 12 IDEM

8. Para la instalación del adoquín primero se preparó la superficie, nivelando y compactando, posteriormente se utiliza una cama de arena con espesor de entre 25 y 40mm después de compactada se procede a colocar hilos a lo largo ya lo ancho de la superficie como guías para la colocación de las piezas, luego se colocan los adoquines dejando una separación entre ellos de 3 a 5 mm asentándolos con un mazo de madera, después se realizó una última compactación ya con los adoquines colocados para verificar que no haya irregularidades, para finalmente colocar la preparación de material destinado a la junta.



Ilustración 13 IDEM

9. De igual manera se realizó la instalación del piso cerámico, dejando entre estas dos áreas de adoquín el área de rejillas de alcantarillado.



Ilustración 14 IDEM

10. En el área de comensales, antes de poner el firme se hace una impermeabilización, posteriormente se realiza el firme, ya fraguado y después de unos días, se inicia la instalación de las piezas de madera poniendo una capa de pegamento especial para madera y después las piezas apoyándose con guías de hilos de forma transversal y longitudinal, ya que las piezas se han adherido, se tiene que laquear y barnizar varias veces hasta tener el acabado final, este acabado proporciona alta resistencia al tránsito y poco mantenimiento.

Color

La gama de colores que se pueden observar es muy variada, ya que cada comercio emplea los colores necesarios para la promoción de sus productos, pero en la intervención abunda el color gris, beige, verde (por el uso de vegetación) y la madera.

Escala

El proyecto se realizó a escala humana

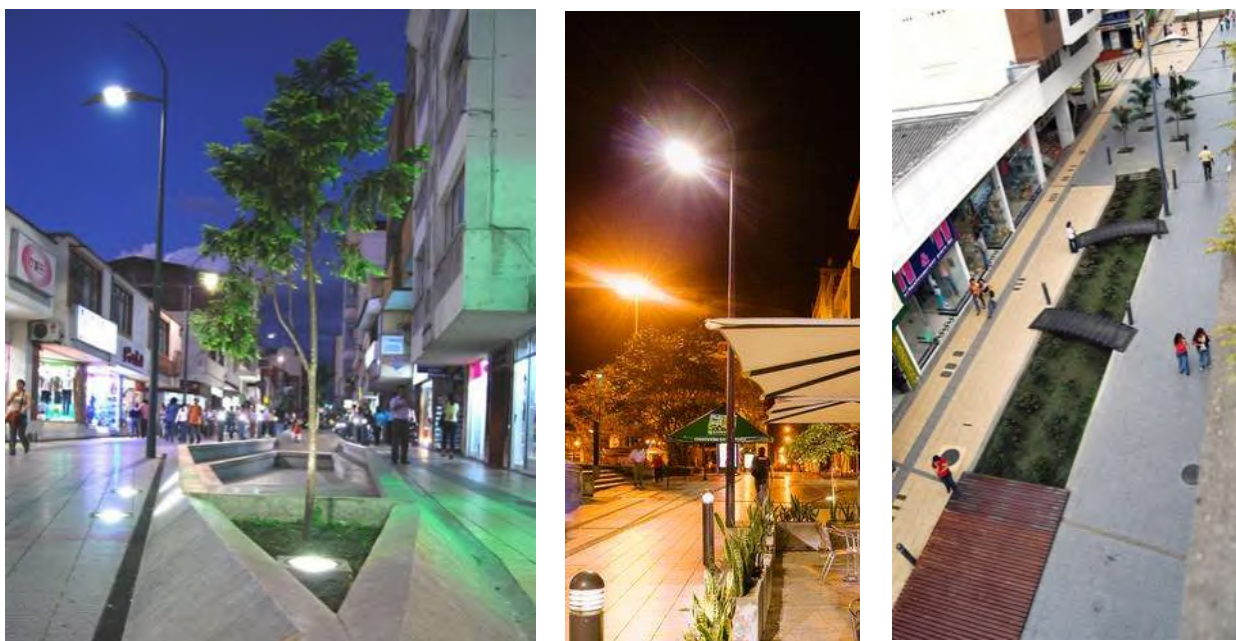


Ilustración 15 IDEM



Ilustración 16 "carrera 14" <http://arquitecturacivil.com/> 11-11-16 por arquitectura civil -ARQCIVIL

La iluminación empleada en el proyecto es totalmente natural por el día, por la naturaleza del proyecto, y por las noches se usa iluminación artificial por medio de lámparas de inducción electromagnética y spots.



Proyecto de Mejoramiento de la IMAGEN URBANA de un segmento de la Avenida Francisco I. Madero Poniente

Título: Proyecto de Mejoramiento de la IMAGEN URBANA de un segmento de la Avenida Francisco I. Madero Poniente

Ubicación: Av. Francisco I. Madero, Morelia Mich.

Encargado: H. Ayuntamiento, Morelia Mich.

Contexto inmediato: La Av. Francisco I. Madero es la avenida principal en la ciudad de Morelia, el contexto inmediato en el cual se encuentra ubicada, es la zona centro, en este caso es muy importante ya que la ciudad de Morelia cuenta en el área con muchos espacios públicos pertenecientes a la zona de Monumentos Históricos regidos por el INAH.



Ilustración 19 Panorámica de Av. Francisco I. Madero, Morelia Mich., foto por: Alfonso Martínez Alcazar.

Justificación: El presente estudio para la realización del proyecto de Mejoramiento de la Imagen Urbana de la Av. Francisco I. Madero Poniente surge de la necesidad que se tiene de revalorizar los espacios públicos pertenecientes a la zona de Monumentos Históricos regidos por el INAH, a pesar de que se han ido realizando obras y proyectos de Mejoramiento en gran parte del casco histórico, ésta zona perteneciente a la avenida más importante de la ciudad presenta un notable detrimento de su imagen que hasta la fecha no ha sido contemplada dentro de un proyecto que responda a lo estipulado en el PPCHM.

Las ciudades coloniales son el mejor ejemplo de patrimonio histórico, singular y único, y por lo tanto de gran interés tanto para los mexicanos como para los nacionales de otros países, representando potencial turístico y recursos económicos para los habitantes.⁸

Programa arquitectónico: El proyecto pretende mejorar las condiciones de las fachadas que se encuentran en el área de estudio, restaurar la pavimentación así como los inconvenientes de instalaciones sanitarias, nueva propuesta de jardinería y la conservación de la misma, además del implemento de nuevo mobiliario urbano, señalética y varios elementos de su mismo género.

⁸ CORIA GUERRERO Manuel (2012) “Proyecto de Mejoramiento de la IMAGEN URBANA de un segmento de la Avenida Francisco I. Madero Poniente”, Morelia Michoacán, FAUM, (tesis de licenciatura).

Materiales

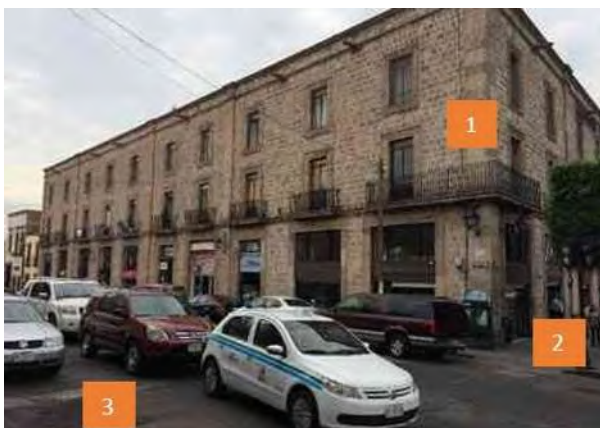


Ilustración 20 Manuel Coria Guerrero, 2012, Mejoramiento de la Imagen Urbana de un Segmento de la Avenida Fco. I. Madero Pnte, Morelia Mich. FAUM, Tesis de licenciatura



Ilustración 21 IDEM



Ilustración 22 IDEM

1. En las fachadas se puede observar el uso de cantera, material notorio y presente en gran parte del centro de la ciudad de Morelia.

El área de circulación fue elaborada de adoquines imitación granito color gris claro, tienen una textura rugosa, este material es resistente a la intemperie y requiere mantenimiento mínimo.

2. Las banquetas para la circulación de peatones están elaboradas a base de piezas de cantera, con spots en el piso para iluminar los edificios.
3. El carril de circulación vial está elaborado de asfalto, con dos carriles para ambos sentidos.

4. La vegetación es ubicada en zonas estratégicas, para la apreciación y convivencia de los usuarios, por lo regular hay una mayor cantidad de vegetación en los nodos, el tipo de plantas debe ser aprobado por la dependencia del INAH.

Delimitación del proyecto: un tramo de la avenida Francisco I. Madero entre las calles Riva Palacios y Andrés Quintana Roo.

Sistema constructivo



Ilustración 23 IDEM



Ilustración 26 IDEM



Ilustración 25 IDEM



Ilustración 24 Morelia turismo, foto por Cristina Tocaven

5. El sistema constructivo del área histórica se hizo con dos técnicas: la de mampostería, cuyos muros de toba riolítica se aglutinaron con tierra y cal, éstos se revistieron con un delgado enlucido, aplicado manualmente y sobre él venía la pintura. La otra técnica es la de sillares que presenta una apariencia impecable, por la regularidad de las piedras, el orden de las hiladas y el preciso junteo y labrado.
6. Suministro y colocación de tubería de PVC sanitaria de 6" de diámetro para colectores de drenes colocados según proyecto sobre cama de arena.
7. Suministro y colocación de baldosa de cantería de banco 40 cms de ancho, 60 cms de largo y 5 cms de espesor promedio, asentada con mezcla de cemento gris- calhidra-arena 1:3:5 y junteada a hueso usando mezcla de cemento blanco-calhidra- balastre cernido 1:1:6 con polvo de cantería, fibra sintética y látex.
8. Suministro y colocación de plantas de ornato del tipo que apruebe la Dependencia. Incluye herramienta manual, excavación, relleno, acarreo, siembra, riego y mantenimiento durante dos semanas.
9. Contención para raíces de forma circular colocada para siembra de árbol bajo nivel de piso de 0.00 a 1.50 mts de profundidad con muro de concreto f'c = 200 kg/cm² de 10 cms de espesor armado con malla electrosoldada 6x6-10/10. Incluye excavación de cepa cimbra común, fibra de polipropileno, e impermeabilizante integral.

Color



Ilustración 27 IDEM



Ilustración 28 IDEM

La gama de colores que se pueden observar es mayormente en tonos cafés, por el uso de la cantera en acabado natural, en algunas fachadas también pueden observarse colores: naranjas, amarillos y blancos.



Ilustración 29 IDEM

El proyecto se realizó a escala humana

Forma:



En cuanto a la forma de la calle, pertenece a una calle lineal ya que su estructura es totalmente recta y su uso es de forma peatonal por banquetas y carriles de circulación vial en ambos sentidos con dos carriles cada uno.

Ilustración 30 "Fco. I. Madero, Morelia"
google.maps.com 11.11-16

Iluminación:

La iluminación empleada en el proyecto es totalmente natural por el día, por la naturaleza del proyecto, y por las noches se usa iluminación artificial por medio de lámparas estilo colonial y spots de luz cálida.



Ilustración 31 "Iluminación de noche en centro histórico de Morelia" <http://www.viviendoamexico.com/>
fecha de consulta: 1-10-16

Línea del tiempo Mejoramiento de la Imagen Urbana



Ilustración 32 "México en 1850" Imagen tomada de la página <http://archivo.eluniversal.com.mx>.2016

1850. La Sociedad Mexicana seguía siendo mayormente rural, vivía del cultivo de la tierra y habitaba en poblaciones pequeñas; las cuales carecían de drenaje, agua potable, alumbrado público y electrificación, etc.



Ilustración 33 "Las ciudades en el gobierno de Díaz" Imagen tomada de la página <http://portalacademico.cch.unam.mx/>.2016

1877. Con la modernización todo cambio, las nuevas vías de comunicación unieron a las poblaciones e impulsaron el desarrollo de las industrias y del comercio. Los asentamientos humanos crecieron se convirtieron en ciudades, centros de trabajo y centros de desarrollo cultural. Llegaron a México muchos inventos derivados de la segunda revolución industrial, como el ferrocarril, el teléfono, energía eléctrica y el automóvil; así como las vacunas y medicamentos modificando la vida en las ciudades y poblaciones grandes, Díaz controlaba el gran territorio a través de la amplia red ferroviaria, telegráfica y telefónica (México había entrado a la edad moderna).



Ilustración 34 IDEM.

1890. Al impulsar el desarrollo en las pequeñas ciudades y con ayuda de la implementación de las industrias, la migración a varios sitios aumento, la población foránea que buscaba un trabajo estable en alguna industria contribuyó a la necesidad de construcciones, infraestructura y servicios para solventar las necesidades del pueblo. Muchas industrias petroleras visualizaron a México como potencial para desarrollar sus empresas, así mismo, inicio la construcción de la presa Necaxa que abastecería de energía eléctrica a la Ciudad de México, en estos tiempos las ciudades ya contaban con vialidades, alumbrado público, electrificación, transporte en automóvil etc.



Ilustración 35 "historia de México" Imagen tomada de la página <http://codex.colmex.mx:8991/>. 2016

1920. La sociedad presenta necesidades en el sector salud y educación por lo cual surgen centros de salud conocido como IMSS y la secretaria de educación pública, con esto la primera universidad en México, además de las plazas que sirven para la recreación de los ciudadanos. Ahora con los conocimientos de la población y las actualizaciones del tiempo se tiene la preocupación de la proyección de la ciudad, por lo cual se busca hacer los cambios necesarios para embellecer las ciudades.



Ilustración 36 IDEM.

1950. El término de mejoramiento de la imagen urbana se acuñó por primera vez y se refiere al reordenamiento de la estructura urbana de una zona determinada en una ciudad, estas propuestas se hacen en sitios que han perdido su funcionalidad, calidad habitacional o deterioro de sus espacios públicos.



Ilustración 37 IDEM.

1968. Las actividades de ocio ahora forman parte de la vida cotidiana de la población, en el año 1968 México es sede de los juegos olímpicos por lo que las necesidades en cuanto a la infraestructura cambian, además de lo importante que es para la sociedad mexicana proporcionar una buena imagen a los turistas que tendría que recibir el país, para dejar excelentes referencias a nuestros visitantes para lo cual se llevan a cabo restauraciones y construcciones que evidencien la estética de México



Ilustración 38 IDEM



Ilustración 39 IDEM



Ilustración 40 "cronología Mexicana", Imagen tomada de la página <http://www.cursosinea.conevyt.org.mx/>

1976. Debido al crecimiento demográfico, se empiezan a crear normativas que establecen la estructura de la planeación urbana, identificando los planes que operaran en los distintos ámbitos territoriales, estableciendo plazos para que todas las entidades federativas emitan sus propias leyes en materia. Pasando por los correspondientes planes de desarrollo urbano, estatales, municipales, y de centros de población, aprovechando de manera eficiente los recursos destinados a su desarrollo.

1980. El cambio de la administración federal y la evolución de la ciudad hacen que las leyes se modifiquen de acuerdo a las necesidades espaciales de la población para poder hacer que el funcionamiento de las ciudades sea el adecuado en muchos aspectos como lo son:

- La estética
- La fluidez en la circulación
- La funcionalidad
- El abastecimiento en servicios públicos
- Infraestructura

1990. Naturalmente, en la medida que las ciudades crecen, van requiriendo nuevas formas de gobierno y reglas de organización urbana, que definan el espacio público y las edificaciones que los envuelven. En este sentido la ciudad en esta década es un devenir de su pasado que continuara proyectándose al pasar los años.



Ilustración 41 "modernización de las ciudades"
Imagen tomada de la página
<http://www.insumisos.com/2016>

2000. El nivel de crecimiento es tal que se pueden identificar las prioridades de los diferentes espacios en la ciudad sobre todo en los espacios públicos, como por ejemplo las vialidades, que son separadas en varios tipos como son: Av. Principal, Boulevard, calles secundarias, etc.; cada una de estas con importancia de acuerdo al tránsito, dimensiones y ubicación. Además de las plazas o monumentos que muestran la identidad del sitio.



Ilustración 42 IDEM

2010. La regeneración y consolidación urbana de este tiempo muestra ahora varios aspectos que interfieren en las propuestas de mejoramiento, como el diseño y su estética, la planeación estratégica, la política, la cultura, así como las tradiciones y costumbres características de la zona a intervenir. Todo esto con la intención de hacer resaltar las ciudades y los elementos característicos de cada una de estas por dichos aspectos.



Ilustración 43 IDEM

2020. Actualmente las supresiones de las causas de deterioro, la superación de deficiencia y carencias así como el mantenimiento del equilibrio ecológico y estado de las ciudades llevan un proceso mucho más completo que años atrás, los estudios del medio natural, el medio artificial y los valores culturales tienen gran influencia en el diseño; las ciudades ahora muestran que la sustentabilidad en los diseños es muy importante, así como el uso de vegetación que ayude un poco con la contaminación que la ciudad ejerce por su funcionamiento y lo que éste desprende.

Se busca crear o mejorar las ciudades para que además de ser funcionales, sean cómodas y estéticas cumpliendo con las expectativas de la mayoría de los usuarios que formamos parte de ellas.

MARCO SOCIOCULTURAL

Datos Poblacionales

En base a datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la población que existe hasta el año 2015 es de **75 632 habitantes**⁹ para tener una noción del crecimiento de la población, se desarrolló la siguiente grafica (Ilustración 1), con datos obtenidos de la misma fuente, del año **2000, 2005, 2010 Y 2015** ¹⁰. Después se graficó la población del año 2015, dividiéndolo en dos grupos (hombres y mujeres) subdividiéndolos 3 grupos de edades, los datos resultantes fueron: (Tabla 1 e Ilustración 2)

Tabla 1

Años	Habitantes	Sexo
00-17 años	12 890 hab	Hombres
00-17 años	12 804 hab	Mujeres
18-64 años	20 020 hab	Hombres
18-64 años	23 018 hab	Mujeres
65 años y más	3 126 hab	Hombres
65 años y más	3 739 hab	Mujeres

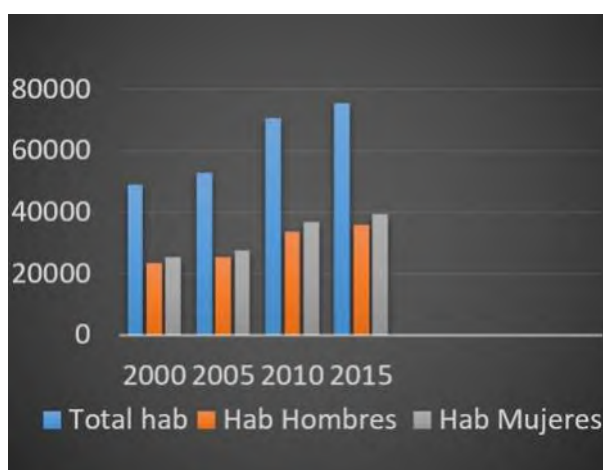


Ilustración 1 Grafica realizada por Eduardo Alfaro en base a datos obtenido del INEGI

Ilustración 2 Grafica realizada por Eduardo Alfaro B. en base a datos obtenido del INEGI

⁹ "INEGI" <http://www.inegi.org.mx/> (12/09/2016)

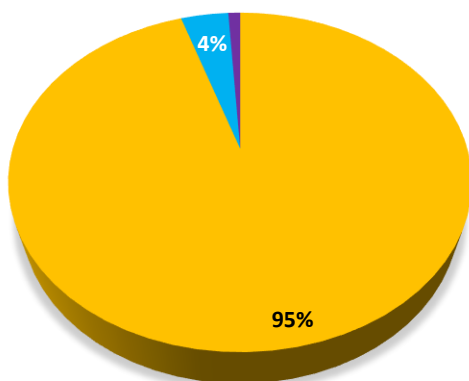
¹⁰ "censos y conteos inegi" (12/09/2016) <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/default.aspx>

Opinión de La población de Zacapu ante el proyecto

Resumen de entrevistas

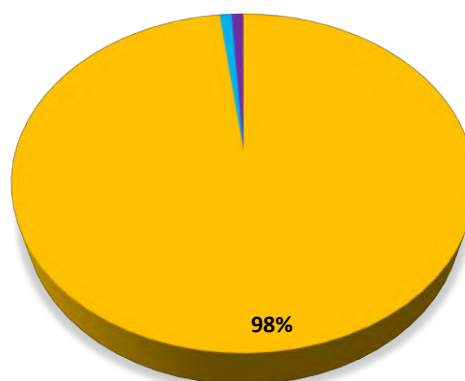
La imagen de la avenida Morelos es pésima

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



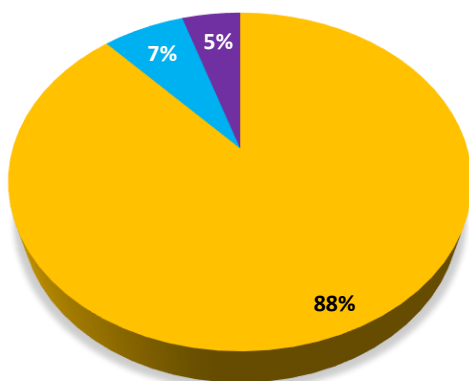
El espacio de la banqueta es insuficiente

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



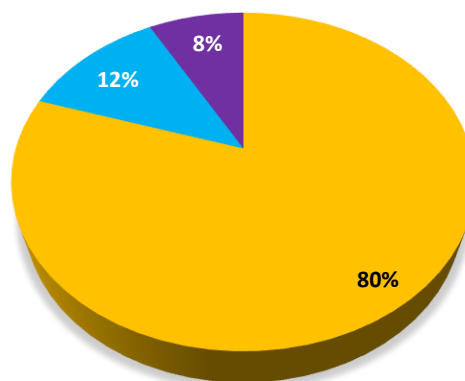
La señalética en la mayoría de la avenida es nula

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



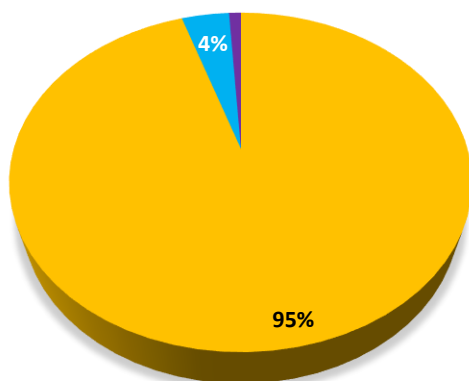
Hay basura en las calles por que no hay papeleras

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



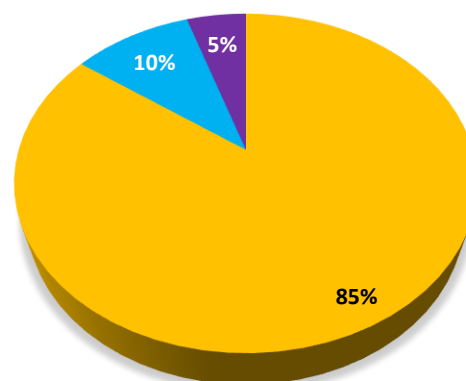
Caminar una cuadra para tomar transporte publico

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



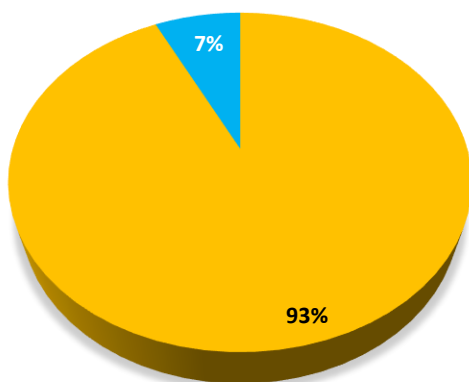
La Avenida Morelos parece un tianguis mas que calle

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



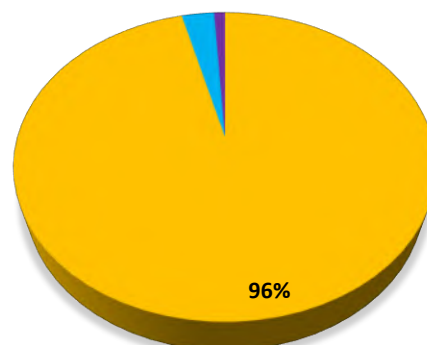
Como ciclista, moverse por la Av. Representa un peligro

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



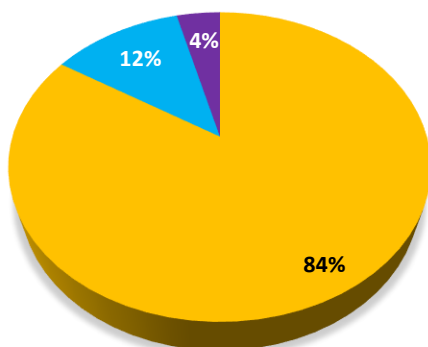
La avenida se vería mejor si no hubiese espacio para estacionar vehículos

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



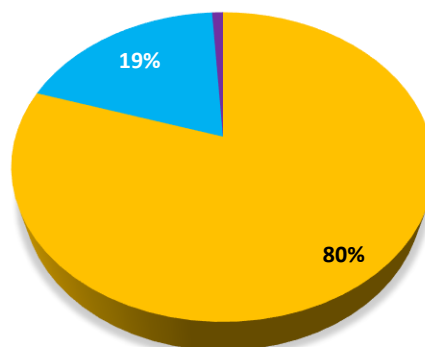
Como conductor, no tengo problemas en caminar 200m o pagar por estacionar mi auto.

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



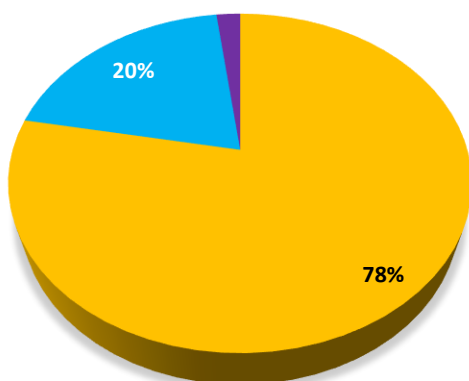
Como turista, la imagen urbana de la avenida no es grata ni atractiva

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



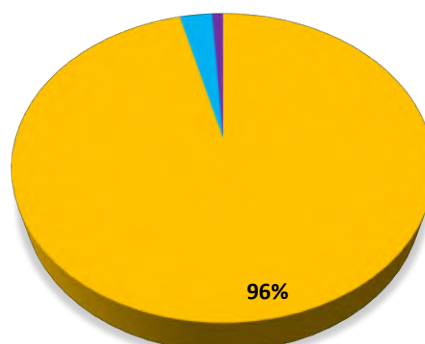
El transporte publico causa problemas dentro de la avenida

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



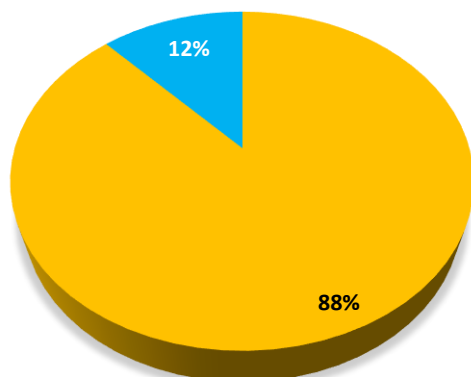
El transporte publico puede moverse a calles paralelas y perpendiculares a la avenida

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



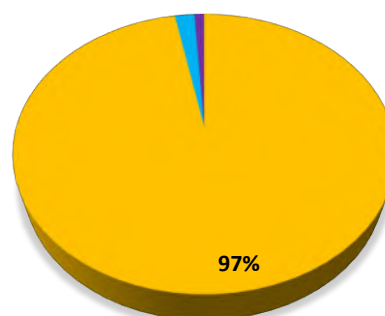
Las zonas de carga y descarga no se respetan

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



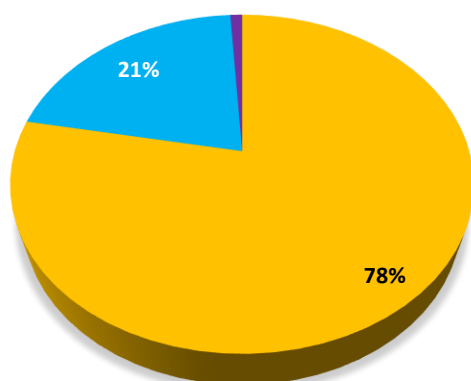
Los cruces a nivel de banqueta son la mejor opción para personas con capacidades diferentes

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



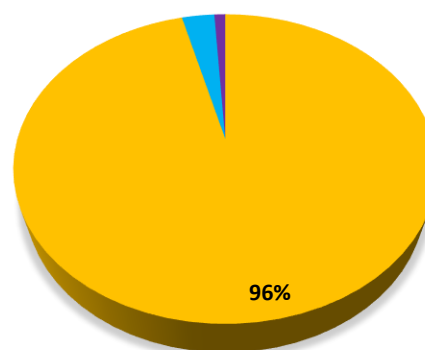
El comercio informal da mala imagen

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



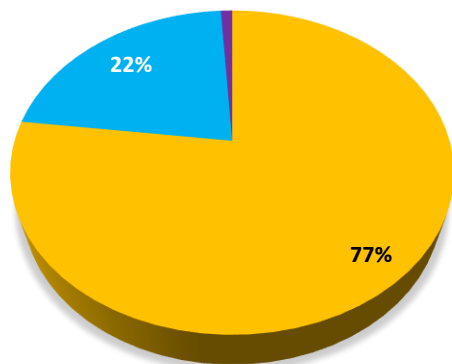
Como comerciante, puedo aceptar que me reorganicen en una zona especial y adecuada

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



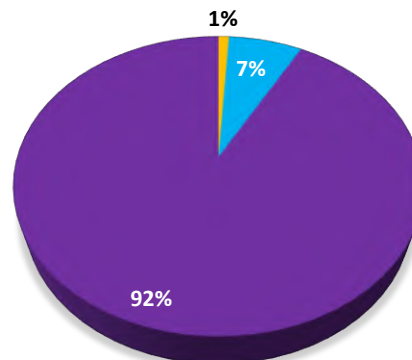
Los elementos como postes, lámparas y otros verticales están mal ubicados

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



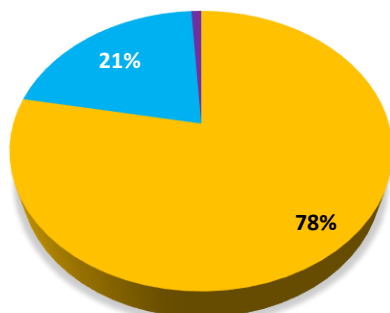
Como persona de capacidades diferentes, la banqueta tiene las condiciones adecuadas para su traslado

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



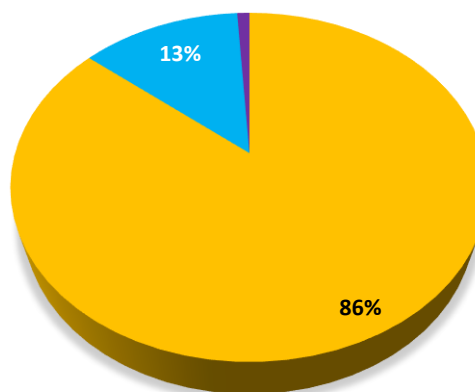
Como taxista, no tengo problemas en mover el sitio a calles perpendiculares

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo



La circulación de los autobuses sería mejor si tuviesen un carril especial

■ De acuerdo ■ Indiferente ■ En desacuerdo

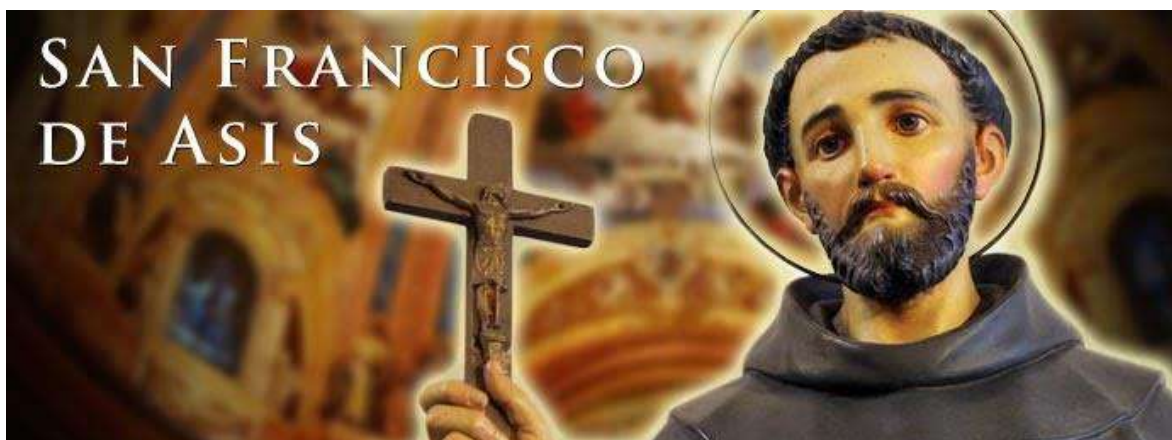


TRADICIONES

En base a datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el año 2015 la población de la ciudad de Zacapu es de **75, 632** habitantes aproximadamente. Población que se vería beneficiada en su totalidad por la ubicación del sitio a intervenir, la ubicación del sitio es dentro del radio centro de la ciudad por lo que en su mayoría la población transita por el sitio de forma regular.

Los usuarios que podemos identificar interfieren en el proyecto son usuarios en general, por la naturaleza del proyecto, ubicación del sitio y funcionamiento de la ciudad.

La ciudad de Zacapu es un lugar con múltiples costumbres y tradiciones que hasta la fecha se han conservado, los días **3, 4 y 5 de Octubre** se lleva a cabo una fiesta patronal En honor al Santo *San Francisco de Asís*.



Una de las festividades de mayor popularidad son las danzas tradicionales de las Guarecitas portando su traje tradicional y bailando el Toro de Once con Bandas de Viento tras de ellas, llegando al ruedo donde se lleva a cabo el tradicional jaripeo, después de eso se va bailando hasta la plaza de Tarejero donde se deja el Torito.



Imagen usada como referencia a ejemplo de fiestas donde se utiliza un objeto similar al de la imagen al que le añaden fuegos artificiales y danzan hasta que termina de quemar su contenido, como nota: La persona que toma el “torito” danza y baila simulando a un toro que persigue a las personas



Imagen usada como referencia a ejemplo de los bailes y danzas de las culturas de la región

Fiestas Populares:

24 de Junio Fiesta de San Juan Bautista

26 de Julio Festividad en honor a Santa Ana.

15 de septiembre Celebración de la tradicional carrera ciclista, que ha proyectado a destacados ciclistas y que han triunfado a nivel local y nacional como lo fueron Armando Martínez y Rodolfo Vitela entre otros.

Noviembre Feria tradicional agrícola, ganadera y comercial.

12 de Diciembre Celebración en honor a la virgen de Guadalupe, realizada en la cabecera municipal y en la mayoría de las comunidades.

Una de las tradiciones extintas en la actualidad, es la ceremonia del pato volador, similar a la de los voladores de Papantla que representan la forma en que los dioses descendían a la tierra; La Topa, fiesta regional de origen purépecha, llamada también fiesta de las flechas, en donde las víctimas que se ofrendaban a los dioses eran asaltadas por los beneficios de las buenas cosechas, Fray Jacobo Daciano la transformo en festival de los 9 barrios primitivos, otorgándole a cada uno un día de fiesta. Actualmente no se celebra en la Cd. de Zacapu por razones de seguridad, solo en algunas comunidades donde se adornan animales y las personas se visten a la usanza y se ponen juergas de fruta, concluyendo en un agradable jaripeo que se repite por 3 días consecutivos.



Imagen usada como referencia a ejemplo de las fiestas de toros.



Imagen usada como referencia a ejemplo de la ceremonia extinta "Pato volador"

Conclusión

La cantidad de personas en la avenida Morelos de Zacapu, realizando actividades comerciales es muy elevada, por lo que la infraestructura no es suficiente, es por ello que el estudio anterior, de casos análogos nos proporciona varios ejemplos de una buena planeación para satisfacer las necesidades de los usuarios que se trasladan en esta área de estudio, como se pudo observar en la peatonalización y repavimentación de la avenida Venezuela, la peatonalización de la calle carrera 14 y el proyecto de mejoramiento de la imagen urbana de un segmento de la avenida Francisco I. Madero poniente cuentan con iluminación natural por el día e iluminación artificial por las noches aunque las propuestas de luminaria varían de acuerdo al diseño, la articulación del espacio de la mayoría de los casos estudiados cuenta con áreas organizadas en base a un eje longitudinal.

La evolución del tema a este nivel nos proporciona el diseño de espacios con identidad propia e intenta reflejar parte de la historia del sitio donde se llevan a cabo, es por ello que intentamos dar como resultado un proyecto contemporáneo que refleje la identidad de la ciudad de Zacapu, y que además sea cómodo recorrerla caminando y se pueda disfrutar la estadía en el espacio.

MARCO FÍSICO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción

En el siguiente capítulo se encuentra la ubicación geográfica de Zacapu, este capítulo nos apoya para saber la ubicación exacta, así como una ruta desde el centro de la capital michoacana hasta el área de intervención, esto con el fin de esclarecer la ubicación a las personas que no conocen la ciudad de Zacapu.

Otro punto de importancia para poder realizar la propuesta de diseño es el análisis del clima ya que este puede condicionar el diseño, es por ello que se muestra una gráfica de temperaturas indicando máximas, medias y mínimas, y el rango de confort, además del asoleamiento y las sombras en referencia a la avenida Morelos. La precipitación pluvial graficada, indicando meses más húmedos y más secos.

Los vientos dominantes en un año indicando gráficamente su dirección, estos elementos del clima nos permiten proponer elementos, vegetación, y diseñar un espacio que sea cómodo la mayor parte del año para los usuarios que forman parte de esta intervención. E identificar el tipo de suelo y rocas para la propuesta de sistemas constructivos.

UBICACIÓN

La ciudad de Zacapu se localiza al norte del Estado, limita al norte con Villa Jiménez, Penjamillo, Tlazazalca y Panindícuaro, al este con Coeneo, al sur con Nahuatzen, Cherán y Erongarícuaro, al oeste con Purépero y Chilchota. Su distancia a la capital del Estado es de 81.6 kms. El proyecto se planteó para la avenida principal José María Morelos, ubicada en la misma Ciudad.

Ilustración 1 Imágenes de google Maps, para fin de explicar gráficamente la ubicación del proyecto, obtenidas de Google Maps.



FORMA DE LLEGAR AL SITIO

La ciudad cuenta con 3 accesos;

Acceso **Noreste**, carretera **Villachuato - Michoacán Zacapu 10**

Acceso **Sureste** y **Suroeste** la carretera **Guadalajara - Morelia 15**

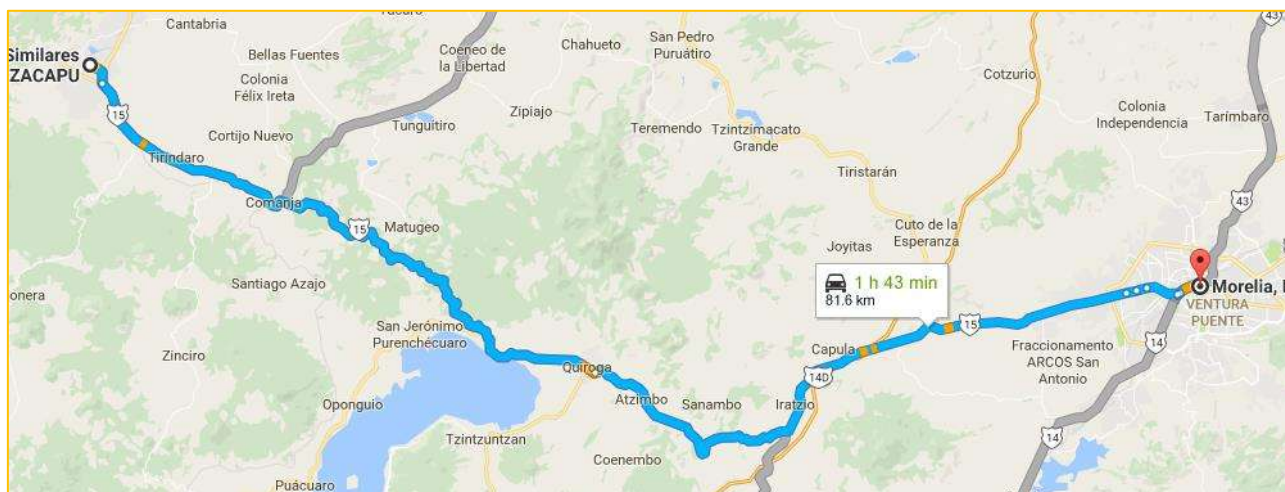


Ilustración 2 imagen que muestra gráficamente la distancia entre Morelia y Zacapu, Michoacán. Obtenida de Google Maps, 2016.

CLIMA

La temperatura de la ciudad de Zacapu oscila entre los 12°C y los 18°C¹, en el siguiente gráfico se pueden apreciar las temperaturas graficadas de un año, indicando las temperaturas máximas, las temperaturas medias y las temperaturas mínimas; el área verde que comprende de los 17° C a los 23° C indica el rango de confort.

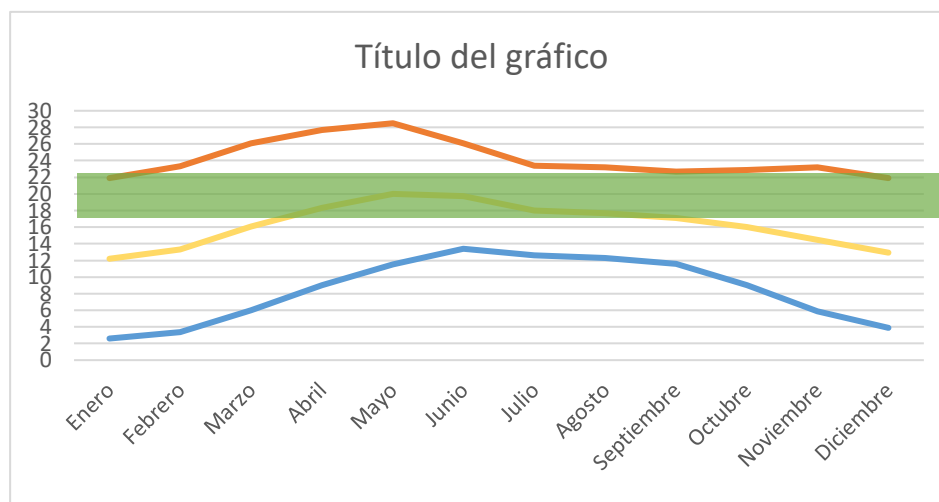


Ilustración 3 grafica de temperatura anual, Zacapu, Normales Climatológicas Zacapu, CONAGUA, fecha de consulta 2016

En las siguientes imágenes se observa la gráfica solar, que muestra las proyecciones del sol en referencia a la ciudad de Zacapu, en color azul se observa la avenida Morelos, esto nos indica que la mayor parte del día se tendrá una exposición al sol, para lo cual proponemos el uso de vegetación que nos proporcione sombras en banquetas para que los usuarios puedan transitar la avenida de una forma más cómoda independientemente de la hora, haciendo que el flujo de personas sea constante en el día y puedan llevarse a cabo las actividades correspondientes a cada usuario. El círculo amarillo y su línea roja muestra la proyección solar a la hora en la que el porcentaje de personas realizando actividades en el área de estudio es mayor.



Ilustración 4 “sombras y grafica solar”, la imagen muestra las sombras y la gráfica solar proyectadas en base a la avenida Morelos en Zacapu, Michoacán, obtenida de <http://www.sunearthtools.com/dp>, fecha de

¹ “clima”, Prontuario de Información Geográfica Municipal de los Estados Unidos Mexicanos, Zacapu, Michoacán de Ocampo 2009, INEGI, fecha de consulta 2016.

En la siguiente imagen se puede observar la proyección de las sombras en relación al área de estudio, la cual se encuentra señalada en color rojo, estas imágenes muestra información actual del día 16 de enero de 2017.

Las sombras proyectadas de los edificios de la acera sur-oeste, se pueden aprovechar para proporcionar sombra a la calle, refrescando el área de estudio y beneficiando el aprovechamiento del espacio completo y de las dos banquetas propuestas, así como de la ciclovía.



Ilustración 5 IDEM

Se cuenta con un rango de precipitación pluvial entre 800mm y 1200 mm, en la siguiente gráfica se muestra la precipitación pluvial por mes, en un periodo de un año, dando como resultado los meses con mayor precipitación que son de Junio a Octubre y más secos de Noviembre a Mayo.

Los vientos dominantes soplan del suroeste, salvo en enero y febrero, meses durante los cuales cambian al noreste. En el periodo de primavera-verano se busca aprovechar la ventilación cruzada, refrescando el ambiente por medio de dispositivos pasivos de control solar como la vegetación, y en el periodo de otoño-inviernos, la misma vegetación funcionara como barrera para impedir el golpe directo de los vientos dominantes.

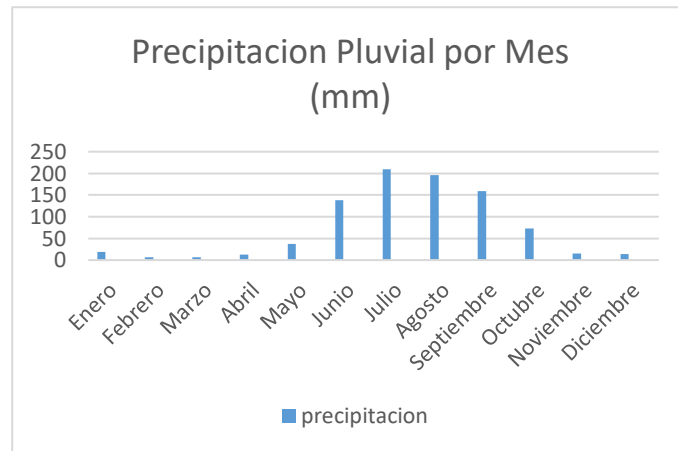


Ilustración 6 " precipitación pluvial" la gráfica muestra la precipitación pluvial en Zacapu en un periodo de un año, con información de Normales Climatológicas, CONAGUA, elaborada por Deisy Yamilet Marrón Reyes.

Marzo a diciembre

Enero y febrero



FISIOGRAFÍA

La ciudad de Zacapu se encuentra ubicada entre los paralelos $19^{\circ} 41'$ y $19^{\circ} 59'$ de latitud norte; los meridianos $101^{\circ} 41'$ y $102^{\circ} 01'$ de longitud oeste y altitud de 2000 y 3300 msnm.²

Flora: las principales formaciones vegetales en la región de Zacapu son Los bosques de pinos, el bosque mesófilo de encinos a mediana altitud, los bosques claros salpicados de encinos y madroños, El matorral abierto de huizache, caahuate, zapote blanco, colorín y nopales.

Fauna: pescadas actualmente, como la carpa y el israel, hay también chehuas, caravites, bagres, huachinangos, almejas.



² Prontuario de Información Geográfica Municipal de los Estados Unidos Mexicanos, Zacapu, Michoacán de Ocampo 2009, INEGI, fecha de consulta 2016.

Topografía

El rango de pendiente es del 15 por ciento
Sistema montañoso de la región de Zacapu
es el eje Neovolcánico.

Geología

En el área de estudio podemos encontrar en mayor porcentaje rocas ígneas extrusivas basálticas, es un material compacto, duro, no se encuentra en grandes bloques y es adecuado para su uso en construcción.



Edafología

El uso de suelo en la ciudad de Zacapu, es urbano, ya que se identifican distribución de espacios con fines específicos como habitacional, cívico, comercial, industrial, recreativo y de equipamiento, entre otras.

Suelo

El tipo de suelo del área de estudio es el Andosol, son suelos de origen volcánico de color oscuro y muy poroso, tienen alta capacidad de retención de humedad.³



³ "Andosol", <http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/INTERNET/EdafIII.pdf>, fecha de consulta 2016.

Conclusiones

En Zacapu predominan las bajas temperaturas y los vientos dominantes frescos, es por esto que se propone el uso de vegetación, para evitar el choque directo de estos vientos en la temporada de otoño e invierno, pero esta misma vegetación es aprovechada como dispositivo de control solar en el periodo de primavera verano, además de ayudar a purificar un poco el ambiente de la avenida Morelos porque en la actualidad la vegetación en la zona es muy escasa.

Gracias a esta investigación podemos darnos cuenta de la vegetación que podemos proponer, para que esta no necesite de mucho mantenimiento y que además de ayudar con lo dicho anteriormente sirva como elemento estético.

Para evitar el encharcamiento de aguas en periodo de lluvias se propone el uso de rejillas y la utilización de concreto en el carril de circulación vial ya que tiene un nivel de absorción mejor que es asfalto, además este permite la mejor reflexión de luz.

MARCO URBANO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción

Este capítulo se ha elaborado con el fin de ubicar la avenida Morelos en el ámbito urbano y saber cuáles con sus colindancias, saber la infraestructura con la que cuenta el área de estudio, como la electrificación, red de agua potable, drenaje y alcantarillado, comunicaciones y transporte.

Es importante ubicar de la misma forma el equipamiento de la zona, ya que estos espacios pueden funcionar como nodo según el rango de influencia y la capacidad de servicio.

Al identificar la avenida Morelos como avenida principal de la ciudad de Zacapu y como la mayor área comercial de la región, sabemos el nivel de importancia del área a intervenir, por lo cual nos importa conocer las vialidades cercanas a esta área.

Por motivo de proyecto es de suma importancia conocer las dimensiones del terreno conociendo la longitud, que es de 1 km y saber su superficie total del terreno, de esta forma se tiene un criterio de las dimensiones a proponer en el diseño del proyecto.

Infraestructura

La infraestructura urbana e instalaciones forman parte del paisaje y se generan a partir de servicios que se prestan a la comunidad, como por ejemplo las instalaciones de teléfonos, electricidad, comunicaciones, entre otros, están distribuidos a partir de cableado aéreo y por medio de postes y transformadores. Es importante señalar que por efectos de intemperismo y falta de mantenimiento adecuado, dichas líneas han perdido su sujeción y por lo tanto su posición; por lo que afectan drásticamente la imagen de las fachadas que presentan gran cantidad de cables que las atraviesan, corren y cuelgan a lo largo de ellas.

El servicio de agua potable y alcantarillado, se distribuye a partir de una red de agua potable por medio de medidores y para las aguas residuales por medio de registros de aguas negras así como una red que lleva este producto a un pozo de descarga.

El mobiliario urbano en la zona es mínimo, este conjunto de elementos proporcionan la imagen actual de la avenida Morelos.

Las rutas de transporte colectivo de la ciudad de Zacapu, afecta a la circulación vehicular en el área de estudio, actualmente se identificaron 10 rutas diferentes.

Equipamiento

En el área de estudio se encuentra equipamiento variado como mercado, estacionamiento público, hotel, central de autobús, teatro, bares y cafeterías.



Ilustración 3 "cableado" la imagen nos muestra el cableado aéreo en la AV. Morelos, foto por. EAB



Ilustración 4IDEM



Ilustración 5 "red de agua potable" la imagen muestra la red de agua potable de la Av. Morelos, foto por. <http://www.noticiamichoacan.com/> fecha de consulta 2016

Vialidad

La avenida Morelos es la avenida principal de la ciudad de Zacapu, cuenta con nueve Intersecciones de calles y tiene una longitud total de 1 km, el ancho de esta no es constante ya que al extremo Este tiene un ancho de 20m, y este va disminuyendo hasta llegar al centro de la ciudad con un ancho de 10m



Ilustración 6 "Av. Morelos" la imagen muestra la avenida Morelos, foto por. EAB

Área de estudio

El terreno tiene una superficie total de 12,000m² (doce mil) metros cuadrados aproximadamente.

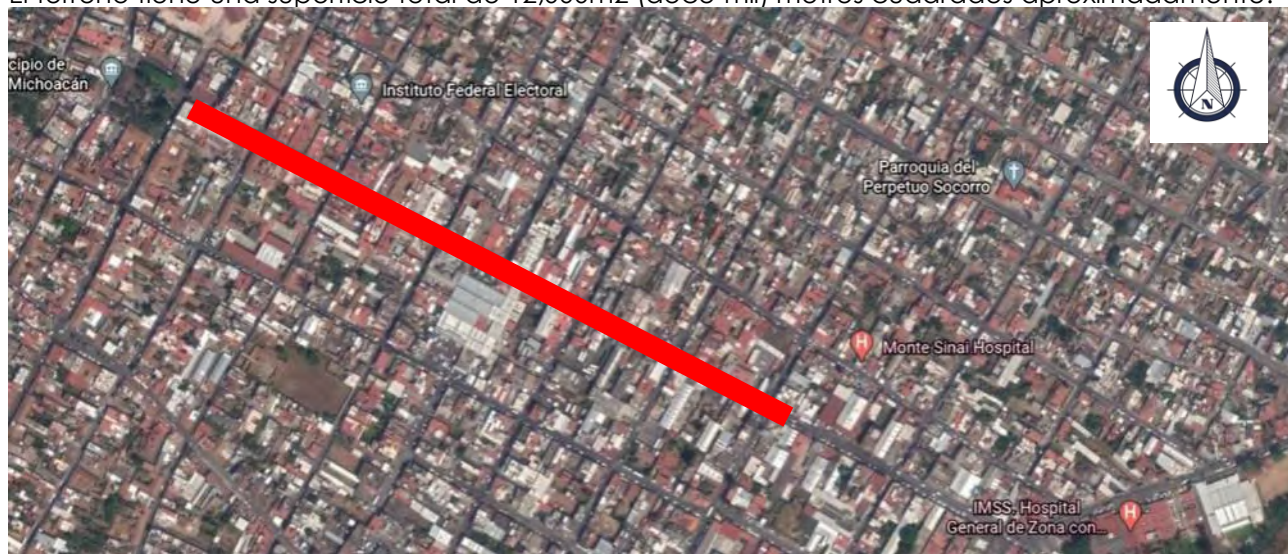
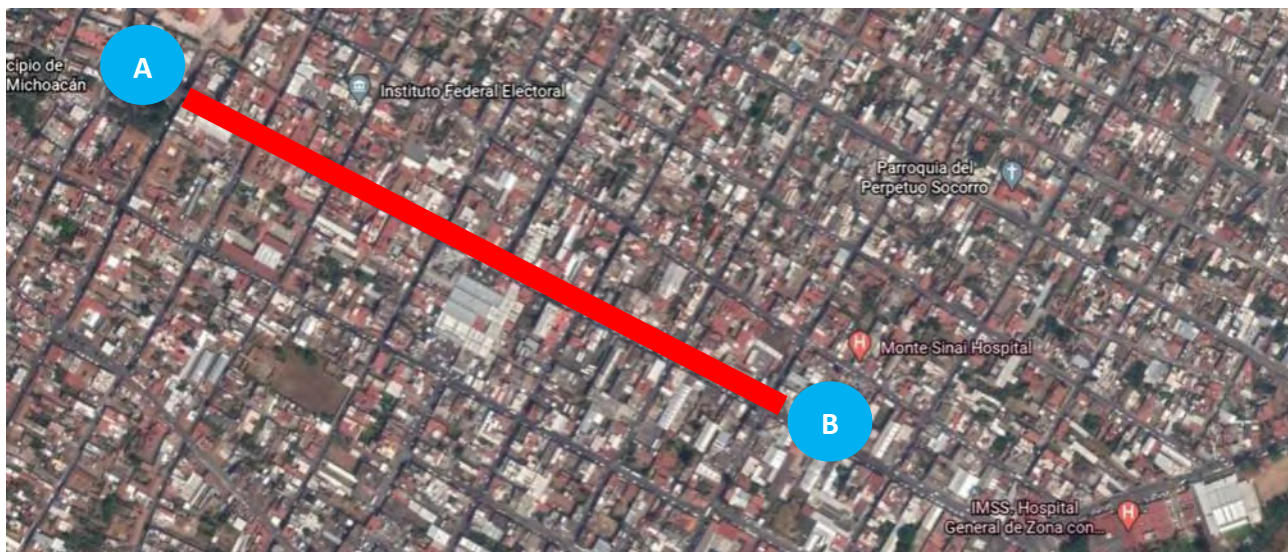


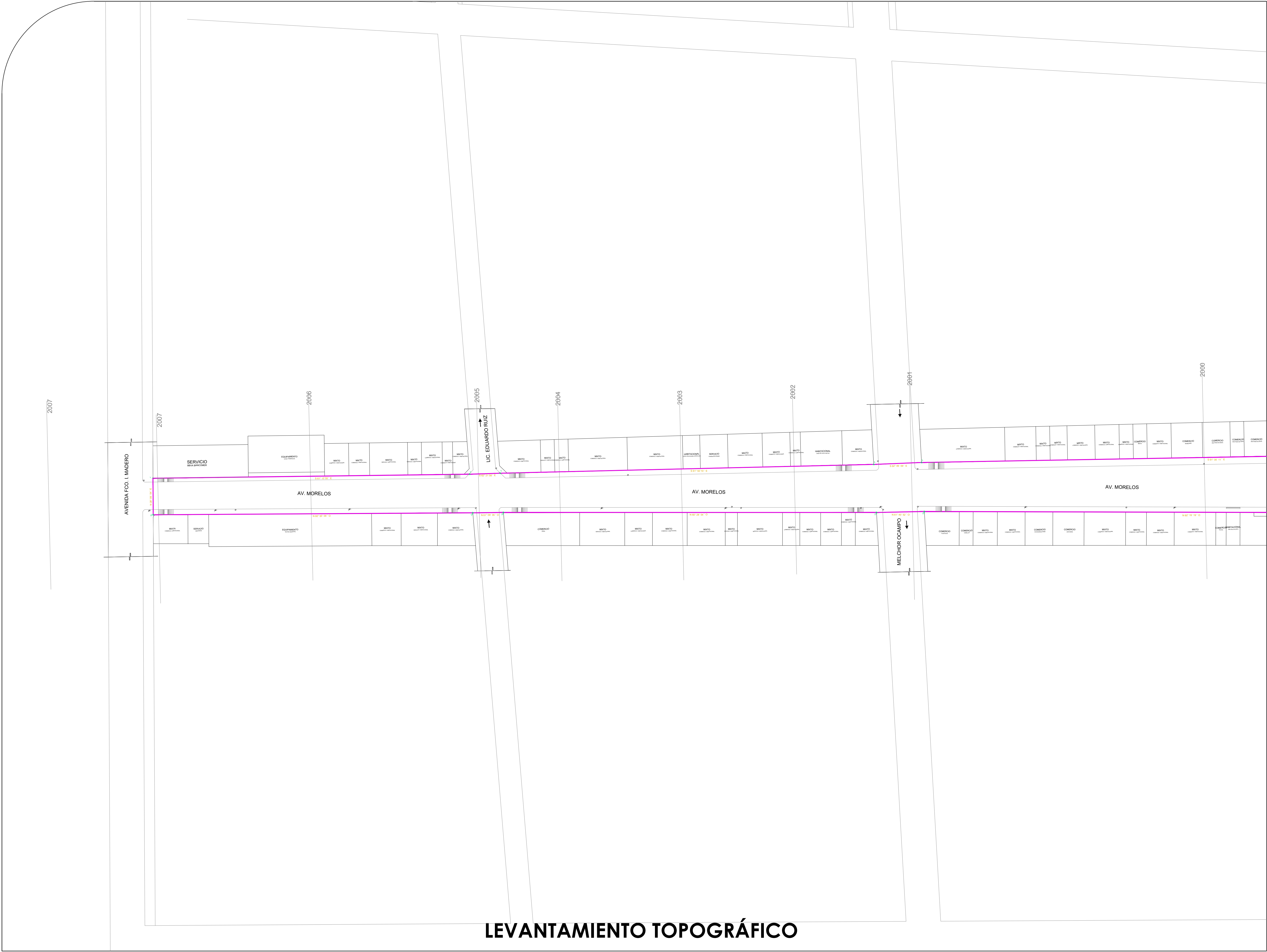
Ilustración 7 "terreno" la imagen muestra el área a intervenir en color rojo, imagen obtenida por medio de <https://www.google.com.mx> fecha de consulta 2016

Plano topográfico

El terreno tiene una diferencia de **12m A-B**. Teniendo en la zona **A) 2005msnm** y en la zona **B) 1993msnm**, dando aproximadamente una pendiente del 1.5%, como se muestra en la imagen.



Se anexa el plano topográfico para fines de comprensión: **Plano LUA-01 a LUA.05**



LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO

ORIENTACIÓN

MACROLOCALIZACIÓN



SIMBOLOGÍA

	Perimetro del área de estudio
	Curva de nivel
	Dirección del tramo medido
	Vertice del Plano de estudio
	Rampa vehicular o peatonal
	Poste con luminaria
	Semaforo, Poste de CFE, Telmex, Cable, etc, Poste de camaras de seguridad y elementos verticales
	Area verde
	Pila de agua externa
	Fuente

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA
EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU

4. Levantamientos Urbanos Arquitectonicos

UBICACIÓN:
Av. Morelos

COLONIA:
Centro

PLANO:
Levantamiento Topográfico

CIUDAD:
Zacapu, Mich.

REVISÓ:
Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza

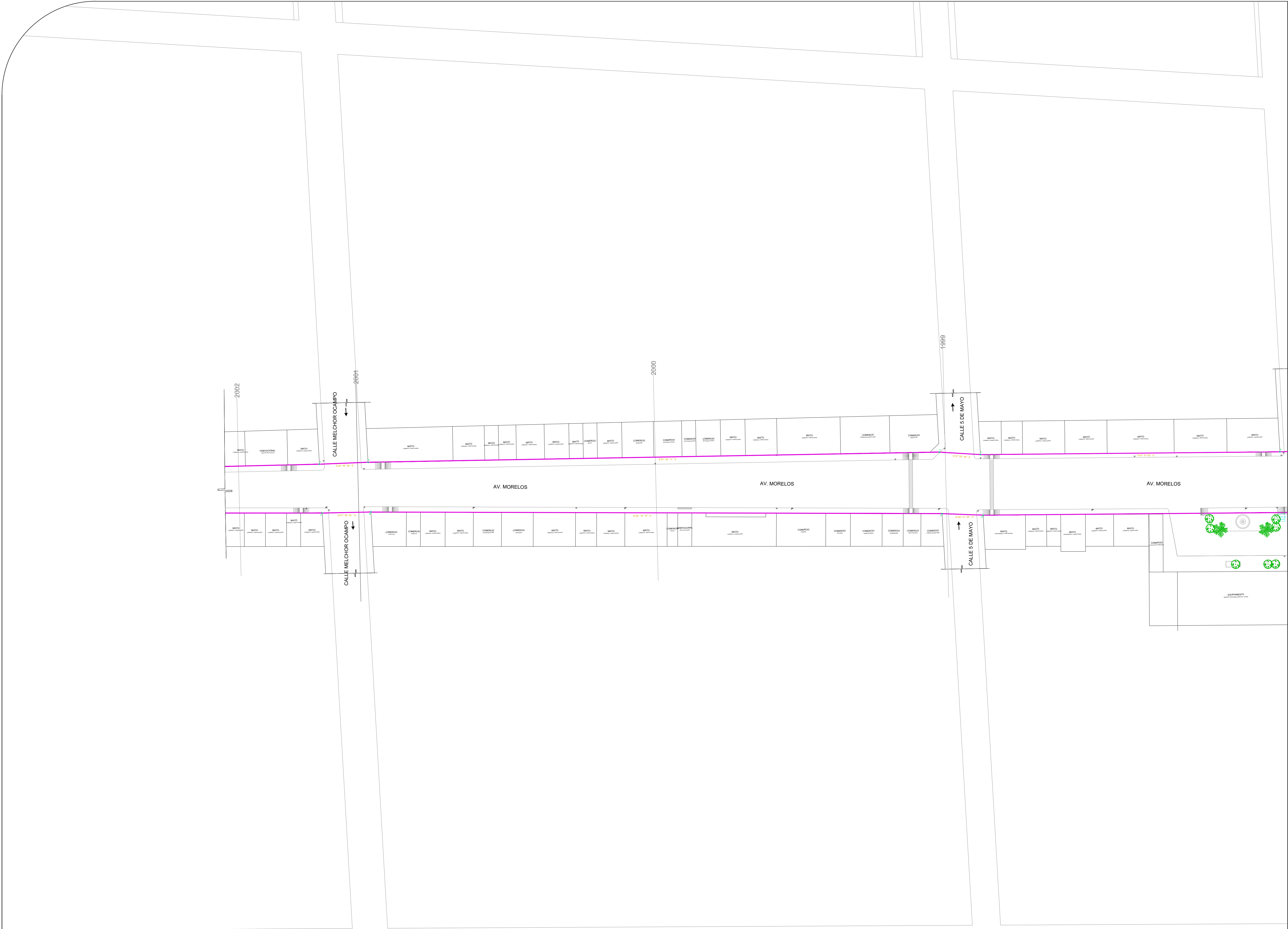
PROYECTÓ Y DISEÑO:
Deisy Yamilet Marrón Reyes
Eduardo Alfaro Butanda

CLAVE:
LUA
01

QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

ESCALA:
1:500

ACOTACIÓN:
Metros



LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO

ORIENTACIÓN

MACROLOCALIZACIÓN



SIMBOLOGÍA	
	Perimetro del área de estudio
	Curva de nivel
	Vertice del Plano de estudio
	Rampa vehicular o peatonal
	Poste con luminaria
	Semaforo, Poste de CFE, Telmex, Cable, etc, Poste de camaras de seguridad y elementos verticales
	Area verde
	Pila de agua externa
	Fuente

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA

EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU

4. Levantamientos Urbanos Arquitectonicos

UBICACIÓN:
Av. Morelos

COLONIA:
Centro

CIUDAD:
Zacapu, Mich.

PROYECTÓ Y DISEÑO:
Deisy Yamilet Marrón Reyes

REVISÓ:
Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza

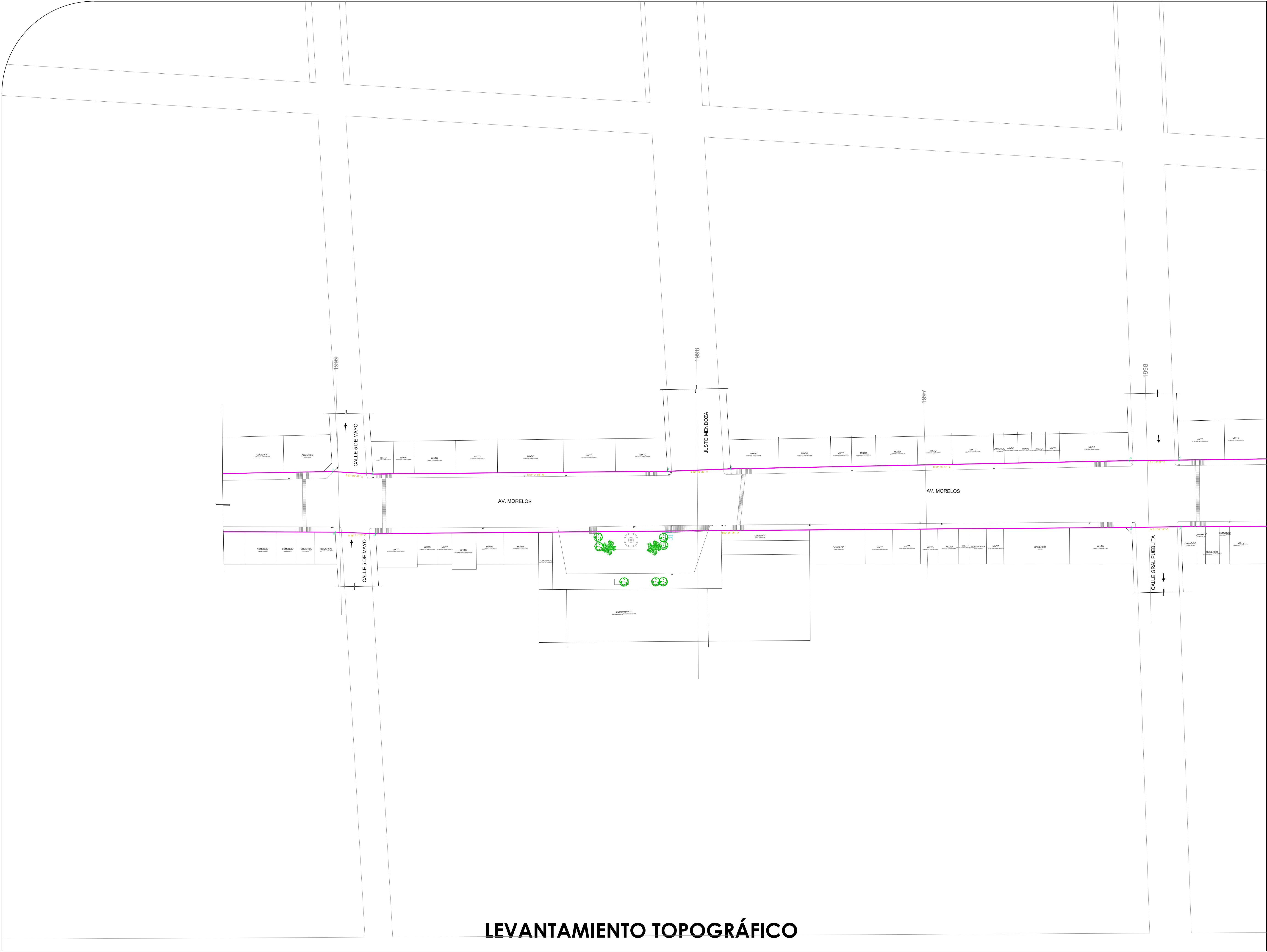
PLANO:
Levantamiento Topográfico

ESCALA:
1:500

ACOTACIÓN:
Metros

QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

CLAVE:
LUA
02



ORIENTACIÓN

MACROLOCALIZACIÓN

CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN

SIMBOLOGÍA

Perimetro del área de estudio

Curva de nivel

Dirección del tramo medido

Vertice del Plano de estudio

Rampa vehicular o peatonal

Poste con luminaria

Semaforo, Poste de CFE, Telmex, Cable, etc, Poste de camaras de seguridad y elementos verticales

Area verde

Pila de agua externa

Fuente

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA
EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU

4. Levantamientos Urbanos Arquitectonicos

UBICACIÓN:
Av. Morelos

COLONIA:
Centro

CIUDAD:
Zacapu, Mich.

PROYECTÓ Y DISEÑO:
Deisy Yamilet Marrón Reyes
Eduardo Alfaro Butanda

REVISÓ:
Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza

PLANO:
Levantamiento Topográfico

QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

ESCALA GRAFICA:

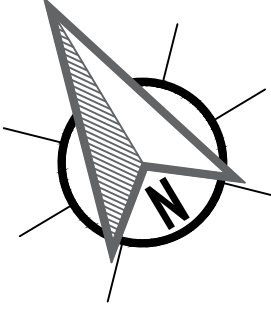
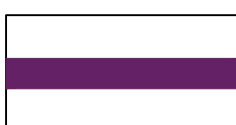
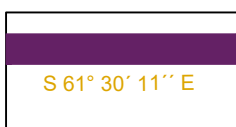
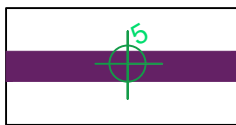
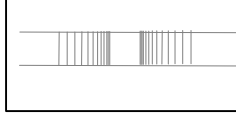
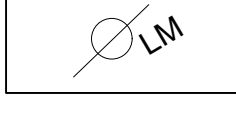
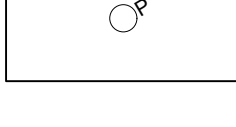
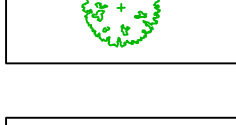
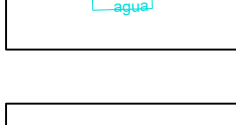
ESCALA:
1:500

ACOTACIÓN:
Metros

CLAVE:

LUA
03



ORIENTACIÓN		MACROLOCALIZACIÓN	
			
CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN			
			
SIMBOLOGÍA			
	Perimetro del área de estudio		
	Curva de nivel		
	Direccion del tramo medido		
	Vertice del Plano de estudio		
	Rampa vehicular o peatonal		
	Poste con luminaria		
	Semaforo, Poste de CFE, Telmex, Cable, etc, Poste de camaras de seguridad y elementos verticales		
	Area verde		
	Pila de agua externa		
	Fuente		
MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU			
4. Levantamientos Urbanos Arquitectonicos			
UBICACIÓN: Av. Morelos		PROYECTÓ Y DISEÑO Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda	
COLONIA: Centro	CIUDAD: Zacapu, Mich.	REVISÓ: Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza	
PLANO: Levantamiento Topográfico			
QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL.		CLAVE: LUA 04	
ESCALA GRÁFICA:		ESCALA: 1:500 ACOTACIÓN: Metros	



ORIENTACIÓN

MACROLOCALIZACIÓN

CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN

SIMBOLOGÍA

Perimetro del área de estudio

Curva de nivel

Direccion del tramo medido

Vertice del Plano de estudio

Rampa vehicular o peatonal

Poste con luminaria

Semaforo, Poste de CFE, Telmex, Cable, etc, Poste de camaras de seguridad y elementos verticales

Area verde

Pila de agua externa

Fuente

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA
EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU

4. Levantamientos Urbanos Arquitectonicos

UBICACIÓN:
Av. Morelos

COLONIA:
Centro

CIUDAD:
Zacapu, Mich.

PLANO:
Levantamiento Topográfico

PROYECTÓ Y
DISEÑO
Deisy Yamilet Marrón Reyes
Eduardo Alfaro Butanda

REVISÓ:
Ing. Arq. Gerardo Benjamín
Escutia Loaiza

QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU
REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

ESCALA
GRAFICA:

ESCALA:
1:500

ACOTACIÓN:
Metros

CLAVE:

LUA
05

Conclusiones

Las instalaciones aéreas en la zona de estudio proporcionan a la ciudad una mala imagen, ya que los postes están en mal estado y el cableado no tiene la sujeción correcta producto del poco mantenimiento que se le da a este, todo este conjunto de cables opacan la vista de la calle e impiden la vista limpia de las fachadas. El equipamiento de la zona de estudio es variado pero el de mayor influencia es el mercado ya que este funciona como nodo.

Las vialidades están maltratadas y agrietadas, el mantenimiento que se le ha dado a estas no es el correcto ya que solo ponen capas de asfalto.

La avenida Morelos es la vialidad por la cual el transporte público y colectivo es mayor, ya que todas las rutas pasan por esta y frente al mercado es utilizado como base.

MARCO NORMATIVO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción

El capítulo de la parte normativa, es de suma importancia ya que rige el diseño del proyecto, puesto que se tienen que respetar los pendientes en rampas, alturas de la señalética, áreas destinadas a su respectivo uso. En esta parte se analizan tres reglamentaciones, la ley de desarrollo urbano del estado de Michoacán de Ocampo, más específicamente de la parte del mejoramiento urbano, explicando que el mejoramiento se entiende por la tendencia a renovar y mejorar espacios que han sido deteriorados.

Nos basamos en el reglamento de construcción en título segundo normas de desarrollo urbano, la sección segunda imagen urbana indica alturas de los edificios, normas y restricciones para el uso de marquesinas, balcones, rejas de ventanas, etc. además del uso que se le debe dar a la vía pública, las prohibiciones, las normas para infraestructura como el cableado aéreo, nomenclatura, banquetas, intersecciones, rampas, coladeras, casetas telefónicas, entre otros que apoyan el diseño y al mismo tiempo restringen.

Además de la revisión del reglamento para los comercios en la vía pública, ya que esto es muy común en la ciudad de Zacapu, sobre todo en la avenida Morelos.

CÓDIGO DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO, EL 29 DE DICIEMBRE DE 2017, TOMO: CLXVIII, NÚMERO: 92, TRIGÉSIMA QUINTA SECCIÓN.

Código publicado en la Segunda Sección al Periódico Oficial del Estado de Michoacán, el miércoles 26 de diciembre de 2007.

LÁZARO CÁRDENAS BATEL, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, a todos sus habitantes hace saber: El H. Congreso del Estado, se ha servido dirigirme el siguiente:

EL CONGRESO DE MICHOACAN DE OCAMPO DECRETA:

NÚMERO 269

CÓDIGO DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MICHOACAN DE OCAMPO

LIBRO PRIMERO

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

(REFORMADO, 28 DE MAYO DE 2015)

CAPÍTULO I

DEL OBJETO DEL CÓDIGO

ARTÍCULO 1.- Las disposiciones de este Código son de orden público,

Observancia general e interés social y tienen por objeto:

I. Regular, ordenar y controlar la administración urbana en el Estado, conforme a los principios de los artículos 27, 73 y 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

II. Establecer las normas y fijar las competencias, atribuciones, concurrencia y responsabilidades del Estado y de los ayuntamientos en materia de desarrollo urbano para la planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y la fundación, conservación, mejoramiento, ordenación y crecimiento de los centros de población, así como de la constitución de las reservas territoriales;

ARTÍCULO 2.- Para los efectos de este Código, se entenderá por:

XII. Ordenamiento Ecológico del Territorio: Al instrumento de política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la protección del medio ambiente, la preservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, a partir del análisis de las tendencias de deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos;

XIV. Preservación Ecológica: Las acciones generadas a mantener aquéllas áreas en su estado natural, para asegurar y contribuir al equilibrio y calidad del medio ambiente, asimismo preservar el patrimonio ecológico en la Entidad;

ARTÍCULO 4.- El ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano, tenderá a mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural, mediante:

VI. La creación y mejoramiento de condiciones favorables para la relación adecuada entre zonas de trabajo, vivienda, recreación y los servicios de cada centro de población;

VII. La regulación de las dimensiones de los centros de población, en concordancia con las características del medio físico, equipamiento e infraestructura y las ventajas competitivas de la región en donde se ubiquen;

XIV. La dotación suficiente, adecuada y el mejoramiento de la infraestructura y equipamiento urbano, preferentemente de sistemas alternativos de energía y de bajo impacto ecológico, así como la prestación de los servicios públicos; con una visión integral de planeación sustentable;

XVI. La protección, conservación, restauración y consolidación de la fisonomía propia e imagen urbana y del patrimonio arqueológico, histórico, artístico y cultural; incluyendo aquellos elementos que sin estar formalmente catalogados merezcan tutela en su conservación y consolidación;

XXIII. La construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los servicios urbanos para garantizar la seguridad, libre tránsito y accesibilidad requeridos para las personas con discapacidad;

CAPÍTULO II

DE LA PLANEACIÓN DEL ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO Y

DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE

III. Equidad e Inclusión Social: Garantizar el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizar el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales (suelo apto, vivienda, infraestructura, equipamientos sociales, espacio público, empleo, transporte público y no motorizado);

VI. Condiciones para la Productividad, Competitividad y Complementariedad: Lograr que las ciudades desarrollen actividad económica que genere empleo suficiente y remunerativo y que permita el financiamiento de su desarrollo;

VII. Sustentabilidad: Mejoramiento continuo de la calidad de vida, sin comprometer el desarrollo de las futuras generaciones, al garantizar la preservación del medio ambiente y el respeto a los recursos naturales de su entorno;

IX. Accesibilidad para personas con discapacidad;

CAPÍTULO IV

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DERECHOS URBANOS FUNDAMENTALES

I. Al libre tránsito en vialidades y bienes de propiedad pública, sin impedimentos materiales; y el relativo a la movilidad y a la accesibilidad de los centros urbanos y rurales de población;

II. A la belleza urbana y al disfrute del espacio público;

III. A contar con servicios públicos;

TÍTULO SEXTO

DE LA ORDENACIÓN Y REGULACIÓN DE LO CENTROS DE POBLACIÓN

Capítulo IV

Mejoramiento

ARTÍCULO 141.- El mejoramiento es la acción tendiente a reordenar o renovar las zonas de incipiente desarrollo o deteriorada física o funcionalmente de un centro de población.

Capítulo VIII

De la Vía Pública

ARTÍCULO 158.- La vía pública es todo espacio de uso común que por la costumbre o disposición de autoridad competente, se encuentre destinado al libre tránsito, así como todo inmueble que de hecho se utilice para este fin. El espacio que integra la vía pública está limitado por los planos verticales que siguen el alineamiento o lindero de la misma.

TÍTULO SÉPTIMO

DEL PATRIMONIO CULTURAL DEL ESTADO

Capítulo Único

ARTÍCULO 164.- Podrá negarse una solicitud para la realización de obras cuando:

- I. Se pretendan levantar construcciones cuya arquitectura no armonice con la fisonomía propia de la calle, zona, contexto urbano o en general del centro de población donde pretendan edificarse;
- II. Se pretendan emplear en las fachadas existentes dentro de las zonas típicas, materiales que no sean tradicionales del lugar;
- III. Se pretendan construir en las zonas típicas, vanos cuyas proporciones, formas, marcos, molduras y otras similares no correspondan a la tipología de dichas zonas; y,
- IV. Se pretendan levantar construcciones que obstruyan la secuencia del paisaje urbano, sobresalgan sin armonía o modifiquen sustancialmente el entorno urbano arquitectónico.

LIBRO TERCERO

DISPOSICIONES GENERALES PARA LA OPERACIÓN URBANA Y LOS DESARROLLOS

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I

Del Objeto y Conceptos

ARTÍCULO 274.- Para los efectos de este libro se entenderá por:

(REFORMADA, P.O. 16 DE JULIO DE 2013)

I. ALINEAMIENTO OFICIAL: Es la línea virtual sobre el terreno que limita el predio respectivo con la vía pública en uso o con la futura vía pública;

II. Andador: La vialidad destinada únicamente para el uso de peatones y con restricción para la circulación de vehículos, salvo los de emergencia, para dar acceso a los lotes, viviendas, unidades, locales o fosas de los desarrollos habitacionales, comerciales, de cementerio y áreas privativas tratándose de desarrollos en condominio;

IV. Área Verde: Superficie de terreno de uso público o privado dentro del área urbana o en su periferia, provista de vegetación, jardines, arboledas y edificaciones menores complementarias;

V. Arroyo Vehicular: El espacio de una vialidad destinado exclusivamente para la circulación de vehículos;

VII. Cajón de Estacionamiento: El espacio requerido para que se almacene un vehículo dentro de un lote o predio;

VIII. Comercial o de Servicios.- Tipo de uso de suelo destinado a la comercialización o para dar una prestación según su giro;

(ADICIONADA, P.O. 16 DE JULIO DE 2013)

XX TER. DESARROLLO URBANO: Es el conjunto armónico de políticas, estrategias y acciones de planeación que se realicen para ordenar, regular y adecuar los elementos físicos, económicos y sociales para la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y sus relaciones con el medio ambiente natural;

(REFORMADA, P.O. 16 DE JULIO DE 2013)

XXIII. EQUIPAMIENTO URBANO: El conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado para prestar en los centros de población, los servicios urbanos; desarrollar las actividades económicas y complementarias a las de habitación y trabajo, o para proporcionar servicios de bienestar social y apoyo a la actividad económica, social, cultural y recreativa; tales como: parques, áreas verdes, servicios educativos, jardines, fuentes, mercados, plazas, explanadas, asistenciales y de salud, transporte, comerciales e instalaciones para protección y confort del individuo. Considerando su cobertura se clasifican en vecinal, barrial, distrital y regional;

XXVI. Imagen Urbana: Es el conjunto de elementos naturales y artificiales que conforman el marco visual del centro de población o de una parte de él;

XLIII. Obras de Urbanización: La instalación de los ductos e infraestructura necesaria para la conducción de agua potable domiciliaria, incluyendo su fuente de abastecimiento, las redes de alcantarillado sanitario o pluvial, la instalación de las líneas e infraestructura necesarias para la conducción de energía eléctrica y alumbrado público, así como la construcción de guarniciones, banquetas y pavimento en arroyos de vialidades, y en su caso, planta de tratamiento de aguas residuales, a realizar en los Desarrollos o desarrollos en condominio;

XLV. Vía Pública: El área marcada con tal carácter en la autorización de un desarrollo, destinada al libre tránsito peatonal y vehicular, así como todo espacio que de hecho se utilicen para este fin;

Capítulo III

Bases Generales para la Reglamentación de la Zonificación

Y Usos del Suelo

XI. Las normas relativas al diseño urbano, a la ingeniería de tránsito y a la ingeniería urbana que determinen:

- a. Los criterios de diseño de la vialidad, precisando las secciones mínimas y normas de trazo de andadores, vialidades y arteria en función a su jerarquía;
- b. Los criterios de diseño para obras de urbanización que faciliten el acceso y desplazamiento a personas con discapacidad;
- c. Los criterios para la localización de infraestructura, incluyendo el trazo de redes, derechos de vía y zonas de protección;
- d. Las obras mínimas de urbanización requeridas en cada tipo de zona;
- e. Las obras mínimas de edificación para equipamiento urbano en las áreas de donación, requeridas en cada tipo de zonas y Desarrollos o desarrollos en condominio;
- f. Las normas de configuración urbana e imagen visual; y,
- g. Otras normas específicas de carácter general que se consideren necesarias;

REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DEL MUNICIPIO DE MORELIA¹ (Zacapu utiliza este reglamento ya que no cuenta con uno propio)

TITULO SEGUNDO NORMAS DE DESARROLLO URBANO

CAPITULO I CONTEXTO URBANO

SECCIÓN SEGUNDA IMAGEN URBANA

La imagen urbana de la ciudad es el aspecto físico que presenta, el que está constituido por elementos naturales y artificiales dando lugar a un medio agradable, el cual genera en la persona una imagen que le servirá para una mejor orientación y desplazamiento dentro de la ciudad, permitiendo a su vez la identificación con los elementos que forman la memoria histórica.

VIII.- Altura máxima de las edificaciones.- Ningún edificio podrá estar a mayor altura de 1.75 veces su distancia al parámetro vertical correspondiente al alineamiento opuesto de la calle.

III.- Salientes, balcones, marquesinas, cortinas y toldos. Hasta la altura de 2.50 m sobre el nivel de banquetta ningún elemento estructural, arquitectónico o sobrepuesto podrá sobresalir del alineamiento municipal y los que pasen de esta altura se regirán por las normas siguientes:

a) Los elementos arquitectónicos que conforman el perfil de una fachada tales como pilastra, sardineles, marcos ya sea de puertas o ventanas, repisones, cornisas y cejas podrán previa autorización sobresalir del alineamiento municipal hasta 15 cm, a excepción expresa en las zonas típicas o zonas municipales que se regirán por la ley específica en la materia.

b) Los balcones abiertos podrán sobresalir de alineamiento municipal hasta un metro siempre y cuando sus elementos salientes estén a una distancia mínima de 2 m de la ó las líneas de conducción eléctrica. En caso que la acera tenga una anchura menor de 1.50 m, la Secretaría fijará la magnitud de este elemento.

c) Las marquesinas podrán sobresalir del alineamiento municipal previa autorización de Obras Públicas tomando en consideración los perfiles urbanos, tipificación urbana y zona en donde se solicite autorización, pero en ningún caso se utilizarán como piso sobresaliente y construido en volado sobre la vía pública.

d) Las rejas de ventanas podrán sobresalir del alineamiento municipal hasta 15 cm, salvo en los casos que determine previamente la Secretaría de Desarrollo Urbano Obras Públicas, Centro Histórico y Ecología y Servicios Municipales.

e) Las hojas de las ventas podrán abrirse hacia el exterior siempre y cuando sus elementos estén a una distancia no menor de 2 m de cualquier línea de conducción eléctrica.

f) Las cortinas parasol serán enrollables o plegadizas de tal forma que cuando estén desplegadas las dimensiones se sujetarán a las indicaciones que se marcaron para las marquesinas: ninguno de sus componentes estructurales se podrán instalar a menos de 2 m de altura sobre el nivel de la banquetta.

¹ REGLAMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DEL MUNICIPIO DE MORELIA

g) Los toldos de protección frente a la entrada de los edificios se podrán colocar sobre estructuras desmontables, pudiendo sobresalir del alineamiento municipal el ancho de la acera, disminuido en 50 cm.

Las licencias que se expidan para los elementos señalados en estos incisos, tendrán siempre el carácter de provisionales y podrán ser revocadas por el Ayuntamiento cuando así lo determine. La expedición de estas licencias trae consigo la responsabilidad de los propietarios para mantenerlos y conservarlos en buen estado.

V.- Uso de la vía pública municipal.

c) Carga y descarga de materiales. Los vehículos que cargue o descargue materiales para cualquier obra, podrán estacionarse en la vía pública en los horarios y lugares determinados por el Municipio en coordinación con el Gobierno del Estado.

h) Drenaje Pluvial. Todos los techos, marquesinas y toldos de protección deberán drenarse de tal manera que se evite la caída y escurrimiento de agua totalmente sobre la acera.

VI.- Prohibiciones y uso de las vías públicas municipales.

b) Hacer uso de las vías públicas para fin de establecer puestos comerciales de cualquier tipo o pretender utilizarlas con fines conexos a cualquier negociación.

d) Colocar postes, kioscos o módulos para fines publicitarios.

Artículo 20.- Normas de infraestructura urbana.

I.-Instalaciones aéreas y subterráneas.

a) Instalaciones para servicios públicos. Todas las instalaciones subterráneas para los servicios públicos tales como teléfono, alumbrado, control de tráfico, energía eléctrica, gas y cualquier otra instalación, deberán ser ubicadas a lo largo de las aceras o camellones; en el entendido de que cuando sean ubicadas en las aceras, deberán alojarse en una franja de 1.50m de anchura, medida desde el borde exterior de la guarnición.

e) Colocación de postes. Los postes serán colocados dentro de la acera a una distancia mínima de 40 cm. entre el borde de la guarnición y el punto más próximo del poste. En las vías públicas municipales en las cuales no exista acera, los interesados solicitarán a la Secretaría de Desarrollo Urbano Obras Públicas, Centro Histórico y Ecología, y Servicios Municipales el trazo de las guarniciones y anchura de las aceras y la ubicación de los postes conforme a los lineamientos.

g) Cambio de lugar. En el caso de que cualquier poste obstruya el acceso a un predio, el propietario podrá solicitar su demolición o cambio de lugar, en el entendido de que la demolición será realizada por cuenta del propietario del poste. Cuando se modifique la anchura de las aceras o se ejecute cualquier obra en la vía pública, los propietarios de postes o instalaciones están obligados a cambiarlos a su costa.

Artículo 21.-Nomenclatura.

I.-Generalidades.

a) Es facultad del H. Ayuntamiento establecer la nomenclatura de las vías públicas, jardines, plazas y la numeración de los predios en su territorio, teniendo prohibido los particulares alterar las placas alusivas a los nombres y números establecidos.

II.-Número Oficial

a) Colocación y características del número. El número oficial deberá ser colocado en parte visible de la entrada a cada predio y tener las características que lo hagan claramente legible a 20 metros de distancia.

Artículo 258.- Rampas:

La superficie de esta debe ser "rugosa" antiderrapante, o pueden ser pintadas con una pasta elaborada con pintura antiderrapante mezclada con arena.

Las pendientes recomendables para rampas NO deben de exceder del 10%

Todas las rampas estarán provistas de señalización; con la placa respectiva a éstas.

Artículo 261.- Banquetas:

Se considera la situación ideal aquella en la cual una persona en silla de ruedas puede circular en forma independiente y con seguridad dentro de un conjunto arquitectónico, al menos en sus circulaciones más importantes. Esto implica que sus espacios exteriores cuenten con un diseño adecuado. Los pavimentos deben ser resistentes y no volverse resbalosos cuando se encuentren mojados. Las juntas deben encontrarse bien selladas y libres de arena y piedras sueltas.

Artículo 262.- Intersecciones:

En el cruce de banquetas o calles que se encuentran construidas a distinto nivel, la superficie de ambas debe llevarse al mismo nivel mediante el uso de rampas con la finalidad de hacer factible el tránsito con silla de ruedas.

Una solución aceptable para esto, consiste en bajar el coronamiento de la guarnición hasta el nivel del arroyo o de la banqueta del nivel más bajo, desarrollando la rampa con una pendiente suave. En forma adicional se puede emplear el pavimento de textura más rugosa, que además de ser antiderrapante, puede servir de señal de aviso para la circulación de invidentes.

Artículo 263.- Coladeras:

Los elementos de esta índole constituyen un serio inconveniente para las personas que circulan en sillas de ruedas, muletas, bastones o cualquier tipo de aparato ortopédico.

La solución más sencilla consiste en evitar la colocación de este tipo de instalaciones sobre pasillos, cruceros u otros elementos de circulación peatonal. Las coladeras de barras paralelas de metal, son extremadamente peligrosas y deben evitarse donde hay circulación de sillas de ruedas. En donde esto no es posible, deben emplearse mayas metálicas de trama cerrada o de cuadrícula, cuidando que la corona de la coladera se encuentre a nivel del pavimento circundante.

Artículo 264.- Espacios de circulación horizontal:

Una persona con muletas, necesita para trasladarse o pasar a otra silla de ruedas, una holgura de 152.4 cms. Una persona para no estorbar el paso o circulación de una silla de ruedas, requiere de una holgura de 106.7 cms.

Cuando los pasillos son largos, lo ideal sería habilitar zonas de descanso en forma de desahogos laterales; salas o áreas de recepción podrían ser sustitutos eficaces, de estar inteligentemente situadas. La distancia entre zonas de descanso podría ser de 30 mts.

En todos estos espacios hay que ubicar áreas de giro para sillas de ruedas. Un giro completo puede hacerse en una circunferencia de 160 cms. de diámetro.

Artículo 275.- Teléfonos públicos:

Cualquiera de los siguientes elementos que conforman un aparato telefónico, y se encuentren en la parte superior de este, ya sea el disco o los botones o la entrada de las monedas, deberá encontrarse a no más de 1.20 mts. De altura sobre el nivel del piso terminado.

Artículo 279.- Identificación de espacios:

En el caso de los invidentes, la identificación de los salones de clase u otras dependencias, debe hacerse mediante el empleo de placas con números realzados. Estas placas deben encontrarse fijadas en la pared junto a la puerta del salón o del espacio que se trate y no sobre la puerta misma.

Artículo 280.- Señalamientos:

Los señalamientos visuales que identifican a cada una de las discapacidades, de servicios y estacionamiento, deben estar claramente visibles y dentro de los diseños y colores especificados por norma internacional.

H.AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE ZACAPU, MICHOACÁN

REGLAMENTO DE MERCADOS Y EJERCICIOS DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL EN LA VÍA PÚBLICA²

Puesto Semifijo.- Es el lugar o local donde el comerciante de vía pública ejerce su comercio. También se consideran puestos semifijos las carpas circos, aparatos mecánicos, juegos y espectáculos que funcionen en la vía pública en predios que sean o no propiedad del H. Ayuntamiento.

Comerciante ambulante.- La persona física que haya obtenido el registro correspondiente de la autoridad municipal, para ejercer el comercio en unidades móviles o bien por un día cargando su mercancía para hacerla llegar a los consumidores.

6. Determinar y vigilar el estricto cumplimiento de los horarios y las condiciones mediante las que van a funcionar los mercados así como cualquier otro espectáculo que se realice en la vía pública.

CAPÍTULO II DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS MERCADOS

7. Ordenar la instalación, alineamiento, reparación y modificación de los puestos tanto temporales como permanentes.

14. Trasladar o retirar los puestos o tianguis por razones de vialidad e higiene o por otra causa que lo justifiquen.

CAPÍTULO III DE LOS HORARIOS

ARTÍCULO 15.- Los comerciantes sujetos al presente Reglamento que operen dentro del Municipio de Zacapu se regirán bajo el siguiente horario:

b) Puestos semifijos.- Jornada de las 6:00 a las 15:00 horas jornadas nocturnas de las 20:00 a las 01:00 horas del día siguiente; turno mixto de las 15:00 a las 22:00 horas.

c) Comerciantes ambulantes.- De 09:00 a las 15:00 horas.

² H.AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE ZACAPU, MICHOACÁN

e) Será facultad de la autoridad municipal autorizar horario especial cuando proceda y lo pidan los comerciantes interesados (día de reyes, día de muertos, etc.)

f) La hora límite para la instalación de puestos semifijos o ambulantes será de las 08:30 am si el comerciante no se ha instalado después de esa hora, se asignará el lugar a otra persona en calidad de préstamo. La persona que tenga 3 faltas consecutivas perderá el derecho al lugar, el cual se reasignará.

g) Los comerciantes que realicen actividades de carga y descarga deberán hacerlo en los días y horarios permitidos por la administración de los mercados para su buen funcionamiento y nunca después de las 9:00 horas para evitar molestias a los consumidores.

CAPITULO V DE LAS OBLIGACIONES DE LOS COMERCIANTES

ARTÍCULO 19.- Son obligaciones de los comerciantes:

- a) Mantener aseados los puestos en que realicen sus actividades comerciales, esta obligación comprende: el centro, las partes laterales y posteriores;
- b) Acatar las indicaciones que la autoridad municipal dictamine en materia de ubicación dimensiones y color de los locales y puestos de acuerdo al giro;
- f) Mantener abierto el local en forma permanente y continua; Mantener abierto el local en forma permanente y continua;

ARTÍCULO 20.- Los comerciantes semifijos que cuenten con vehículo deberán de estacionarse fuera de las avenidas principales y del lugar de su área de trabajo.

ARTÍCULO 24.- Todo comerciante semifijo deberá de mantener sin excedentes en las banquetas el puesto que instale en la vía pública.

ARTÍCULO 25.- Los comerciantes semifijos deberán de mantener los pasos peatonales libres de mercancía o estructura.

ARTÍCULO 26.- Respetar los espacios establecidos por la autoridad municipal para la instalación de puestos en la vía pública, los cuales en ningún caso excederán de 1.50 metros contados del filo de la banqueta hacia el arroyo vehicular por 1.00, 2.00 o 3.00 metros de frente según el giro comercial.

CAPÍTULO XI PROHIBICIONES

ARTÍCULO 57.- A los comerciantes a que se refiere el presente ordenamiento les está prohibido:

2. Permanecer en el interior de los mercados después de la hora fijada para ejercer el comercio o realizar la limpieza correspondiente. En los casos de vía pública se permitirá en días especiales de acuerdo al calendario de eventos.

3. Colocar marquesinas, toldos, rótulos, anuncios, cajones, canastos, huacales, apartados y propaganda comercial que de cualquier forma obstaculicen el paso de peatones y vehículos dentro y de cualquier forma obstaculicen el paso de peatones y vehículos dentro y fuera de los mercados públicos, tianguis, puestos y locales fijos o semifijos.

6. Tener en estructuras mesas, estanquillos, remolques u otros en abandono que obstruyan a la vía pública.

8. Invadir pasos peatonales y accesos para personas con capacidades diferentes y colocar objetos en banquetas.

13. Exceder las medidas por la instalación de puestos en la vía pública en que ningún caso excederán de 1.50 metros medidos del filo de la banqueta hacia el arroyo vehicular

Plan de Desarrollo Urbano Municipal H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE ZACAPU, MICHOACÁN 2015-2018

De acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Zacapu publicado en el periódico oficial de la federación el martes 22 de marzo de 2016 3ª. Secc.

Subtema: Medio Ambiente

Línea Estratégica:

Impulsar programas de ordenamiento urbano y ecológico que permitan un desarrollo equilibrado.

Objetivo de la Líneas Estratégica:

Promover políticas de fomento del desarrollo urbano y ecológico en el municipio.

Líneas de Acción Específicas

Impulsar planes y programas de ordenamiento territorial para equilibrar las zonas urbanas y rurales.

Impulsar el desarrollo de vialidades y espacios que atiendan las necesidades especiales de las personas con discapacidad.

Generar conciencia ambiental y disminuir las áreas afectadas por la deforestación

Subtema: Desarrollo Urbano y Servicios Públicos

Línea Estratégica: Impulsar la planeación del desarrollo urbano de manera ordenada, así como la prestación de los servicios públicos.

Objetivo de Línea Estratégica: Implementar medidas que permitan un desarrollo urbano y la prestación de servicios más ordenada del municipio.

Líneas de Acción: Promover la realización o actualización, según sea el caso, de los instrumentos rectores, que permitan la introducción y o prestación ordenada de los servicios básicos del municipio.

Metas: Elaborar o actualizar los distintos planes de desarrollo urbano del municipio.

Mejorar la prestación de servicios públicos del ayuntamiento, a partir de la planeación del desarrollo urbano.

Plan de Desarrollo Urbano Municipal H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE ZACAPU, MICHOACÁN 2018-2021

De acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Zacapu publicado en el periódico oficial de la federación publicado el martes 16 de abril de 2019 2ª secc.

TEMA: SEGURIDAD PÚBLICA Y TRÁNSITO

Objetivo estratégico: Contribuir a la cultura vial, mejora de confianza en las corporaciones por resultados y lograr flujo vehicular en lugares y momentos críticos.

TEMA: ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Objetivo estratégico: Establecer políticas públicas de cuidado del medio ambiente y de ordenamiento urbano responsable y sustentable.

Propósito Objetivo Estratégico: Cuidado de los recursos naturales y de crecimiento urbano municipal con programas sostenibles y sustentables con participación ciudadana.

TEMA: COMERCIO FORMAL E INFORMAL

Objetivo estratégico: Aumentar el potencial económico del comercio establecido , control del comercio informal en el municipio.

TEMA: VIALIDADES

Objetivo estratégico: Habilitación adecuada de calles de alta movilidad y de conectividad Estratégica.

Propósito objetivo estratégico: Construcción y rehabilitación de pavimentaciones en cabecera municipal y comunidades.

Componentes:

Modernización de imagen urbana en el centro de la ciudad

Conclusiones

La revisión de los reglamentos nos permitió conocer, las normas que rigen nuestro diseño, para poder respetarlas y que este sea un proyecto aprobado tanto por nuestras autoridades académicas, como por las autoridades municipales de la ciudad de Zacapu.

Pudimos darnos cuenta que muchas de las normas estipuladas por estos reglamentos no son respetadas ya que al hacer el levantamiento de información de campo no se ve reflejado el orden que se busca en estos artículos.

Muchas de las reglas incumplidas nos ayudan a nosotros a sustentar nuestro trabajo ya que este busca el orden y el transito fluido de los usuarios peatonales, ciclistas, automovilistas y que además muestre la buena imagen, estética e identidad de Zacapu.

MARCO TÉCNICO Y PROCESO DE DISEÑO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

Introducción

El capítulo que comprende el marco técnico y el proceso de diseño expresa el concepto en el cual está inspirado el proyecto, identificando cuales son las expectativas que se busca cumplir al realizar las propuestas de diseño.

A lo largo de la investigación y conociendo más a fondo la problemática pudimos identificar algunas de las determinantes de diseño y algunos de los aspectos que deben ser respetados y que influyen mucho a la hora de hacer propuestas y buscar soluciones a dicha problemática. Ya que como se observa la ciudad ha perdido su atractivo por la falta de organización y por el hecho de no contar con espacios destinados a los usuarios, la fragmentación del área de estudio y la falta de movilidad.

Finalmente se muestran algunas de las propuestas y cambios que consideramos darán como resultado un mejor funcionamiento y movilidad en la zona, otorgando a los diferentes usuarios un espacio para sus actividades correspondientes.

Arquitectura Híbrida

La arquitectura híbrida reconoce como híbrida toda la arquitectura que es simultáneamente objeto, paisaje e infraestructura.

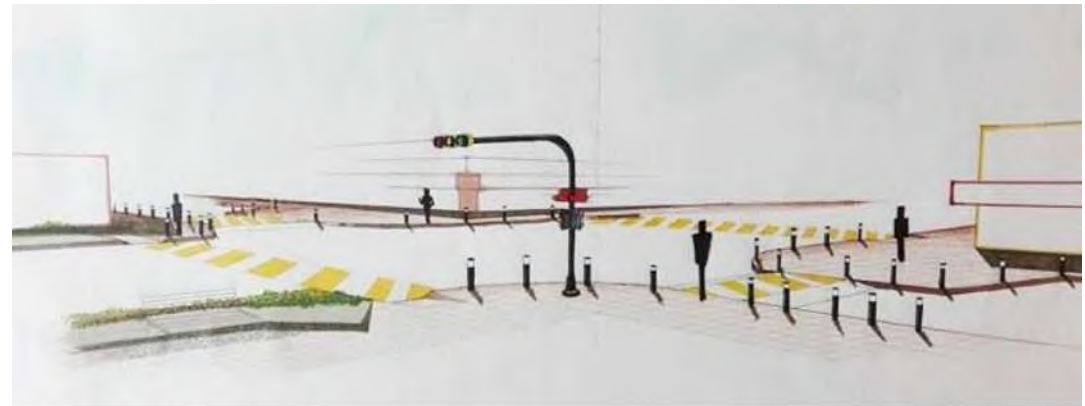
La arquitectura híbrida, impulsada por el hecho de concentrar en una intervención arquitectónica única una naturaleza triple busca que cumpla simultáneamente con tres condiciones:

_Ser una intervención física que, como resultado de un proyecto, proponga un espacio arquitectónico generado a partir de la intervención humana.

_Ser una intervención arquitectónica que sea simultáneamente paisaje: la intervención arquitectónica forma parte indisoluble del paisaje.

_Ser una intervención arquitectónica que sea simultáneamente infraestructura de circulación: la intervención arquitectónica se convierte en un tramo de infraestructura e incorpora parte de sus leyes. Concebido para absorber flujos de circulación— con las leyes y el funcionamiento que le corresponden.

La movilidad se convierte entonces en una cualidad nuclear de la concepción arquitectónica, con importantes consecuencias en relación a la configuración del espacio.¹



Perspectiva a dos puntos de fuga



Detalles



Bolardo



Bolardo de confinamiento



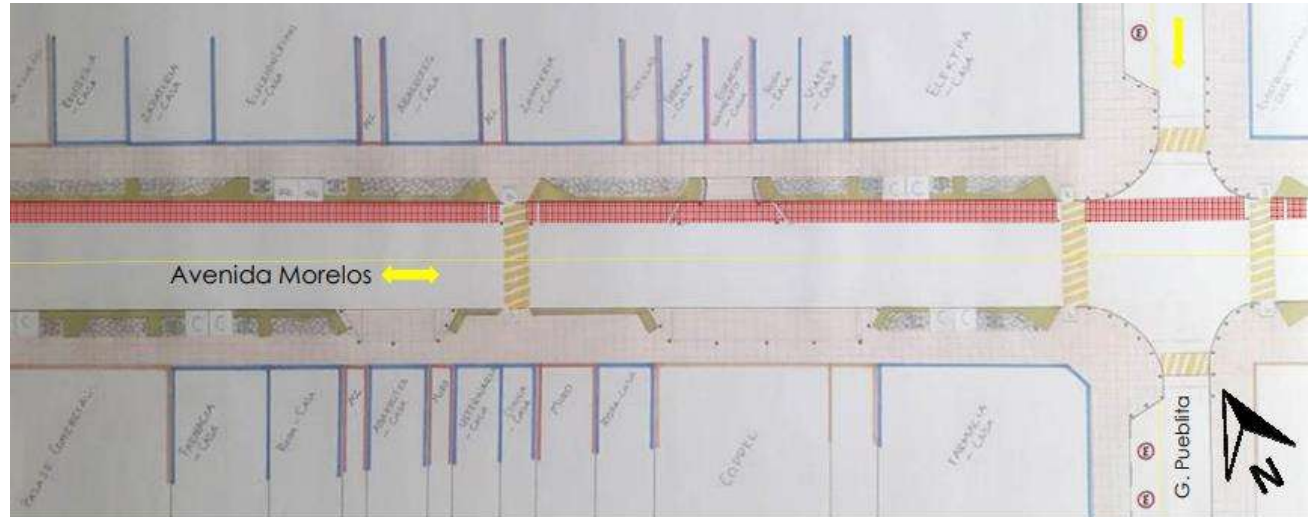
Planta Ciclo Puerto

Alzados Ciclo Puerto

1. <http://quaderns.coac.net/es/2011/09/262-observatori-pinto/#:~:text=La%20arquitectura%20h%C3%ADbrida%20reconoce%20como,simult%C3%A1neamente%20objeto%2C%20paisaje%20e%20infraestructura.>

Se busca obtener un espacio capaz de albergar programas dispares, ser un espacio multifuncional que promueve la interacción con distintos usos urbanos y combina las actividades privadas con la función pública. Siendo capaz de contrarrestar el fenómeno de dispersión en la ciudad contemporánea.

Para analizar esta problemática es necesario mencionar sus causas; una de ellas es la fragmentación de la ciudad que produce un crecimiento demográfico cada vez menos sostenible mientras que la urbanidad ha perdido su atractivo ya que la ciudad ha sido reclamada por el automóvil y la única manera de devolverle el atractivo es buscar devolvérsela al peatón.



Planta Arquitectónica



Sección de estudio

Simbología

	Vivienda		Bote de basura		Mesa
	Mixta (comercio-casa)		Puesto		Banca
	Comercio		Ciclo puerta		Semáforo
	Bote de basura				

Las determinantes de diseño se basan en los siguientes aspectos:

ARQUITECTURA HÍBRIDA URBANA



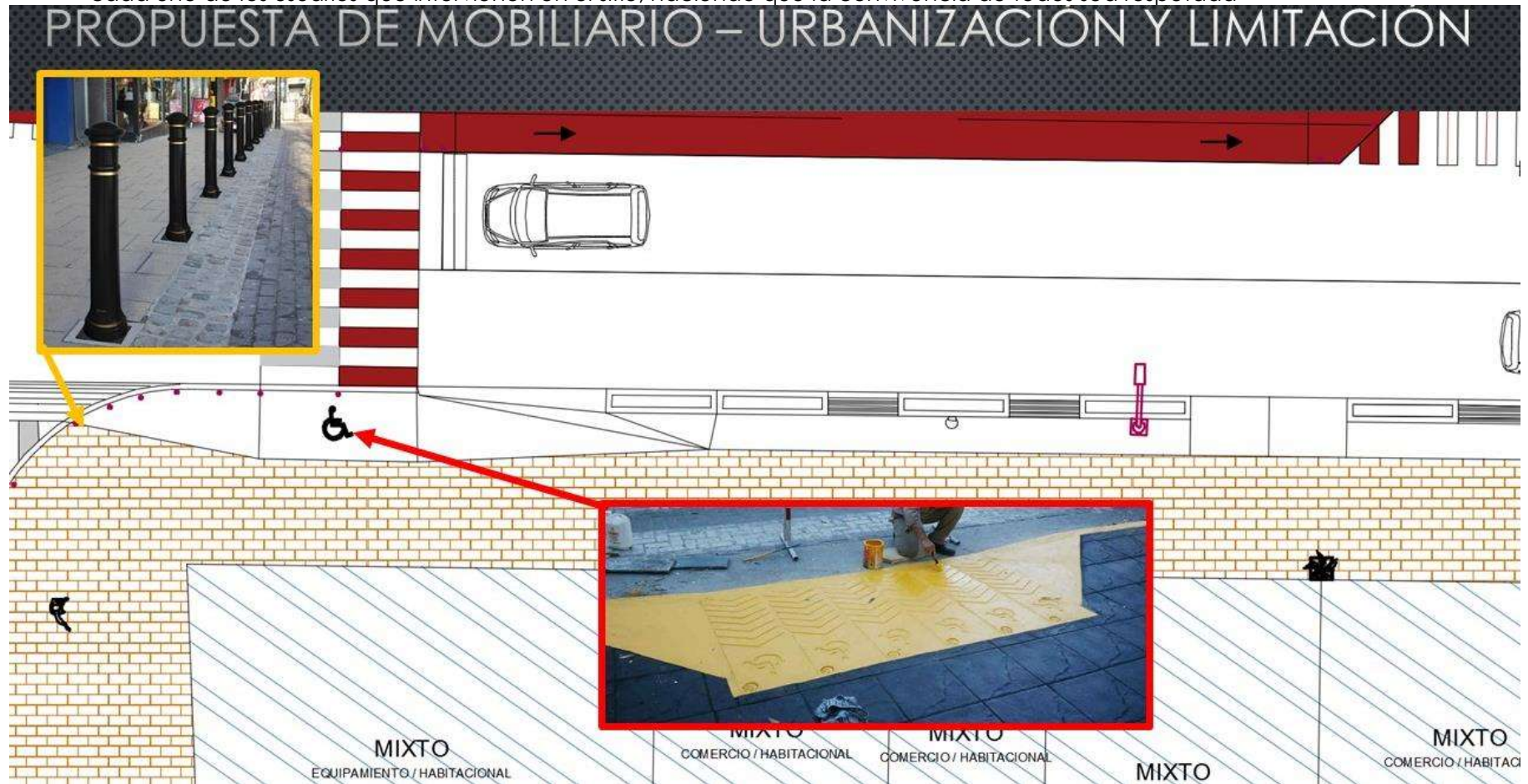
- Las instalaciones del Seguro Social (**por sus siglas IMSS**) se encuentra a escasos metros de la que sería el inicio de la avenida e **intervención planeada**, por lo que se sugiere la elección de un carril rápido sin interrupciones (topes)

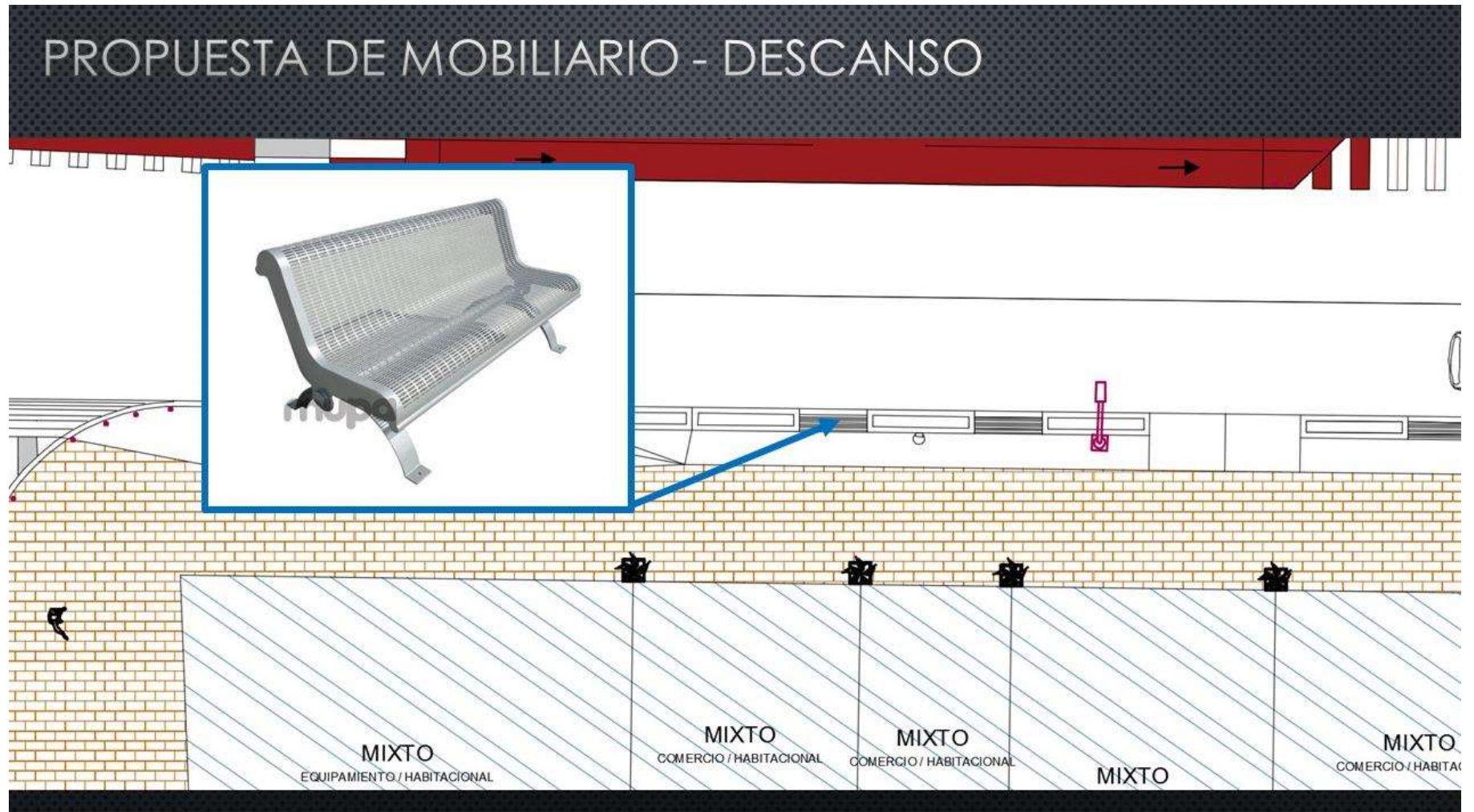


- Un alto índice de ciudadanos usan como medio de transporte una bicicleta, por lo que se propone una ciclovía destinada a dichos usuarios la cual tiene una dimensión de 2 metros libres para dos carriles con una separación entre carril vial y ciclovía de 0,35 metros

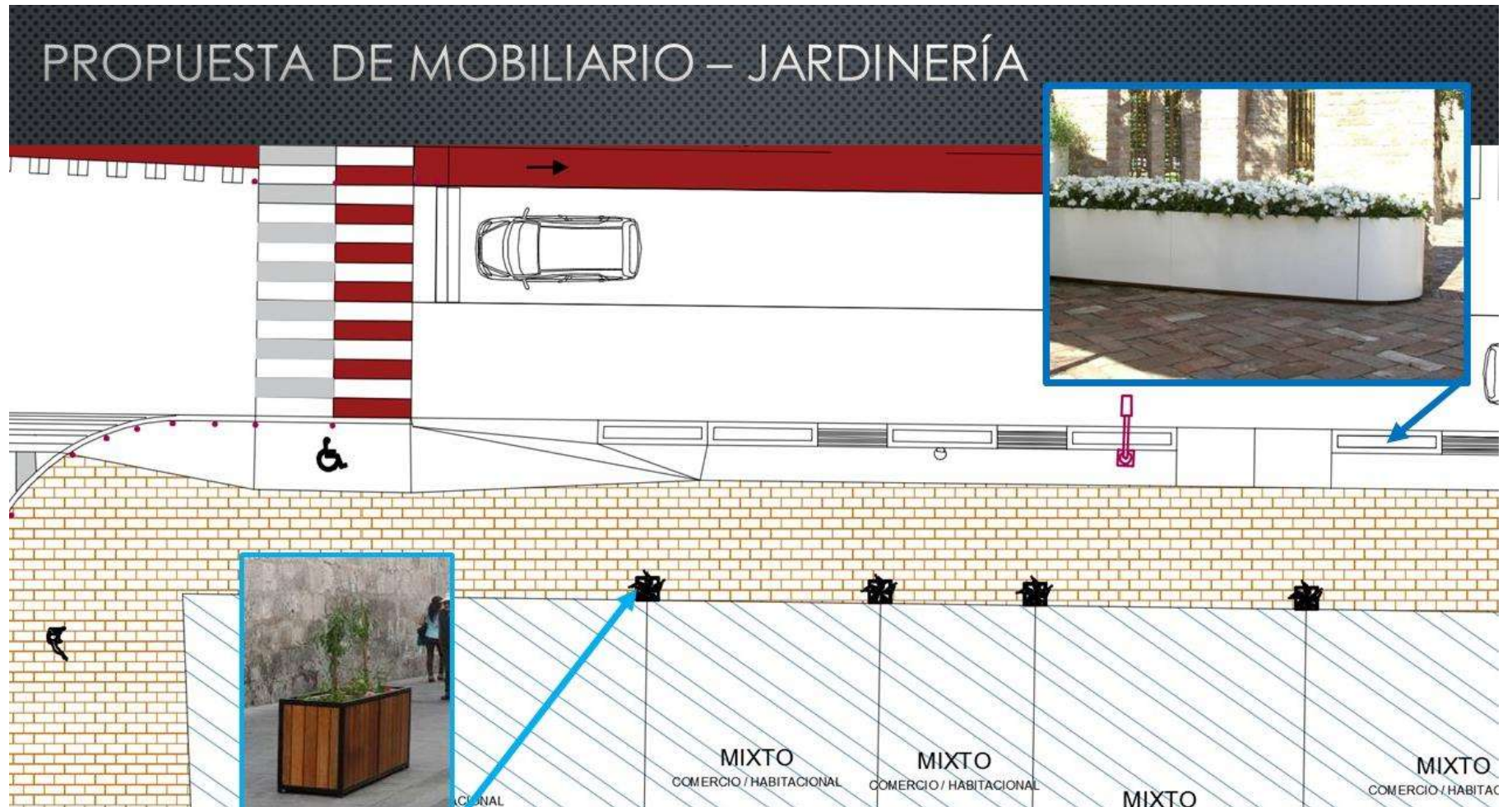


- Al ser una avenida muy transitada por peatones, hemos diseñado un espacio más amplio y hemos organizado espacios para cada uno de los usuarios que intervienen en el sitio, haciendo que la convivencia de todos sea respetada

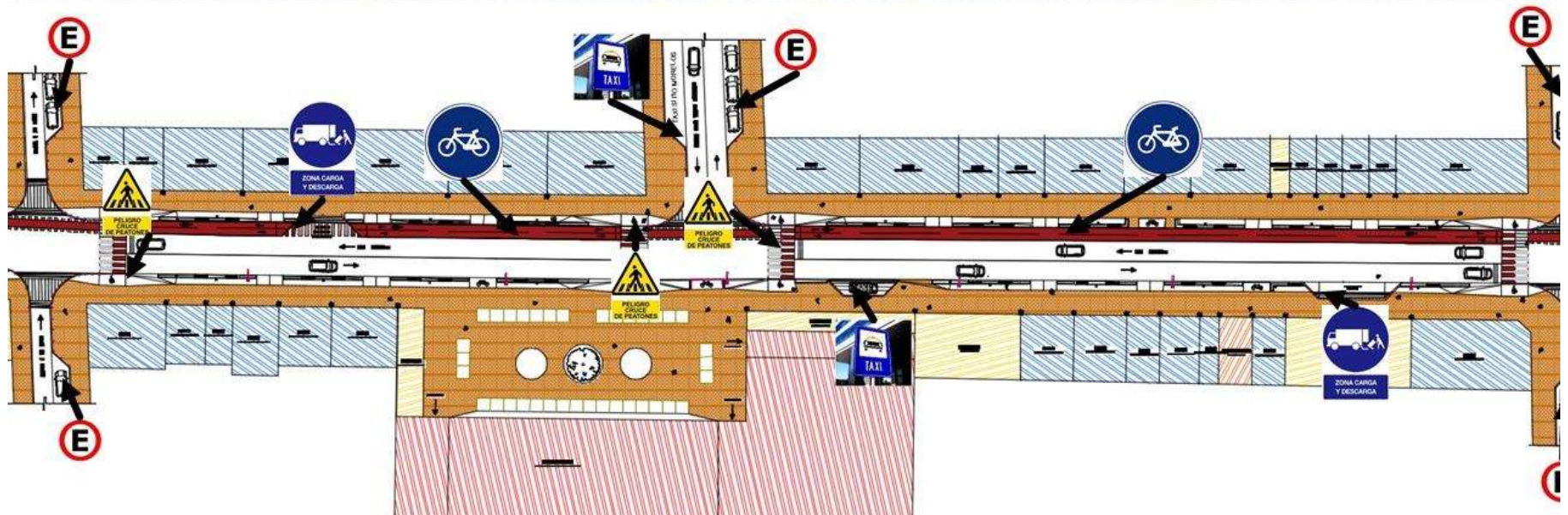


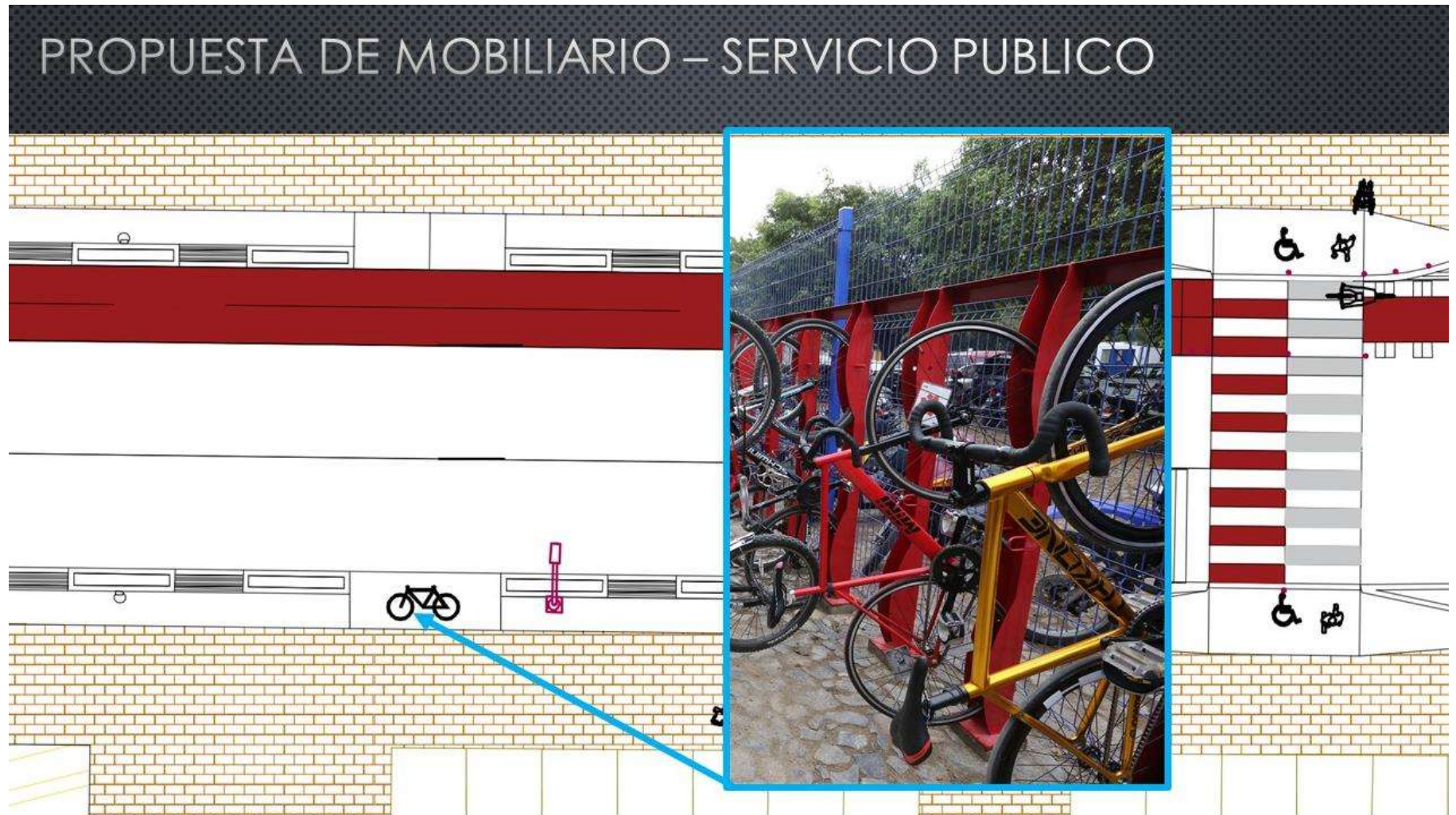


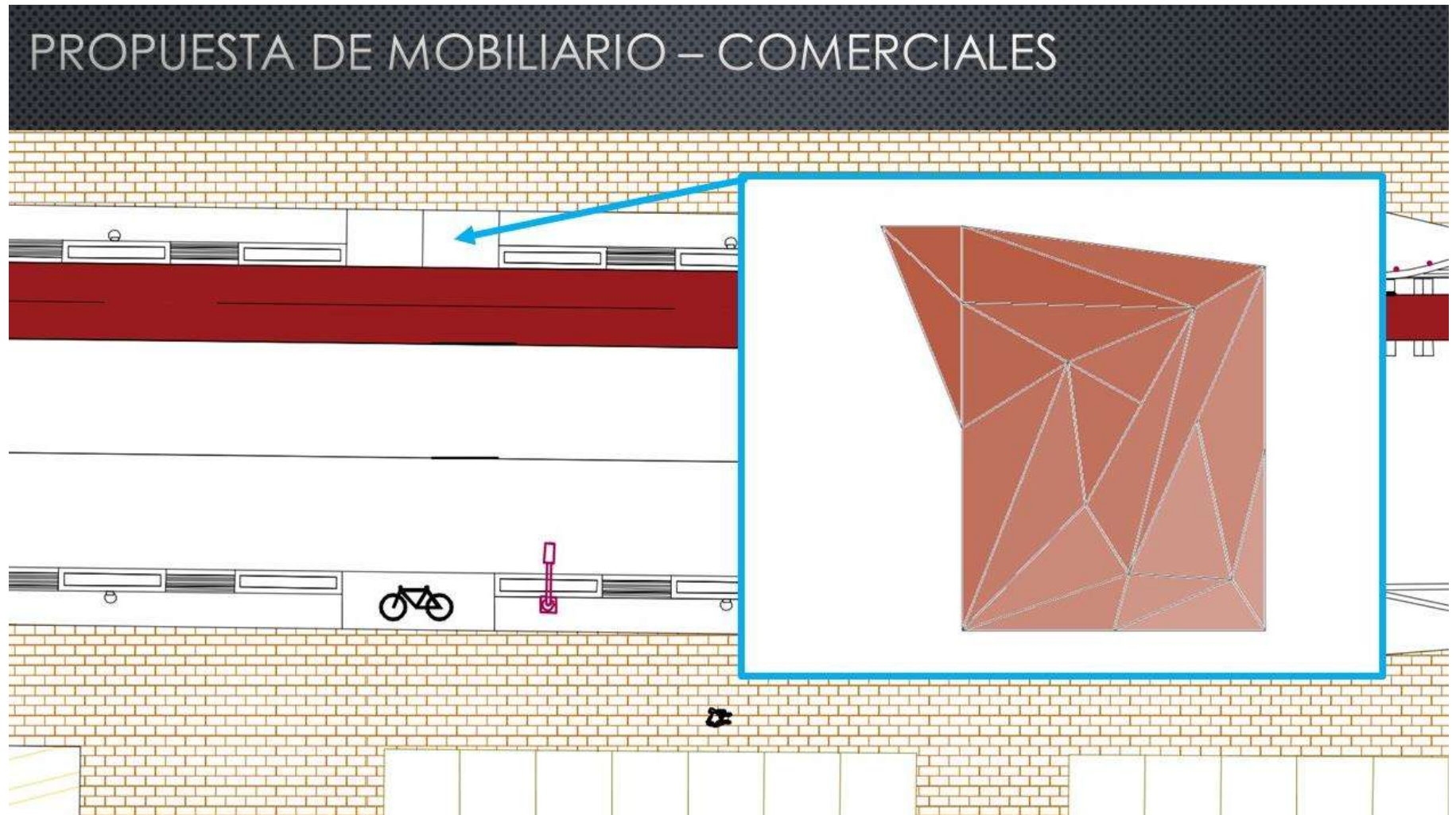


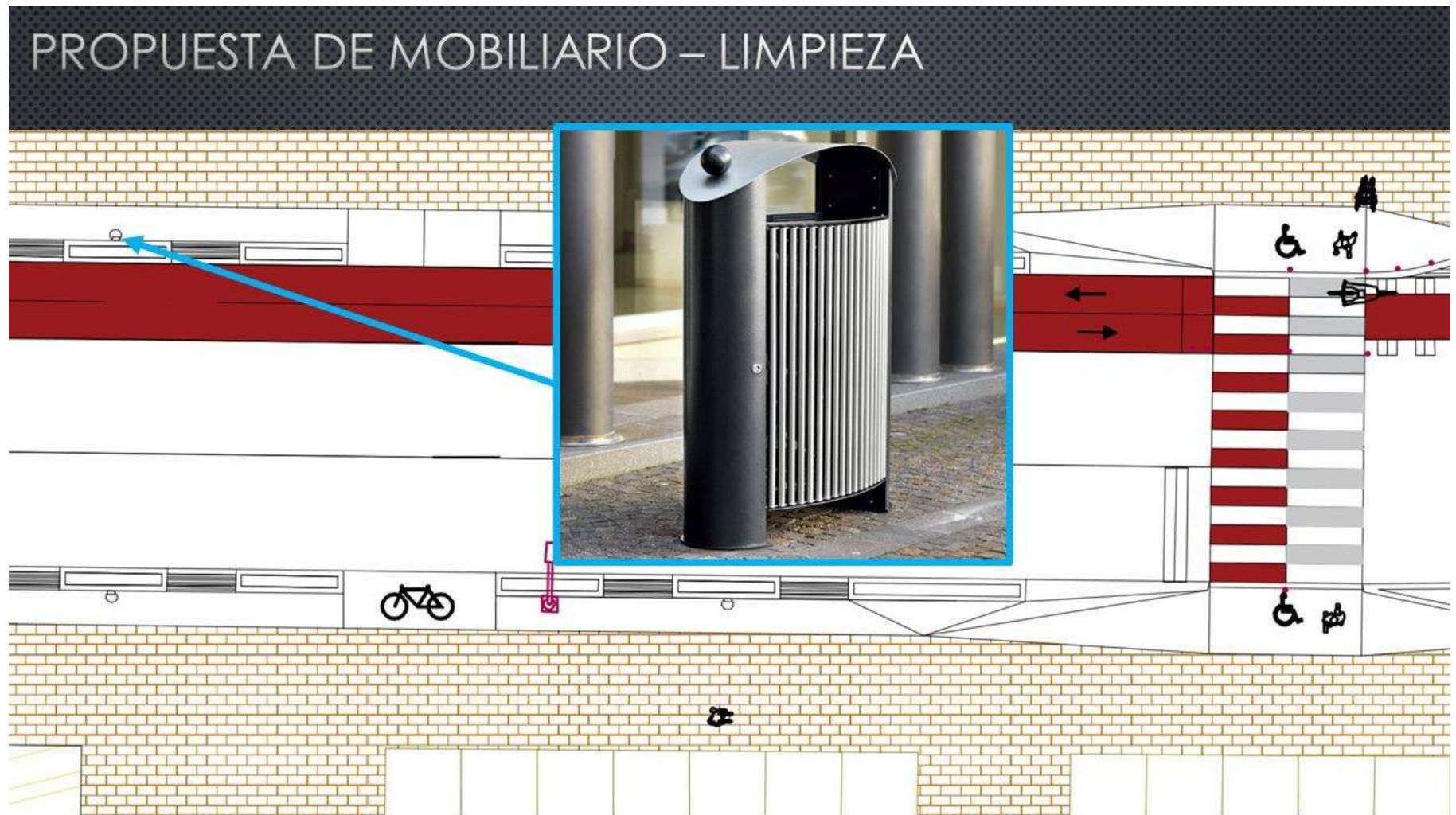


PROPUESTA DE MOBILIARIO – DE COMUNICACIÓN



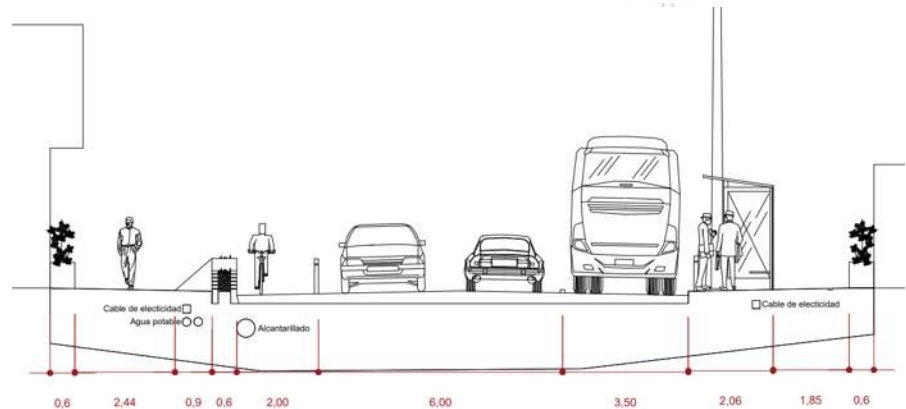




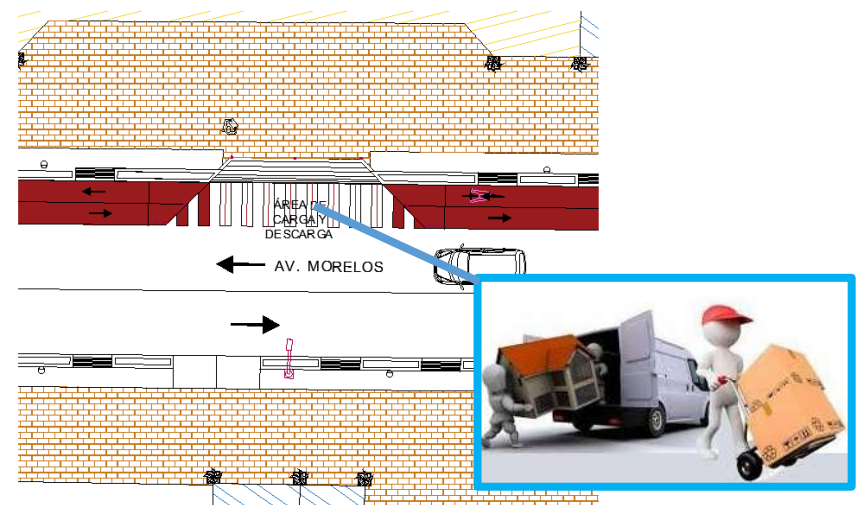


Marco técnico y proceso de diseño

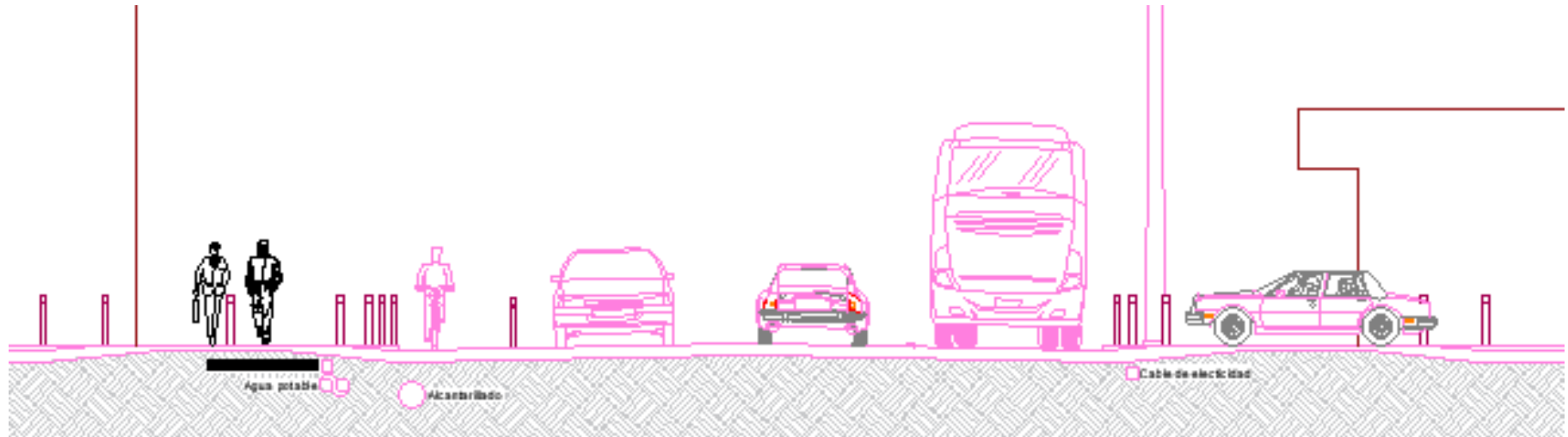
- En la sección a intervenir, nos encontramos dos centrales de autobuses, una con destinos a los pueblos y rancherías cercanos a Zacapu, mientras que la otra presta servicios de transporte a Morelia, Zamora así como servicios especiales a diferentes zonas. Por lo que se decidió incluir un carril especial para estos transportes, dando solución al problema de movilidad que se presenta en la avenida.



- La avenida es utilizada como estacionamiento en ambos carriles, por lo que las zonas de carga y descarga no son respetadas, así mismo, los horarios de dichas descargas tampoco se respetan, por lo que se propone un zona y un horario determinado para dicha actividad



- Otro aspecto a tomar en cuenta es que la avenida Morelos es utilizada cada 15 de septiembre como pista de carreras para llevar a cabo la Carrera "Armando Zacapu Martínez", por lo que hay otra razón para omitir elementos elevados en el carril vial como topes, rampas, etc. Sin embargo en los cruces si proponemos topes a nivel de calle para una correcta circulación peatonal

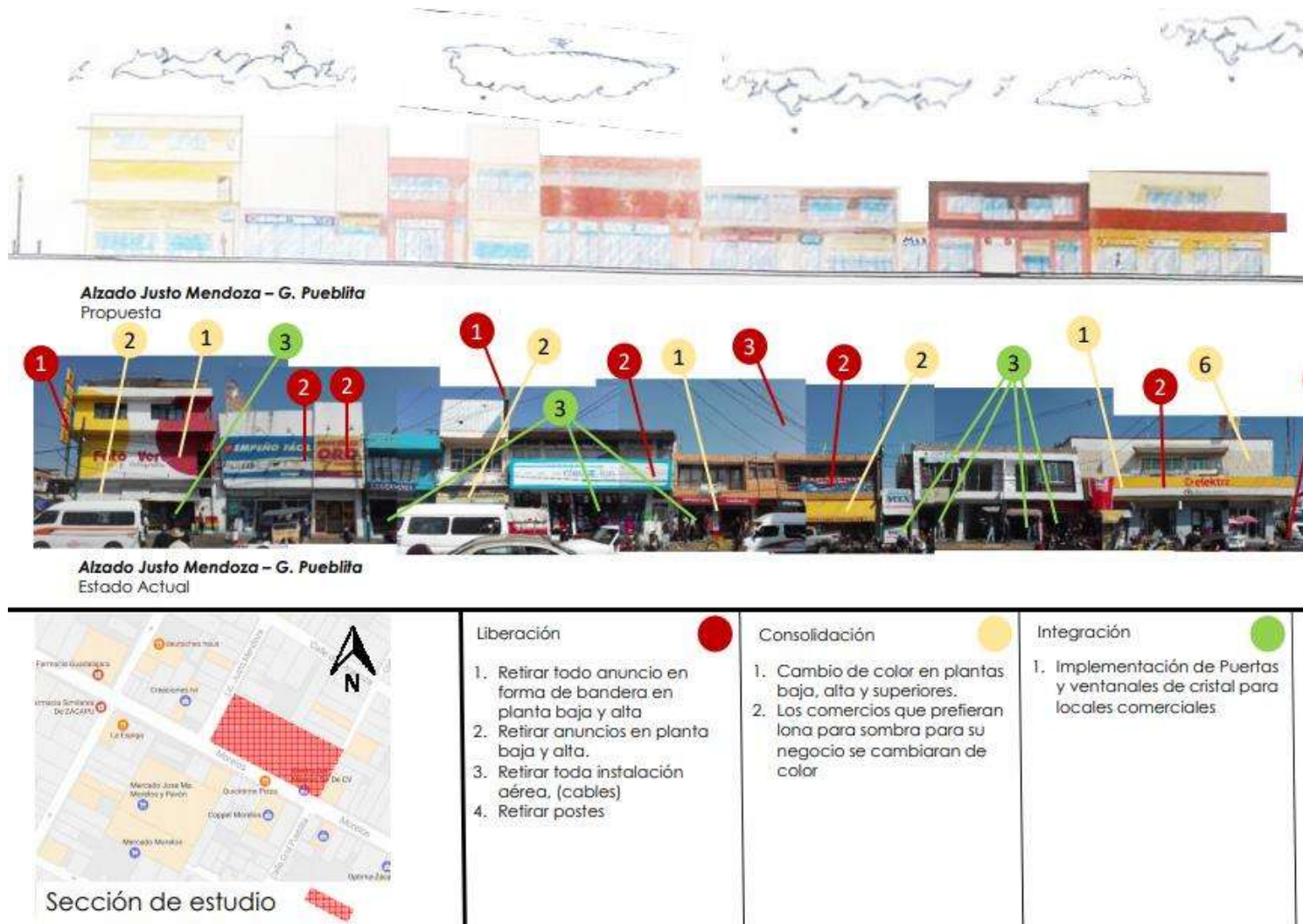


- El mercado municipal se encuentra también en esta avenida, por lo que la masa de usuarios aumenta y es otra razón por la que proponemos una correcta distribución del comercio informal



Marco técnico y proceso de diseño

- Proponemos una armonía de colores para las fachadas como mostramos en las siguientes imágenes.



Conclusión

En relación a lo antes expuesto proponemos una distribución de espacios considerando el programa de actividades de los usuarios que interfieren en la zona. Proponiendo espacios para hacer más cómodo el recorrido de la avenida ya sea caminando, en automóvil, en bicicleta o según sea el caso y dando el respeto adecuado a personas con capacidades diferentes.

Al proponer dichos espacios y la infraestructura de circulación adecuada estamos contribuyendo a mejorar la movilidad del área de estudio.

Se pretende respetar cada una de las actividades laborales en la zona, haciendo de esta un área multifuncional. Algo que sin duda contribuyó al desarrollo del proyecto fueron las limitantes de diseño, ya que estas nos fueron guiando al momento de las propuestas de diseño.

Consideramos que al realizar el proyecto, la actividad socio económica y socio cultural podrían verse beneficiadas, además de hacer de la Av. Morelos un mejoramiento estético y funcional.

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**



Parroquia a Santa Ana



Zacapu, Mich. Mex.



Plaza principal de Zacapu



DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO



Instituto Mexicano del Seguro Social

ORIENTACIÓN		MACROLOCALIZACIÓN			
CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN					
SIMBOLOGÍA					
Delimitación del predio Área de estudio Parroquia a Santa Ana Vialidad Principales					
MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU					
1. ÁREA DE ESTUDIO					
UBICACIÓN: Av. Morelos		PROYECTO Y DISEÑO Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda			
COLONIA: Centro	CIUDAD: Zacapu, Mich.	REVISÓ: Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza			
PLANO: Delimitación del área de estudio		CLAVE: AE 01			
QUEDA PROHIBIDO SU USO A TERCEROS ASÍ COMO SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL.		ESCALA: 1:5000			
ESCALA GRAFICA:		ACOTACIÓN: Metros			

ESTADO ACTUAL

Arquitectura DE3D

Arquitectura **DE3D**

En esta sección se aprecia las lonas que varían en diferentes colores, algunas con publicidad y otras en colores muy llamativos, los elementos de publicidad en forma de bandera abundan y son limitantes visuales para el peatón



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles Av. Madero y Lic. Eduardo Ruiz

Aquí podemos observar que no existe una armonía de colores, demasiada publicidad en fachadas, lonas y elementos bandera



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles Lic. Eduardo Ruiz y Melchor Ocampo



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles Av. Madero y Lic. Eduardo Ruiz



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles Lic. Eduardo Ruiz y Melchor Ocampo

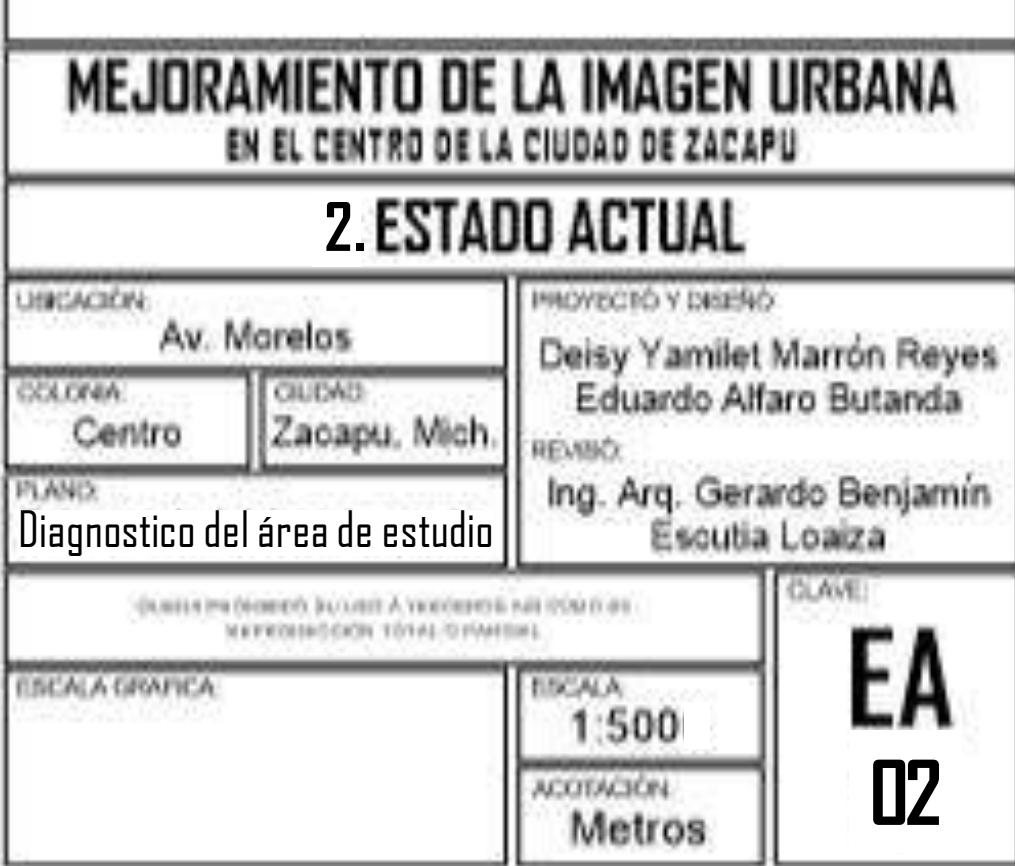
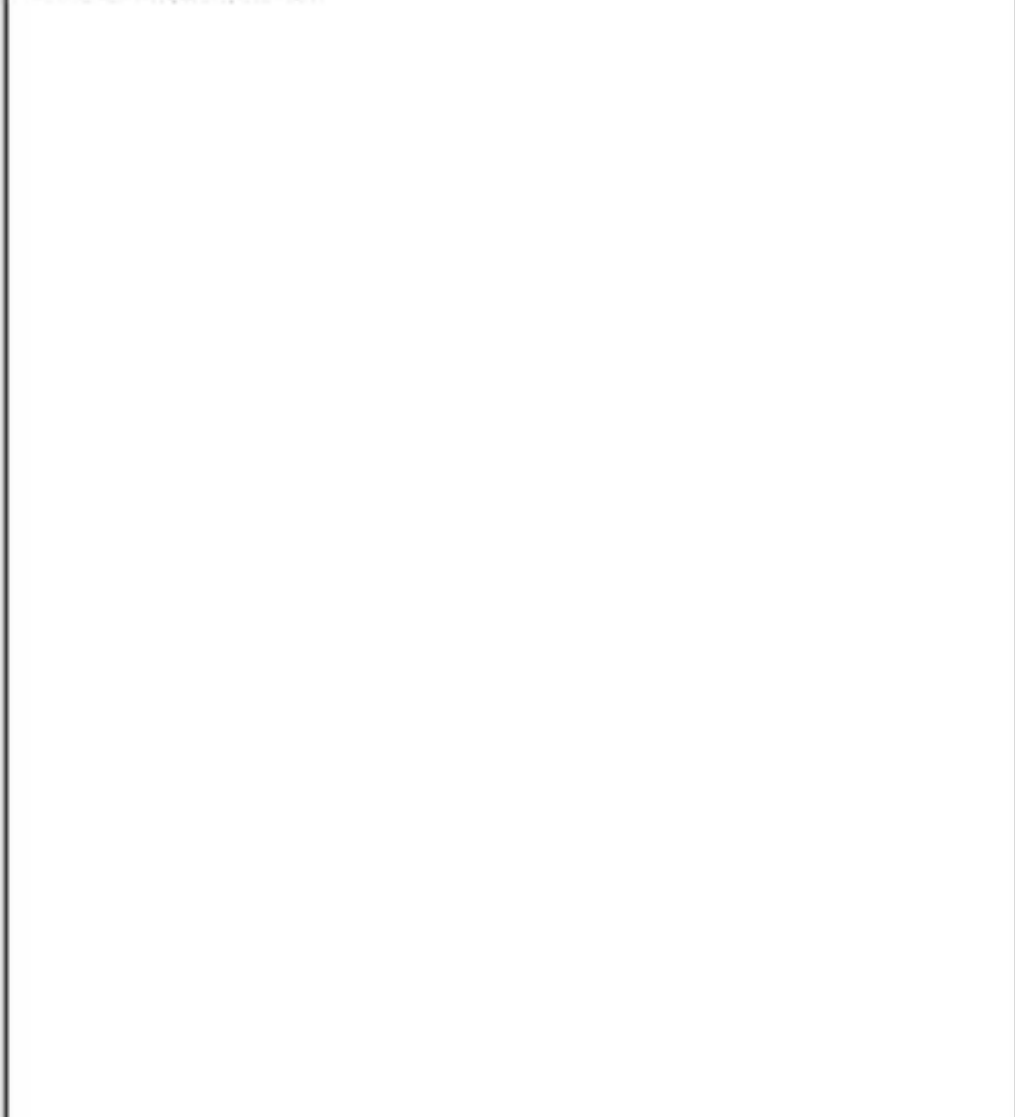
Conforme llegamos a la plaza principal a lo largo de la avenida se va disminuyendo el ancho de la misma, por ejemplo en esta sección mide aproximadamente 10m, las banquetas son muy estrechas

A lo largo de la avenida del lado Suroeste nos encontramos con elementos verticales que obstruyen el paso del peatón, como postes, lámparas, teléfonos públicos (inservibles), etc.

Como podemos observar a simple vista, vemos como no existe una armonía en cuanto al color, también resaltan mas los elementos publicitarios que las fachadas en si, hace que el panorama de Zacapu sea muy pesado visualmente hablando, comparándolo con estas imágenes de otras ciudades se nota mucho la diferencia



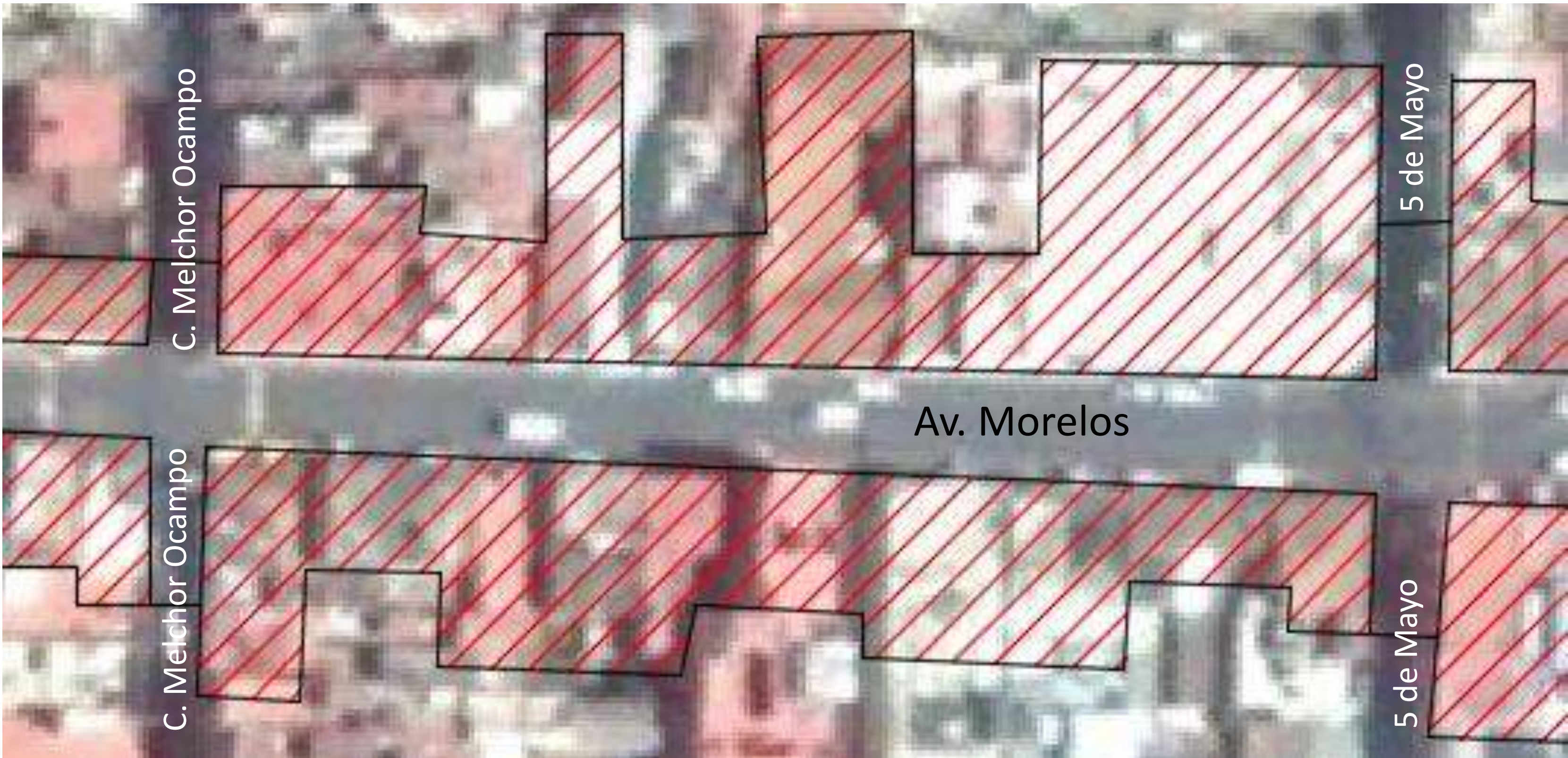
Croquis elaborado para facilitar la orientación del área de estudio presentado en el plano de Estado Actual



En una sección de esta avenida una rampa presenta problemas de continuidad, por lo que es imposible que un usuario en silla de ruedas lo supere, ya que se le da prioridad a un pequeño canal de agua para liberar la avenida de las corrientes de agua o encharcamientos



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles Melchor Ocampo y 5 de Mayo



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles Melchor Ocampo y 5 de Mayo

Como podemos observar a simple vista, vemos como no existe una armonía en cuanto al color, también resaltan mas los elementos publicitarios que las fachadas en si, hace que el panorama de Zacapu sea muy pesado visualmente hablando, comparándolo con estas imágenes de otras ciudades se nota mucho la diferencia



Croquis elaborado para facilitar la orientación del área de estudio presentado en el plano de Estado Actual

ORIENTACIÓN	MACROLOCALIZACIÓN
CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN	
SIMBOLOGÍA	
Este plano se hizo	
MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU	
2. ESTADO ACTUAL	
UBICACIÓN: Av. Morelos	PROYECTO Y DISEÑO: Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda
COLONIA: Centro	CIUDAD: Zacapu, Mich.
PLANO: Diagnostico del área de estudio	REVISÓ: Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza
QUEDA PROHIBIDA SU USO A TERCEROS SIN CONSENTIMIENTO DEL AUTOR	
ESCALA GRAFICA:	ESCALA: 1:500
	ACOTACIÓN: Metros
CLAVE: EA 03	

Especialmente en esta sección de la avenida, hay una parada de transporte colectivo, lo que ocasiona un sin fin de problemas de circulación, ya que el carril vial no esta diseñado para esta actividad

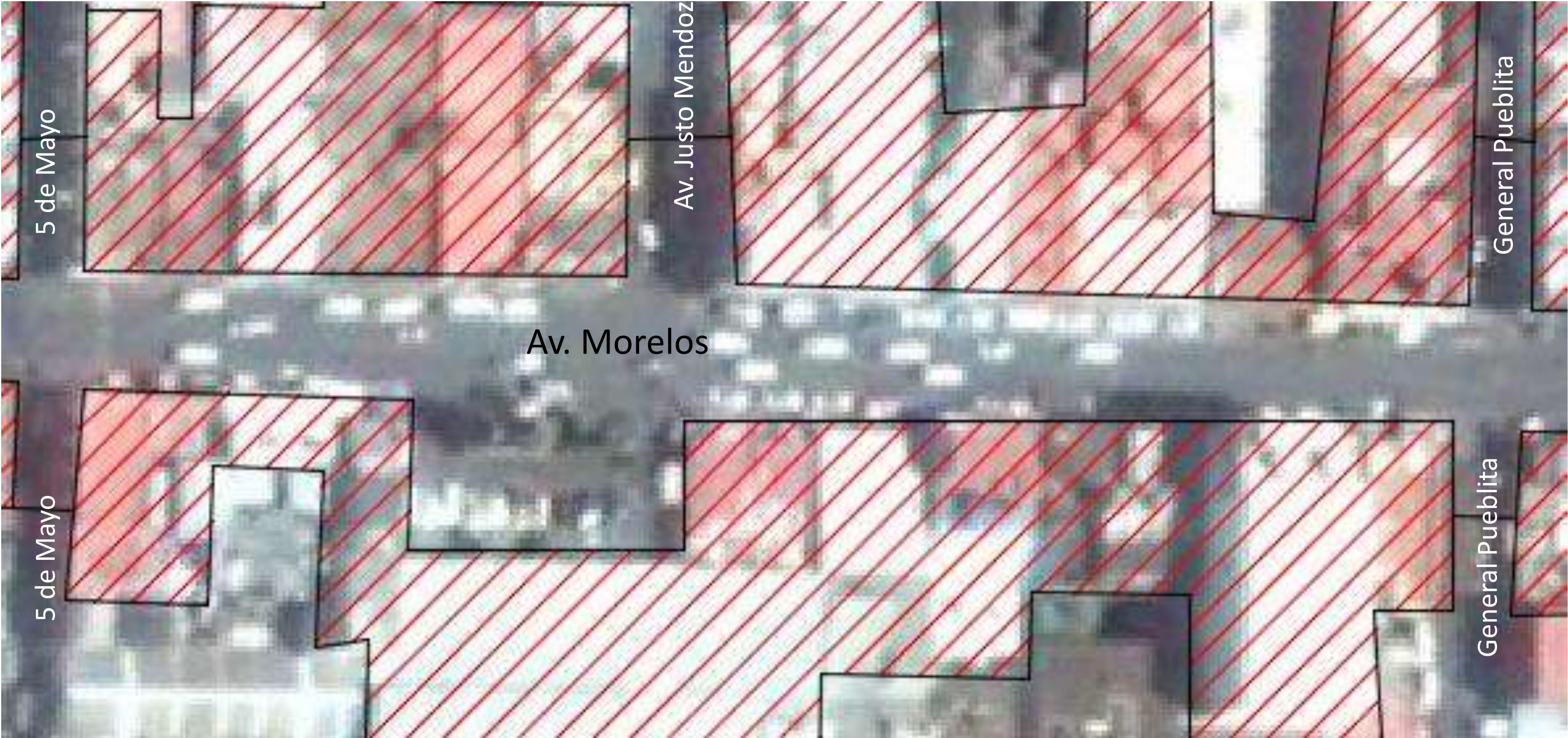


Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles 5 de Mayo y Avenida Justo Mendoza

Esta zona de la avenida es el Nodo mas conflictivo



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre la Avenida Justo Mendoza y la calle General Pueblita



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles 5 de Mayo y General Pueblita

El mercado lejos de atraer a los clientes, a veces da sensaciones de suciedad, que al pertenecer a una área de donación municipal no se le presta la atención en el aspecto estético y funcional

Como podemos observar a simple vista, vemos como no existe una armonía en cuanto al color, también resaltan mas los elementos publicitarios que las fachadas en si, hace que el panorama de Zacapu sea muy pesado visualmente hablando, comparándolo con estas imágenes de otras ciudades se nota mucho la diferencia



Croquis elaborado para facilitar la orientación del área de estudio presentado en el plano de Estado Actual

ORIENTACIÓN	MACROLOCALIZACIÓN



CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN	
SIMBOLOGÍA	
	Delimitación del predio
	Área de estudio
	Parroquia a Santa Ana
	Vialidad Principales
Este plano se hizo	

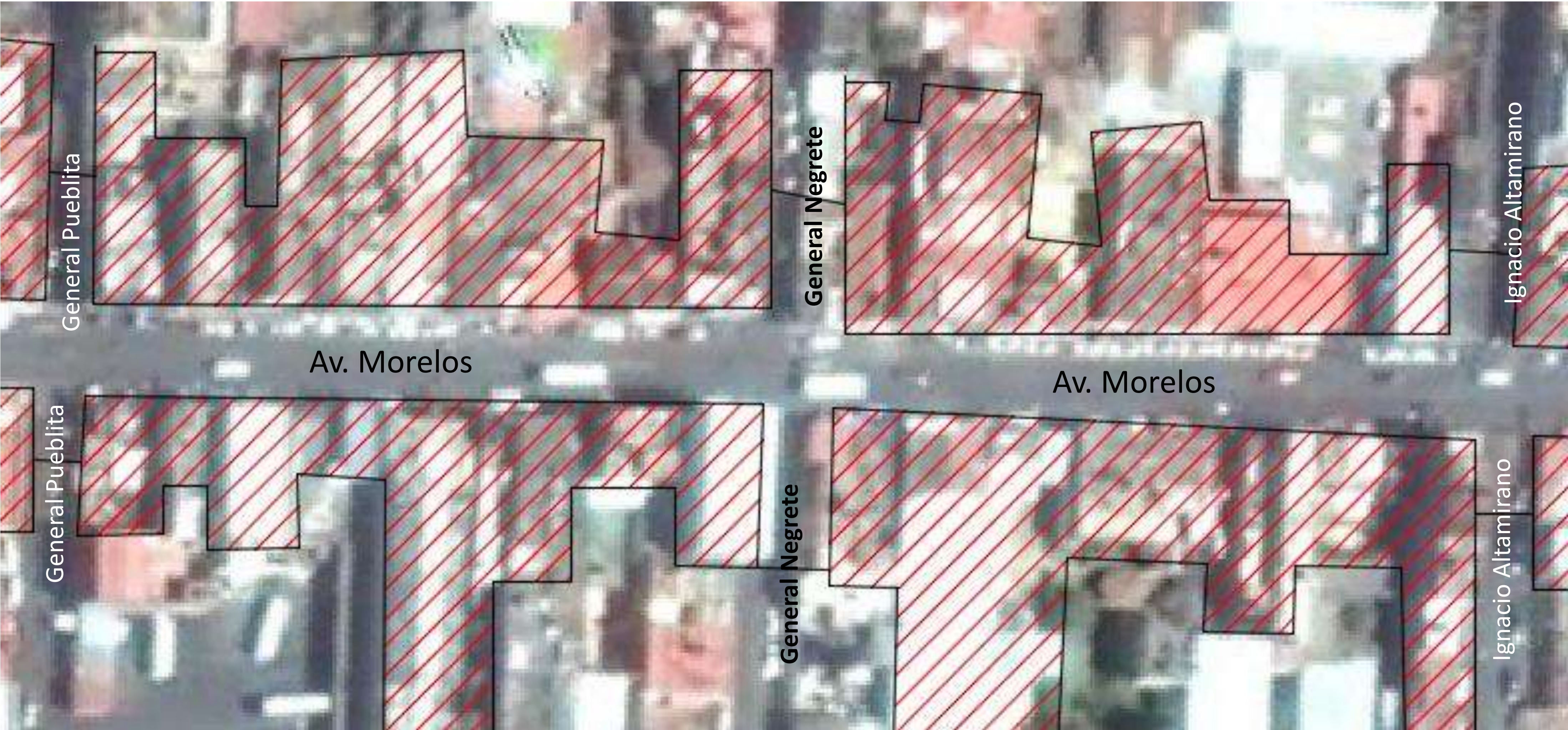
MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU			
2. ESTADO ACTUAL			
UBICACIÓN: Av. Morelos		PROYECTO Y DISEÑO: Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda	
COLONIA: Centro	CUIDAD: Zacapu, Mich.	REVISÓ: Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza	
PLANO: Diagnostico del área de estudio		CLAVE: EA 04	
ESCALA GRAFICA:		ESCALA: 1:500 ACOTACIÓN: Metros	



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles General Pueblita y General Negrete



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles General Negrete e Ignacio Altamirano



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles General Pueblita y General Negrete



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles General Negrete e Ignacio Altamirano

Como podemos observar a simple vista, vemos como no existe una armonía en cuanto al color, también resaltan mas los elementos publicitarios que las fachadas en si, hace que el panorama de Zacapu sea muy pesado visualmente hablando, comparándolo con estas imágenes de otras ciudades se nota mucho la diferencia



Croquis elaborado para facilitar la orientación del área de estudio presentado en el plano de Estado Actual

ORIENTACIÓN	MACROLOCALIZACIÓN



CROQUIS DE MICROLOCALIZACIÓN	
SIMBOLOGÍA	
	Delimitación del predio
	Área de estudio
	Parroquia a Santa Ana
	Vialidad Principales
Este plano se hizo	

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU			
2. ESTADO ACTUAL			
UBICACIÓN: Av. Morelos		PROYECTO Y DISEÑO: Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda	
COLONIA: Centro	CUIDAD: Zacapu, Mich.	REVISÓ: Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza	
PLANO: Diagnostico del área de estudio			
QUEDA PROHIBIDA SU USO A TERCEROS SIN CONSENTIMIENTO DEL AUTOR			CLAVE: EA 05
ESCALA GRÁFICA:		ESCALA: 1:500 ACOTACIÓN: Metros	



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Noreste, correspondiente entre las calles Ignacio Altamirano y 5 de Febrero



Larguillo fotográfico de fachadas que ven al Suroeste, correspondiente entre las calles Ignacio Altamirano y 5 de Febrero

Como podemos observar a simple vista, vemos como no existe una armonía en cuanto al color, también resaltan mas los elementos publicitarios que las fachadas en si, hace que el panorama de Zacapu sea muy pesado visualmente hablando, comparándolo con estas imágenes de otras ciudades se nota mucho la diferencia



Croquis elaborado para facilitar la orientación del área de estudio presentado en el plano de Estado Actual

ORIENTACIÓN	MACROLOCALIZACIÓN



SIMBOLOGÍA	
	Delimitación del predio
	Área de estudio
	Parroquia a Santa Ana
	Vialidad Principales
Este plano se hizo	

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE ZACAPU			
2. ESTADO ACTUAL			
UBICACIÓN:	Av. Morelos	PROYECTO Y DISEÑO:	Deisy Yamilet Marrón Reyes Eduardo Alfaro Butanda
COLONIA:	Centro	CIUDAD:	Zacapu, Mich.
PLANO:	Diagnostico del área de estudio	REVISÓ:	Ing. Arq. Gerardo Benjamín Escutia Loaiza
QUEDA PROHIBIDA SU USO A TERCEROS SIN CONSENTIMIENTO DEL AUTOR			CLAVE:
ESCALA GRAFICA:		ESCALA:	EA
		ACOTACIÓN:	06
		Metros	

DIAGNÓSTICO

Arquitectura DE3D

¡AVISO IMPORTANTE!

De acuerdo a lo establecido en el inciso “a” del **ACUERDO DE LICENCIA DE USO NO EXCLUSIVA** el presente documento es una versión reducida del original, que debido al volumen del archivo requirió ser adaptado; en caso de requerir la versión completa de este documento, favor de ponerse en contacto con el personal del Repositorio Institucional de Tesis Digitales, al correo dgbrepositorio@umich.mx, al teléfono 443 2 99 41 50 o acudir al segundo piso del edificio de documentación y archivo ubicado al poniente de Ciudad Universitaria en Morelia Mich.

U.M.S.N.H
DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS