

RE-BAMO

ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
Facultad de Arquitectura



TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO:
P. ARQUITECTA MIRIAM JATZIRY GODOY VILLANUEVA.

ASESOR: DR. HABID BECERRA SANTACRUZ.
SINODAL 1: M. D. EN ARQ. LUIS JACOBO VILLAFUERTE.
SINODAL 2: M. EN ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ
Morelia, Mich. Noviembre 2022.

RE-BAMO

ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA
REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES



ASESOR

DR. HABID BECERRA SANTACRUZ

SINODALES

M. D. en ARQ. LUIS JACOBO VILLAFUERTE

M. en ARQ. YUNUEN YOLANDA BARRIOS MUÑOZ

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO QUE PRESENTA:

MIRIAM JATZIRY GODOY VILLANUEVA

Morelia, Michoacán, noviembre de 2022



Para mis padres y mis hermanas que me apoyaron y siempre
confiaron en mí, y a mis amigos que me acompañaron en este
proceso de formación siendo parte de los momentos más difíciles
con largas noches de desvelo.



01

<i>PRESENTACIÓN</i>	<i>09</i>
<i>EXPERIENCIA PERSONAL EN EL TALLER</i>	<i>10</i>
<i>RESUMEN</i>	<i>11</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>13</i>

ACERCAMIENTO AL TEMA

<i>1.1 CONTEXTO</i>	<i>17</i>
<i>1.2 INTRODUCCIÓN</i>	<i>18</i>
<i>1.3 PROBLEMÁTICA</i>	<i>19</i>
<i>1.4 BAJO PUENTES EN MORELIA</i>	<i>23</i>
<i>1.5 JUSTIFICACIÓN</i>	<i>31</i>
<i>1.6 UBICACIÓN</i>	<i>33</i>
<i>1.7 DEFINICIÓN DEL TEMA</i>	<i>37</i>
<i>1.8 DELIMITACIÓN</i>	<i>39</i>
<i>1.9 OBJETIVOS</i>	<i>40</i>
<i>1.10 METODOLOGÍA</i>	<i>41</i>
<i>1.11 DIAGRAMA METODOLÓGICO</i>	<i>42</i>

02

CONOCIMIENTO DEL TEMA

<i>2.1 ESTADO DEL ARTE</i>	<i>47</i>
<i>2.2 ESPACIO PÚBLICO</i>	<i>48</i>
<i>2.3 AUTORES CLAVE</i>	<i>48</i>
<i>2.4 URBANISMO TÁCTICO</i>	<i>53</i>
<i>2.5 PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO</i>	<i>55</i>
<i>2.6 MOVILIDAD MUJERES</i>	<i>57</i>
<i>2.7 COMUNIDAD LGBTQ+ EN EL ESPACIO PÚBLICO</i>	<i>59</i>
<i>2.8 DERECHO A LA CIUDAD</i>	<i>61</i>
<i>2.5 BUENAS PRÁCTICAS</i>	<i>63</i>
<i>2.6 CASOS DE ESTUDIO</i>	<i>70</i>
<i>2.7 CONCLUSIÓN</i>	<i>81</i>

EXPLORACIÓN DEL SITIO

3.1 EL SITIO	85
3.2 DETERMINANTES CONTEXTUALES	88
3.3 EL ESPACIO	95
3.4 ZONA DE INFLUENCIA	97
3.5 RIESGOS NATURALES	103
3.6 SITUACIÓN ACTUAL	105
3.7 POBLACIÓN BENEFICIADA	109
3.8 OBTENCIÓN DE DATOS	110

POSIBLES SOLUCIONES

4.1 HERRAMIENTAS	113
4.2 CONCLUSIONES	130
4.3 TENEDERO (SALIDA CHARO)	135
4.4 SENSACIÓN VISUAL DE BAJO PUENTES	137

MANOS A LA OBRA

5.1 NECESIDADES	149
5.2 PROYECTO INTEGRAL	155
5.3 PROYECTO PILOTO	177
5.4 RESULTADOS PROYECTO PILOTO	189
5.5 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	237
5.6 CONCLUSIONES	246
5.7 BIBLIOGRAFÍA	248

PRESENTACIÓN

¿Qué es TARU?

TALLER DE ACCIÓN RUR-URBANA

Es un Taller para la creación de documentos de tesis en el que se comienza a crear nuevas metodologías que rompen con el esquema que se sigue y aprende a lo largo de la formación para convertirse en arquitecto. Representa un gran reto para muchos alumnos que se interesan por desarrollar su documento para recibir el título de arquitecto.

Esta nueva metodología consiste en que, profesores del taller se preocupan por lograr un trabajo en conjunto de alumnos pertenecientes a la maestría y los de licenciatura ya que ambos tipos de estudiante pueden llegar a lograr buenos proyectos en conjunto.

TARU también se preocupa por lograr que el alumno desarrolle su lado crítico y así pueda ver el mundo con otra perspectiva, que vayan más allá y exploten sus habilidades y conocimientos sin llegar a exigirse o ponerse metas muy ambiciosas que a la larga no podrán concluir y solo será una carga más en su vida.

Enfocarse en sus habilidades y pasiones es primordial para el alumno perteneciente a este taller, al mismo tiempo que aprende a encontrar problemas reales a los cuales se les busca una solución por muy pequeña que sea, pero que atienda esta realidad.





EXPERIENCIA EN EL TALLER

El Taller de Taru ha ocasionado un gran impacto a la zona de confort que se me fue forjada a lo largo de la carrera, la idea de arquitectura elegante y costosa se rompió con una sola pregunta:

¿QUÉ BENEFICIO PUEDE BRINDAR MI CARRERA A LA SOCIEDAD?

PAG. 10

Las respuestas fueron llegando gracias al material de apoyo brindado por el Dr. Habid Becerra Santacruz, quien se encargó que quitarnos esa "venda" de los ojos, nos dio un panorama tan amplio de la arquitectura, el cual no solo consiste en crear edificios monumentales y esperar a clientes con la suficiente solvencia económica para costear el proyecto.

Se puede crear arquitectura con bajo presupuesto y claramente atendiendo las necesidades de la gente tras la empatía y convivencia con la misma ya que muchas veces podemos ver proyectos que no son habitados y las comunidades o colonias los consideran una "amenaza" por no ser realmente lo que necesitaban.



RESUMEN

Este trabajo se sustenta con las investigaciones y constantes observaciones del comportamiento que tienen las personas en espacios residuales encontrados bajo corredores vehiculares que se han ido creando con el pasar de los años para mejorar la movilidad del tráfico en la ciudad. Estos espacios reflejan la falta de diseño inspirada en una convivencia sana entre el transporte motorizado, transporte no motorizado y el usuario como peatón.

A lo largo de este documento se presentarán estrategias de diseño para la creación de un espacio público con una convivencia sana entre usuarios peatones, transporte no motorizado y transporte motorizado.

Se partirá de un análisis general de la ciudad, sus bajo puentes y las actividades que se realizan en ellos actualmente para compararlos con otros bajo puentes que ya cuentan con actividades de espacio público en otras ciudades y países con el fin de demostrar el potencial de estos espacios residuales.

Este trabajo si bien, se preocupa por una convivencia sana, muestra enfoque especial en la población más vulnerable de la ciudad y se vuelve el tema principal a la hora de plantear las estrategias para el proyecto ejecutivo.

Palabras clave:

Urbanismo táctico, bajo puentes, escala urbana, espacio público, derecho a la ciudad, corredores vehiculares.



IMG 3. Godoy Miriam; Situación actual



ABSTRACT

This work is supported by researches and constant observations about the behavior of people in residual places from vehicular corridors created over the years to improve traffic mobility in the city.

These places reflect the lack of design inspired by healthy coexistence between motorized transport, non-motorized transport and the pedestrian.

Throughout this document strategies were designed to create a public space with a healthy coexistence between pedestrian, non-motorized transport and motorized transport.

General analysis of the under bridge's city and the activities that currently take place in them was done. At these bridges and the under bridges that already have public space activities in other cities and countries were compared to demonstrate the potential of these residual places.

Although this work is concerned with healthy coexistence, it shows a special focus on the most vulnerable population of the city and becomes the main theme at the time of proposing strategies for the project.

Keywords:

Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.

Keywords: Tactical urbanism, under bridges, urban scale, public space, right to the city, vehicular corridors.



ACERCAMIENTO AL TEMA



En este capítulo se encontrará la descripción del problema central de esta tesis así como la descripción de conceptos que serán fundamentales para dar sustento al proyecto que más adelante se desarrollara.

CONTEXTO

Proyecto de tesis desarrollado en el Taller de acción rur-urbana (TARU) para obtener el título de Arquitecta de la generación 2017-2022 en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. El planteamiento de este proyecto surge como resultado de la preocupación a desigualdad de escala urbana entre el peatón y el vehículo, así como la aparición de sitios que se han convertido en "espacios de paso". La metodología empleada para el desarrollo de este trabajo fue el resultado de un híbrido entre la metodología de TARU y la de Desing Thinking.

Se busca que el usuario se apropie del espacio y disfrute del mismo con el fin de desaparecer espacios residuales que generan inseguridad a su alrededor, y que se vuelvan útiles para la población que le rodea.

PAG. 17



IMG 5. Godoy Miriam: Situación actual



INTRODUCCIÓN

Dentro de las ciudades, con el pasar de los años, la creciente demanda del uso de automóvil ha ocasionado que las urbes hayan crecido para el automóvil teniendo que adaptarse a ellos en muchas ocasiones al tener que ampliar carriles o crear nuevos corredores con niveles más elevados. Este desmedido crecimiento priorizando el automóvil poco a poco fue marcando una alarmante desigualdad de escalas entre ellos, el usuario peatón y el transporte no motorizado.

"[...] Cuando voy pasando con mi bici y veo una congestión de alrededor 2 km cuento los autos y sus ocupantes, en su mayoría son cerca de 40 [...]"

- Manuel Alejandro Alipio Alcantar.

PAG. 18

Existen espacios bajo infraestructura vial que se convierten en espacios residuales con delincuencia y que sirven como tiraderos de basura, en el caso de Morelia estos espacios (en su mayoría) se localizan en el Periférico, existiendo tres tipos de bajo puentes donde se observan diferentes tipos de actividades.

Se propone entonces un proyecto que sea capaz de concientizar acerca del Derecho a la Ciudad, donde el peatón se beneficie con tantos privilegios como el automóvil demostrando, en este caso, que los espacios llamados "bajo puentes" son una gran oportunidad para la convivencia implementando estrategias que logren convertir el lugar en un espacio público digno disminuyendo la delincuencia y sensación de inseguridad que se percibe sin importar la hora del día.

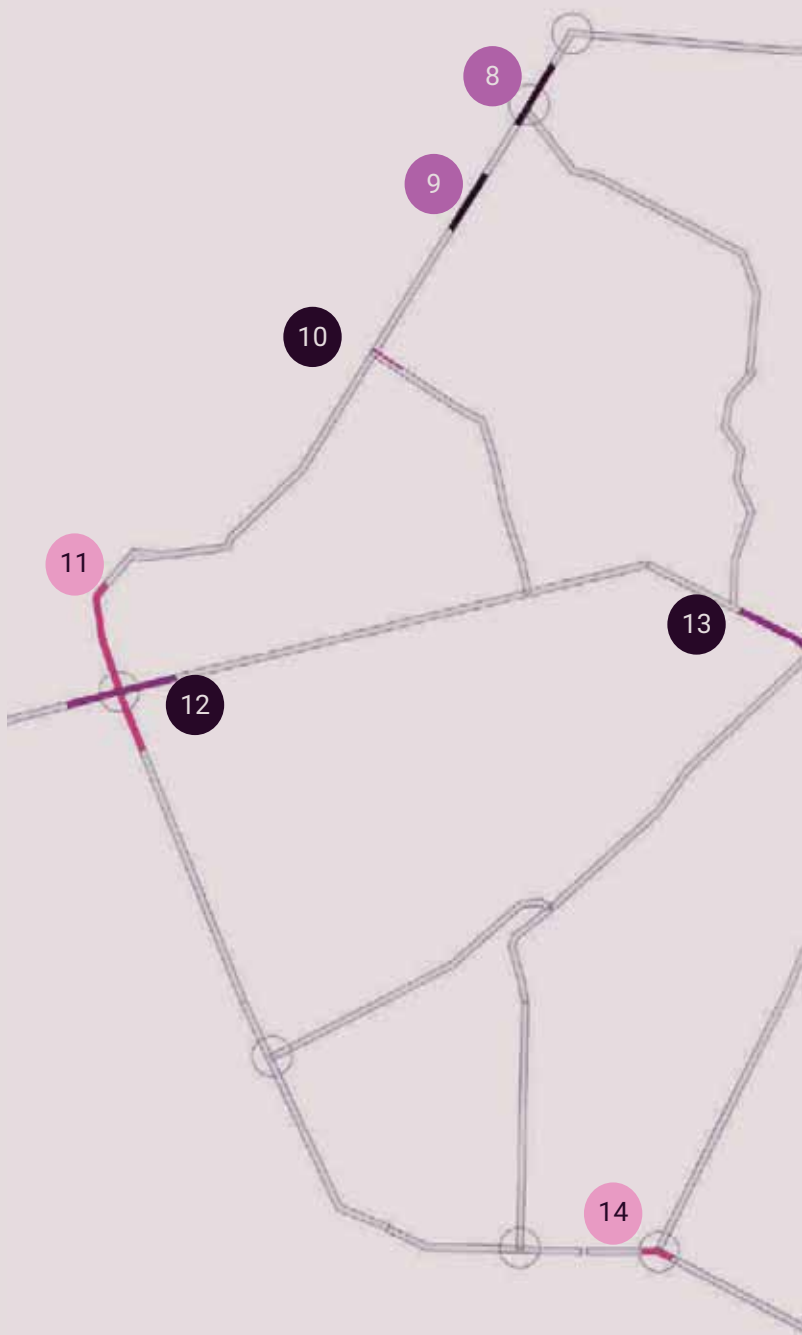
PROBLEMÁTICA

Con el pasar de los años se ha buscado ampliar y mejorar la comunicación vial en las ciudades, lo que ha llevado a la creación de corredores vehiculares que fueran capaces de optimizar los recorridos de automotores.

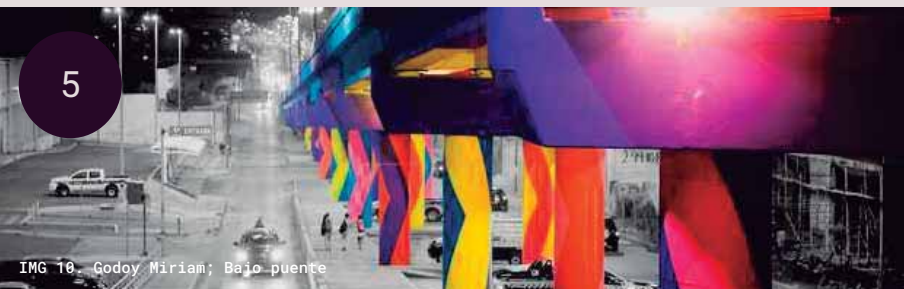
Morelia, a pesar de no ser una de las grandes urbes de la República Mexicana se ha vuelto parte de estas mejoras en la infraestructura vial creando a lo largo de todo el periférico puentes vehiculares, mismos que han dejando bajo ellos lugares residuales que hacen evidente la falta de diseño que incluyera al peatón dentro de este monstruo de escala vehicular.

Los bajo puentes pueden clasificarse en tres cuatro tipos, el primero (1) donde encontramos columnas de creciente tamaño que permite mayor circulación y generalmente se aprecia el uso del espacio como estacionamiento vehicular y otras actividades como el comercio informal, el segundo (2) cruza sobre mismas vialidades vehiculares, el tercero (3) se diseñó con vialidades que suben y bajan dejando por debajo conjuntos de 4 islas cada 500 m aproximadamente.

Estos últimos se convierten en espacios residuales cuya actividad se ve limitada al bandalismo, delincuencia y cruce peatonal, el poco mantenimiento que se da en la zona da lugar a ser un acumulador de basura trayendo con ello sensaciones de inseguridad a lo largo de todo el día a pesar de ser el tipo de bajo puente (junto con los a) con mayor potencial de convertirse en un espacio público seguro por lo que serán el tema central de este trabajo.









CLASIFICACIÓN



BAJO PUENTES EN MORELIA

ESTACIONAMIENTO

ESPERAR
TRANSPORTE



IMG 20. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 21. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 22. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 23. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 24. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 25. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 26. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 27. Godoy Miriam; Bajo puente



COMERCIO

DEPORTE

DESCANSO



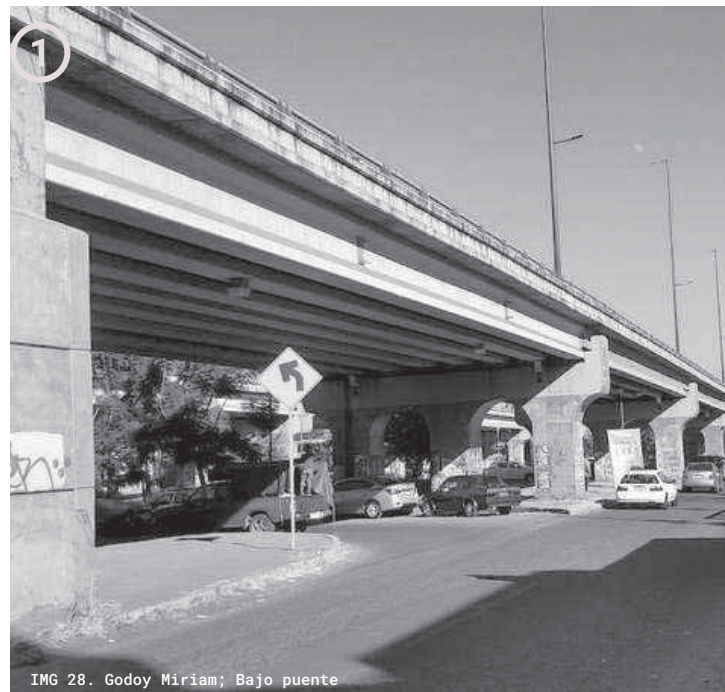
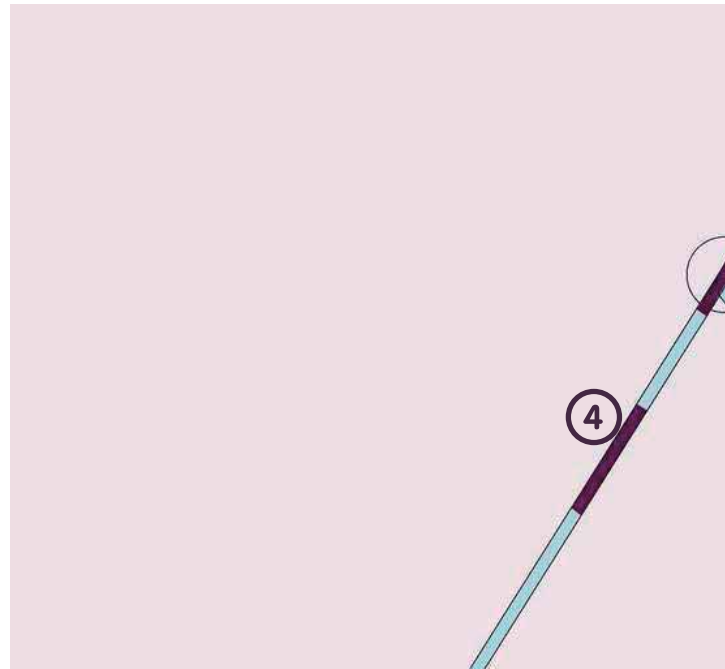
Estos son los cuatro bajo puentes que cuentan con otro tipo de actividades a parte de funcionar como espacios de transición, en todos ellos el tráfico vehicular es constante y un gran número de automotores circulan por minuto. A pesar de ello es posible notar cierta actividad de usuarios peatones.

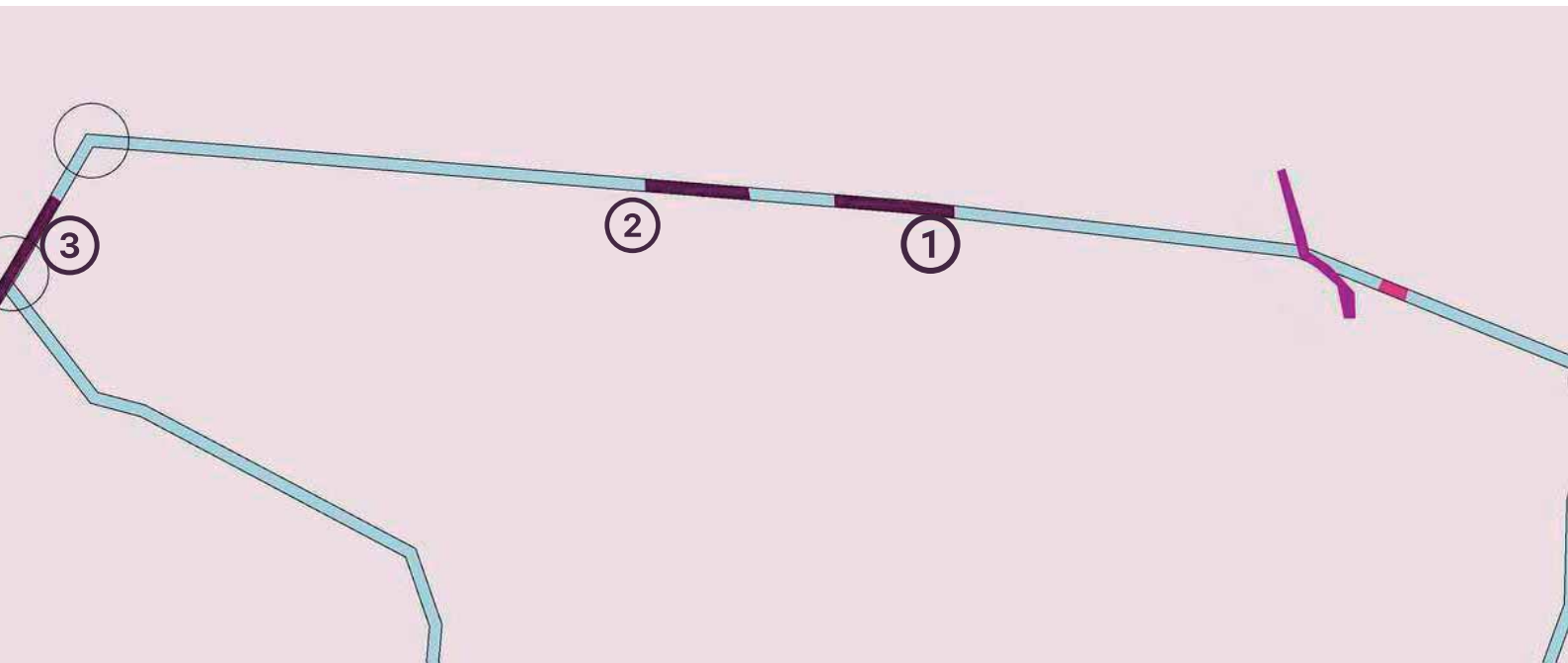
Retomando los 4 bajo puentes ubicados entre el Poliforum de Morelia y la Central de Autobuses encontramos que son zonas con gran potencial de uso, el tráfico vehicular en horas pico es de 18 a 25 carros por minuto en una vialidad lateral por lo que la velocidad de los mismos no excede de los 60 km/h.

Todos ellos se comunican con largos corredores verdes al centro que se vuelven el camino de algunos usuarios para realizar deporte o pasear a sus mascotas en ciertas horas del día, por lo que se ve la oportunidad de mejorarlos y crear caminos seguros con buena iluminación e incluir una ciclovía.

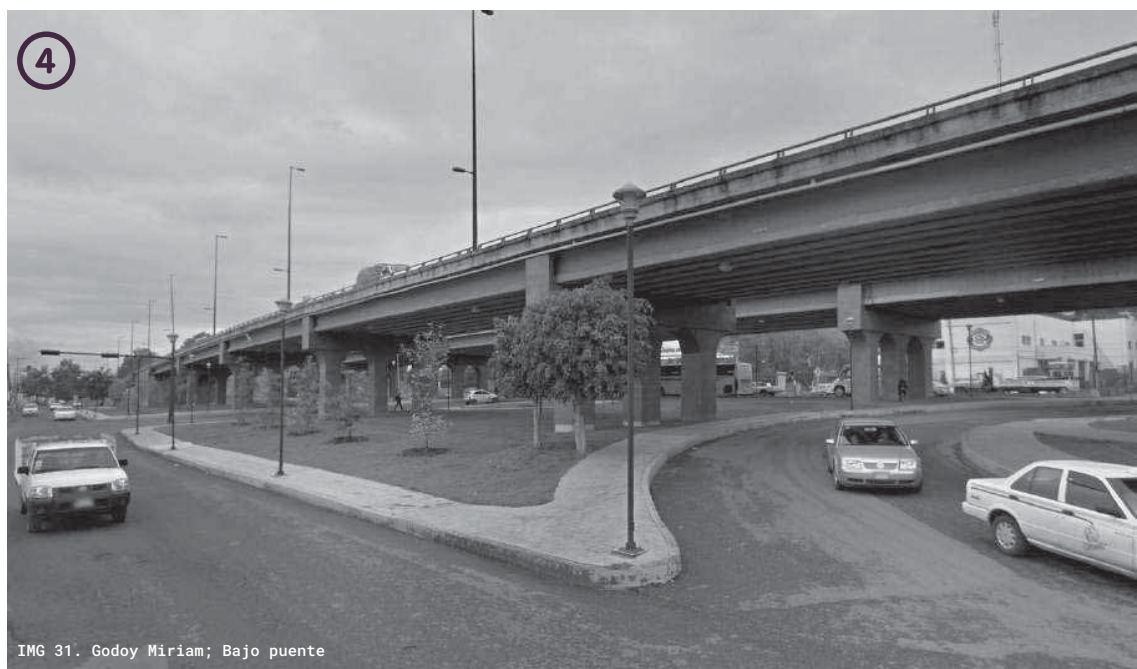
Analizando los cuatro bajo puentes tres de ellos se encuentran en situaciones más favorables, más iluminación, mayor mantenimiento y por ende, mayor actividad peatonal que usan el espacio únicamente como transición al no contar con mobiliario urbano como bancas.

El bajo puente que se señala como el número 3 se convierte en el que su situación actual es deplorable, el alumbrado público no funciona y se aprecia basura y escombros que generan una mala imagen y sensaciones de inseguridad.





IMG 30. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 31. Godoy Miriam; Bajo puente



IMG 32. Godoy Miriam; Bajo puente





IMG 33. Godoy Miriam; Situación actual



IMG 34. Godoy Miriam; Situación actual

JUSTIFICACIÓN

El **urbanismo táctico** busca crear conciencia del **derecho a la ciudad** con el fin de lograr que el habitante se interese por adueñarse de espacios sub-utilizados con el suficiente potencial para transformarlos a su favor y poder realizar en ellos diversas actividades.

En la zona de estudio el vehículo es el principal protagonista por cuestiones de movilidad, transporte, etc., lo que ocasionó que el peatón no cuente con una buena infraestructura y equipamiento.

Con la ideología de urbanismo táctico se trabajará para crear un espacio público digno y seguro con el fin de reactivar un espacio abandonado, y al mismo tiempo se buscará la concientización de la población con respecto al **Derecho a la Ciudad**.

En los bajo puentes construidos en México claramente se aprecian espacios abandonados y deteriorados con el paso de los años, albergando basura, indigentes, con alumbrado deficiente y abandono de actividades grupales y recreativas. Estos espacios cuentan con el potencial suficiente para transformarse y generar un **espacio público** digno.

En estos espacios a desnivel en Morelia a veces es posible apreciar a usuarios acompañados de animales domésticos y muy pocas veces se ve a alguien realizando ejercicio. Esto demuestra que, en óptimas condiciones el espacio podría ser aprovechado para activar el espacio realizando actividades recreativas que transformen este sitio residual.

El espacio público en la ciudad es escaso, y el poco existente está en condiciones deplorables y siendo partícipes de actos delictivos.

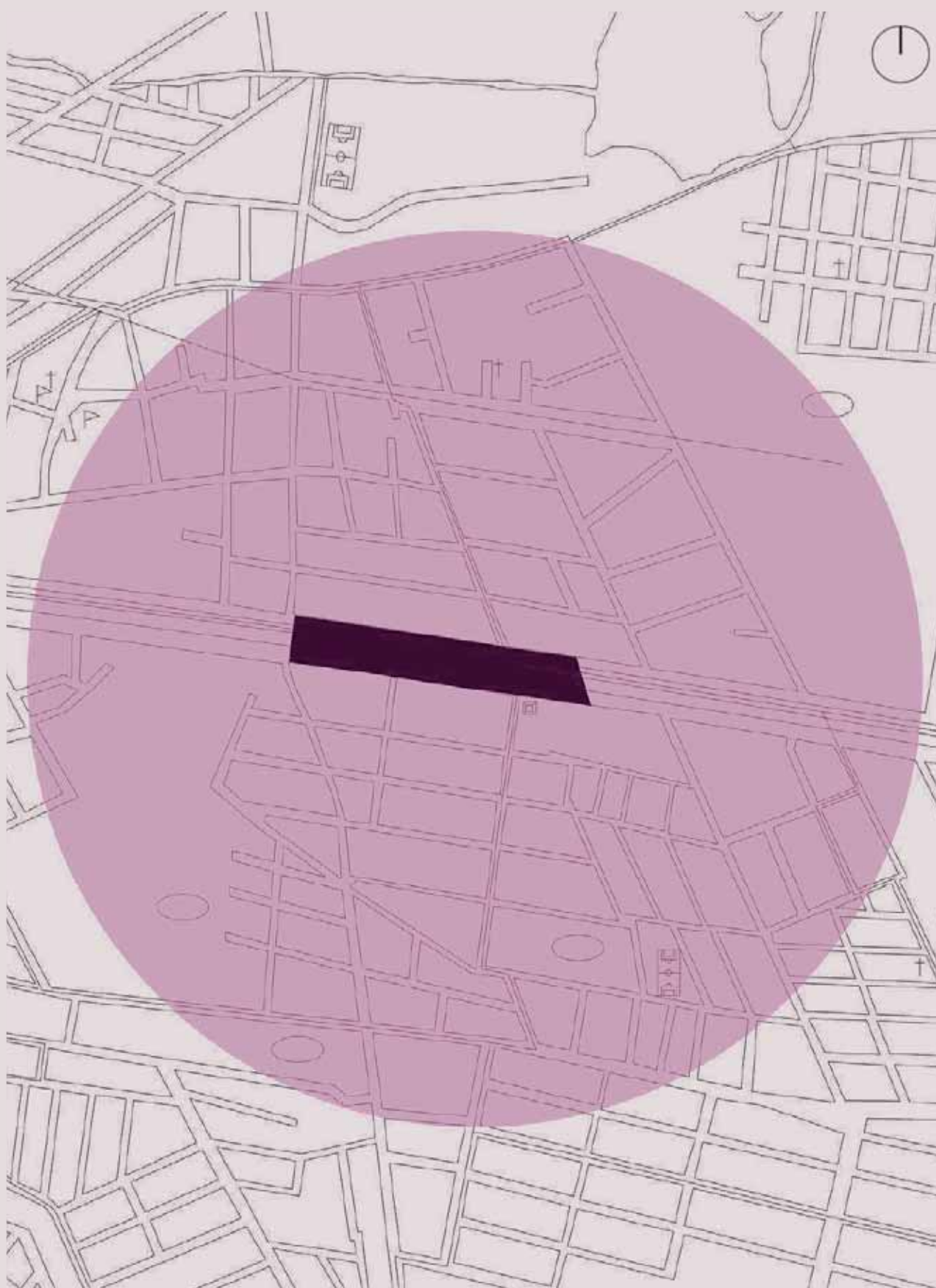
Se comenzará entonces, por intervenir el bajo puente localizado a la altura de la colonia el Lago II donde encontramos un retorno en malas condiciones, por este lugar cruzan principalmente vecinos de la colonia Volcanes y otras aledañas a ella debido a que es la única oportunidad de cruce, siendo quienes han marcado un camino del deseo para disminuir todavía más su trayectoria.



IMG 35. Godoy Miriam; Situación actual

UBICACIÓN





En la zona del Periférico Paseo de la República se encuentra uno de los corredores vehiculares más importantes que comienza a la altura del Poliforum y continúa hasta la altura de la Central de Autobuses, esta infraestructura consta de dos puentes paralelos, cada uno es para un sentido de tráfico vehicular, en medio de ellos fluye un área verde que llega hasta los bajo puentes que funcionan como retornos en las vialidades laterales, ambos espacios han quedado en el abandono con muy poco mantenimiento volviéndose un sitio sin otra función más que la de ir de paso.

En estos bajo puentes podemos encontrar un camino marcado por el diseñador que consiste en una franja con un círculo en medio, este camino marcado por aceras de concreto no siempre es usado debido a que los usuarios de las colonias vecinas como Volcanes, han decidido marcar sus propios caminos del deseo, ya que les es más fácil cruzar por ahí que caminar hasta donde se encuentra la acera del diseñador.

La imagen urbana que le rodea son comercios, talleres, sitios de descanso y bares que oscilan entre uno y siete niveles en conjunto con los bajo puentes sin mantenimiento, esto nos lleva a trabajar en las siguientes líneas:

- Imagen Urbana: Con estrategias de crear espacios urbanos y mejoramiento de imagen urbana.
- Espacio público y biodiversidad: Con estrategias de mobiliario urbano y recuperación de espacios.

La primer acción a tomar, será la observación del usuario que visita la zona, así como las entrevistas a trabajadores de la zona que se encuentran más familiarizados con la actividad en estos

bajo puentes, posterior a eso se hará un mapeo para la búsqueda de actores aliados que serán parte de este proceso.

El siguiente paso será la intervención en el lugar para mejorar la imagen y la colocación de algún mobiliario. Con la primer pequeña intervención se hará un análisis de la reacción del usuario para posibles siguientes intervenciones o implementación de un proyecto integral.

VIABILIDAD

Los espacios públicos son parte importante para el desarrollo del usuario, por ello, la cercanía con este tipo de lugares debe ser importante, cerca de la zona de estudio es posible ver que en un radio de al menos 500 m no se encuentra ningún espacio de este tipo.



DEFINICIÓN DEL TEMA

El espacio público es importante para la convivencia entre los individuos de una comunidad, colonia, ciudad, etc, sin importar edad, condición física o económica, estos espacios son capaces de reunir a la población, y que en conjunto puedan llevar a cabo actividades como deporte, juegos, reuniones, estudios, o actividades individuales sin sentirse incómodo.

La revitalización y la imagen urbana serán parte de este proyecto de tesis añadiendo la ideología y metodología del urbanismo táctico para la recuperación de espacios de transición, en conjunto se trabajarán estos aspectos para la intervención de un bajo puente en la Ciudad de Morelia, a continuación se definirán las palabras claves en este trabajo para su mejor comprensión.

URBANISMO

Es toda planeación de crecimiento, organización e imagen de una ciudad.

BAJO PUENTES

zonas que aparecen como resultado de la creación de vías elevadas para el uso de transporte motorizado.

ESCALA URBANA

Diferencias de tamaños entre la infraestructura de dos o más tipos comparando cuál existe en mayor escala y cuál queda en un rango más bajo.

CONVIVENCIA

La convivencia hace referencia a la acción de convivir, esto no es más que el compartir constante con otra persona diferente a ti todos los días, es decir, es el hecho de vivir en compañía con otros individuos sin generar conflictos entre ellos.

DERECHO A LA CIUDAD

El derecho a la ciudad lo tiene todo usuario que habita en estas urbes, significa que el espacio es del ciudadano y puede disfrutar plenamente de él.

CORREDORES VEHICULARES

Infraestructura vehicular que consiste en la creación de nuevas redes de comunicación para este tipo de transporte motorizado con el fin de mejorar el flujo y la comunicación.

DELIMITACIÓN

En el sector República corre una de las vialidades más importantes para la ciudad, esta es la del Periférico, esta franja de vialidad vehicular ha sido intervenida en constantes ocasiones a lo largo de los años, comenzando con la creación de un corredor de dos niveles, gracias a este proyecto se generaron bajo puentes que con el paso de los años han ido quedando en el abandono.

Recientemente se preocupó el sector gubernamental en adaptar los camellones al centro para la realización de actividades peatonales, sin embargo, este sector no fue intervenido de la misma manera que la línea pasando el tecnológico rumbo a Mil Cumbres y es tan marcada la diferencia que se nota un grado de marginación importante, por ello, este trabajo se enfocará en esta franja al lado poniente la ciudad centrándose en un primer bajo puente a la altura de los límites colindantes de la colonia El Lago II con la colonia Volcanes



IMG 37. Godoy Miriam; Situación actual



OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL.

Este proyecto de tesis tiene como objetivo crear un espacio público recuperando zonas mediante el paisajismo e implementación de mobiliario urbano con el fin de que el usuario vecino se interese por esta área y disfrute del espacio, al mismo tiempo se busca que dichos usuarios tomen conciencia del derecho a la ciudad y se preocupen por seguir tomando lugar en espacios que sean considerados de riesgo para convertirlos en un espacio digno y útil para la comunidad.

PAG. 40

OBJETIVOS PARTICULARES

- Intervenir espacios que quedaron en un intento de espacio público mediante mobiliario y paisajismo.
- Impulsar a las colonias vecinas a crear espacios más dignos y de carácter público tras recuperar espacios vacíos y sub-utilizados.
- Solucionar problemas reales mediante estrategias de diseño y la ayuda de actores aliados que serán la clave para un acercamiento a la población vecina.
- Ir creando conciencia del espacio público a través de pequeñas intervenciones a las que se vaya acostumbrando la gente hasta obtener los resultados deseados

METODOLOGÍA

La metodología a usar será la aplicada en el taller de TARU, la cual, se ha encargado de romper los patrones de otras metodologías tradicionales que se van manejando a lo largo del programa empleado en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Dicha metodología consiste en que el estudiantes de la Licenciatura conozca y determine sus habilidades, y pasiones con el fin de encaminarlo a un proyecto que vaya de la mano con estas características. Una vez que se concluya qué enfoque de tesis es el mejor para él vendrá una nueva toma de decisiones, el alumno tendrá que buscar una problemática ligada a la rama de diseño escogida.

Para buscar la problemática, TARU, los alumnos de la maestría y todo el equipo perteneciente al taller, se encargan de recaudar información en varias zonas de la ciudad, uno de los pasos claves son las entrevistas a los usuarios que viven su día a día en la zona de interés, como podía ser el centro, sur, norte, oriente o poniente.

Las entrevistas son consideradas una de las mejores fuentes de información debido que el usuario que responde es quien detecta los problemas en su entorno y una vez, analizada la información brindada a través de este medio el estudiante tendrá que caminar la zona, vivir el espacio y recorrer, de ser posible, todas las vialidades de la zona, de esta manera se tendrá un conocimiento total de la zona en cuanto a morfologías, estilos arquitectónicos, etc.

El recorrido también resulta enriquecedor para el estudiante, ya que en ese tiempo puede llegar a detectar varios problemas descritos por usuarios.

El siguiente paso será el analizar el copilado de información obtenida y se procederá a buscar una solución que ayude en la problemática, aquí pueden crearse hipótesis y plantear varias ideas que deberán ser analizadas y comparas con proyectos contemporáneos de los arquitectos y despachos que se dedican a ese estilo de proyectos determinando qué prácticas suyas pueden ayudar o revisar sus metodologías de trabajo, materiales empleados, etc.

Cuando llegamos a esta etapa el alumno ya tiene el proyecto que va plantear y desarrollar a lo largo de la tesis, y con esto ya puede llegar a la elección del predio o lugares en donde va a emplear estas soluciones, entonces ya empieza con un desarrollo de diseño o experimentaciones en su caso hasta llegar a sus conclusiones presentando finalmente su tesis a una mesa de sinodales que otorgarán el pase del examen diagnóstico para obtener el título de arquitecto.



PROBLEMA

Falta de aprovechamiento de áreas verdes



ENCUESTAS

Socializar con la gente y realizar encuestas



ANÁLISIS

Analizar la información recaudada con encuestas



IDEAR

¿El proyecto será ideal? ¿Las soluciones encontradas realmente resuelven el problema?



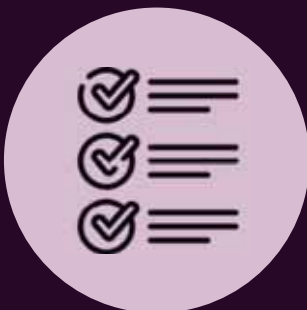
UBICACIÓN

Zonas verdes y espacios que generan inseguridad



RESOLUCIÓN

Buscar soluciones para el problema



CONCLUSIONES

¿Qué aprendí a lo largo del desarrollo de este proyecto?

DIAGRAMA METODOLÓGICO



Partiendo de la metodología que se usa en el taller de TARU se buscó crear una que se adapte al tema de interés para desarrollarlo, de esta forma, nace este diagrama metodológico que comienza con un planteamiento del problema, este surge a partir de la observación de la ciudad y tras vivir la experiencia de las sensaciones en la zona de interés.

Se mantendrá el acercamiento y empatía con la gente vecina del lugar al conocer su propia percepción y escuchando lo que consideran factores de riesgo. Una vez procesada esta información del usuario se buscará qué se está haciendo en otras partes del mundo para solucionar problemas similares y de ahí nacerá la primer idea o hipótesis para la solución al problema encontrado.

Con la primer idea se realizará la primer a-

cción de intervención en el sitio y a partir de ella se hará una observación de la reacción de la gente, en esta parte se pretende que esta modificación en el espacio sea pequeña con el fin de determinar si la reacción es buena, indiferente, o mala.

Si la primer acción tuvo éxito, se procederá a realizar una más, de lo contrario se tendrá que regresar al análisis de las buenas prácticas para determinar nuevas herramientas y métodos de intervención hasta que se tengan los resultados deseados.

Este tema de tesis se enfocará en un solo sitio, pero con la intención de que las acciones y metodología propuesta puedan implementarse en otros sitios sin importar el lugar o zona donde se localicen.



n2



En este capítulo se hará referencia a aquellos profesionales en el tema destacando proyectos que han sido un éxito y que funcionarán como base para el desarrollo de este proyecto de tesis.

ESTADO DEL ARTE

¿QUÉ ES EL ESTADO DEL ARTE?

En este apartado encontraremos proyectos, trabajos, filosofías, autores y casos de estudio que se tomarán en cuenta a lo largo de este trabajo, explicando de qué trata cada una de ellas atendiendo a preguntas como:

¿Qué enfoques o proyectos son los más innovadores?

¿Cuáles proyectos/posturas/metodologías son referencia por su impacto generado?

A continuación presentaremos proyectos como Urbanismo táctico explicando en rasgos generales lo que es, su metodología y proyectos destacables.

Todo lo presentado en este capítulo será destacable para la postura teórica y filosofía que el autor presentará a lo largo de sus experimentaciones y desarrollo de sus propuestas.



IMG 38. Calle Madero, CDMX; Fotografía extraída de internet.



ESPACIO PÚBLICO

El espacio público en la ciudad debe ser de suma importancia, esto debido a que el humano muchas veces tiene la necesidad de realizar actividades grupales y otras más de forma individual pero en un espacio abierto y cómodo.

En México existen muchos espacios públicos, unos con un buen uso y otros no tanto, el espacio público muchas veces se confunde con crear solo un lugar con bancas para sentarse y platicar, sin embargo, debe ir más allá, debe ser un espacio donde se puedan realizar actividades de todo tipo, en grupo, individuales, y que el espacio se pueda adaptar a todas ellas.

PAG. 48

AUTORES CLAVE

Los autores clave de este apartado serán los que han trabajado algunos de los proyectos expuestos anteriormente. Y forman parte de la creación del proyecto a desarrollar en los siguientes capítulos.

AUTORES CLAVE

ROZANA MONTIEL

[...] "La gente se siente segura, es un espacio que está iluminado, ya no se inunda, las personas se sienten cómodas. Permite el diálogo y la relación entre el vecino que no se conocía con el otro. El espacio habla por sí mismo y transforma, y cuando transforma puede crear comunidad" [...] (Obras, 2016)

Arquitecta de origen mexicano que se ha destacado por sus diseños paisajistas que buscan ser amigables con el entorno, al mismo tiempo se encarga de generar arquitectura partiendo de múltiples disciplinas que ella considera, van de la mano con el proceso de diseño.

Sus obras son caracterizadas por generarse a partir de presupuestos bajos. Piensa que el espacio público es importante para las ciudades y al mismo tiempo destaca que en Ciudad de México no es posible encontrar espacios públicos de buena calidad, en caso de Morelia es la misma situación.

El espacio público en Morelia es muy poco, el que podemos encontrar no es provechado de manera multifuncional y otros más no tuvieron el éxito esperado quedando en el abandono y con claros signos de destrucción y vandalismo.





AUTORES CLAVE

LA DIMENSIÓN HUMANA EN EL ESPACIO PÚBLICO **GEHL**

[...] "Los procesos de modernización y motorización han progresivamente deteriorado la vida pública de nuestras ciudades." [...]

Gehl en su libro "La Dimensión Humana en el Espacio Público: Herramientas de Diagnóstico y Diseño" destaca la creciente modernización en los automotores que de la mano ha llevado a un aumento en la demanda de estos productos, así mismo, la urbanización de las ciudades se ha preocupado por resolver y atender esas demandas.

El autor señala que después de décadas de una urbanización atendiendo la demanda del automotor, se busca la recuperación de ciudades a la medida del usuario peatón

Para la creación de estas ciudades a la medida de una escala más pequeña es necesario considerar que debe ser:

- Segura
- Vital
- Sana
- Solidaria
- Sustentable

Si la ciudad no atiende estas características no será posible conseguir este cambio, menciona que, si no se sabe cuidar el patrimonio ecológico y cultural, no se podrá crear espacios que sean respetados y cuidados.

En este proyecto se tomará en cuenta la postura del autor cambiando algunos pun-

tos y dando más énfasis en otros, estos puntos se focalizarán en la implementación de objetivos que permitan una ciudad sustentable y amigable con el peatón, en este proyecto se buscará la implementación de espacio urbano a la escala del ser humano en un urbanismo ya hecho para el vehículo.



IMG 40. Basile Bonand; Jan Gehl. Foto extraída de internet y editada por Miriam Jatziry Godoy Villanueva

URBANISMO TÁCTICO

El urbanismo táctico es una serie de proyectos piloto que se llevan a cabo de manera rápida y buscando un bajo costo para poder ejecutarse. Estos proyectos denominados piloto son aquellos que se encargan de atender una problemática en cierto entorno y analizan el impacto que llega a tener en la comunidad o zona de implementación.

¿Qué es un proyecto piloto? Es aquel que busca un cambio muy poco probable de conseguir sin analizar información a profundidad y sin considerar la opinión de la población.

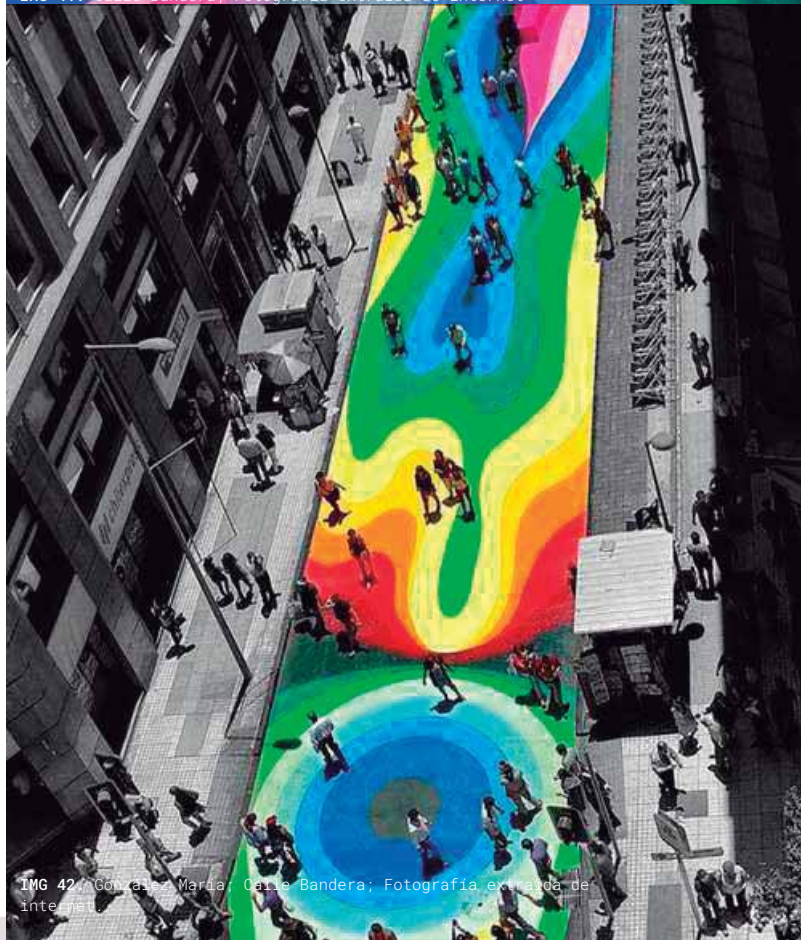
En este caso tenemos una serie de bajo puentes al poniente de la ciudad, que son una escala grande como para enfocarse en todos ellos al mismo tiempo, esto nos lleva a focalizar un punto determinado para trabajar implementando herramientas de trabajo del Urbanismo Táctico tomando de inspiración de las que fueron usadas por Ciudad Emergente.

Las herramientas a considerar será:

- Recopilación de información mediante entrevistas.
- Proponer soluciones de bajo costo, que deberán atender la verdadera problemática del sitio buscando un alto impacto en la comunidad vecinal y a la par crear una consciencia de que todos tenemos derecho a la ciudad.
- Empatía y acercamiento con los vecinos para detectar los actores clave en el desarrollo del proyecto.



IMG 41. Calle Bandera; Fotografía extraída de internet



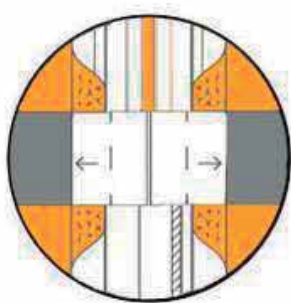
IMG 42. Calle Bandera; Fotografía extraída de internet

ELEMENTOS DE DISEÑO

PLAN DE URBANISMO TÁCTICO BARRIAL. MARCAR:



PASO SEGURO DE PEATONES



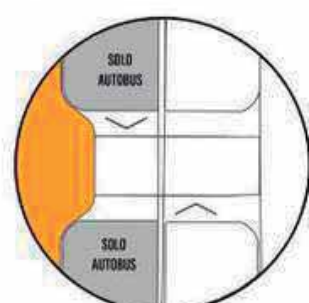
EXTENSIONES DE CALLES



CICLOVIAS



REDISEÑAR Y UBICAR ESTACIONES



BAHIAS

IMG 43. Urbanismo táctico; Fotografía extraída de internet



IMG 44. Equipo urbanismo táctico; Fotografía extraída de internet

PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO

En el planeamiento urbanístico siempre ha existido (de forma intencionada o no) una discriminación al rol que jugaba la mujer, tanto desde la parte técnica (aquellos que diseñaban el modelo de ciudad), como de la parte política (aquellos que decidían sobre los diferentes modelos posibles que se planteaban desde la parte técnica). El urbanismo influye directamente en la accesibilidad de los diferentes grupos sociales a las oportunidades de empleo, servicios y equipamientos... y hasta la fecha no ha existido esta justicia social en su diseño, ni en su ejecución.

La ONU en sus objetivos de desarrollo sostenible hace referencia al urbanismo y la perspectiva de género:

Objetivo N° 5 sobre igualdad de género: *'La igualdad entre los géneros no es solo un derecho humano fundamental, sino la base necesaria para conseguir un mundo pacífico, próspero y sostenible'*. Unido al objetivo N° 11, se pretende conseguir que *'los espacios urbanos de cualquier ciudad sean más inclusivos, seguros y sostenibles'*. (Losada, 2022)

El Urbanismo con perspectiva de género busca hablar, pensar, observar, analizar, planificar, proyectar y mantener las ciudades desde y para las mujeres, pero no de manera exclusiva ni excluyente. La perspectiva de género no se basa en considerar a las mujeres ni como una minoría ni como un grupo homogéneo al cual atender. La atención sobre la vida, sobre las vidas que propone la perspectiva de género nos permite entender que los se-

reses humanos somos diferentes, y que esta diferencia no tiene que significar desigualdad. Atender a las múltiples diferencias en el momento de diseñar políticas, ciudades, arquitecturas, u objetos permite una mayor igualdad, ya que la presunción de una persona media, equidistante, solo refuerza las diferencias negativamente o sea que potencia la desigualdad, ya que los resultados de esa media solo serán útiles para quienes estén, estadísticamente, por encima.

La aplicación de la perspectiva de género no resulta en una o unas formas determinadas reconocibles a priori, como tampoco en unas actuaciones necesariamente de gran impacto o de gran gesto. Por ello, muchas veces resultan actuaciones que parecen invisibles pero que en el uso cotidiano de la ciudad se vuelven imprescindibles para la calidad de vida y la autonomía de las personas. (Muxí, 2018)

En la Unión Europea ya comenzó a adoptarse la perspectiva de género en el urbanismo estableciendo varias estrategias que considera necesarias para mejorar y adaptar el urbanismo que se había planificado durante años enfocando sus estrategias en el sector femenino.

MODELO DE
CIUDAD



Urbanismo de proximidad con:
Centros de cultura, deporte, sanitarios, etc.



PERCEPCIÓN DE
SEGURIDAD



Aumento de seguridad con iluminación y señalización adecuada de los espacios.



ESPACIOS PÚBLICOS Y
ACCESIBILIDAD



Ampliación de aceras, rampas, mobiliario urbano y áreas de juegos.



MOVILIDAD



Mejoramiento del transporte público.



VIVIENDA



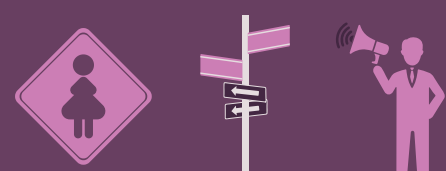
Viviendas diseñadas a las necesidades de cada familia.



REPRESENTATIVIDAD Y
SEÑALIZACIÓN URBANA



Señalización urbana igualitaria, calles con nombre de mujeres y control de publicidad discriminatoria.



PARTICIPACIÓN CIUDADANA



Mayor participación femenina en el urbanismo.

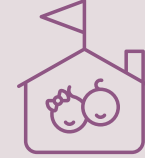




MOVILIDAD E

La infraestructura típica de las ciudades actuales está planificada en torno al automóvil con un espacio exclusivo para el automóvil que también puede conducir rápidamente a través de áreas pobladas, en

La movilidad del futuro necesita incorporar las necesidades de todos sus usuarios (especialmente de los más vulnerables), y por ello debe ser diseñada por un equipo lo más diverso posible, incluyendo familias, personas mayores y personas con movilidad reducida. Los privilegios del automóvil, como el consumo de espacio, deben ser cuestionados para que, al final, todos se beneficien. Si se crean ofertas de movilidad basadas en el uso, la participación social, la justicia social y la garantía de los medios de subsistencia a través de servicios de interés general pueden garantizarse de manera sostenible. (Diehl & Cerny, 2021)



COMUNIDAD LGBT+ EN EL ESPACIO PÚBLICO

Al igual que las mujeres, población con discapacidad y ancianos la comunidad LGBT+ se ha visto vulnerada y agredida en el espacio y transporte público sufriendo de agresión física y verbal.

Si bien, el urbanismo en su mayoría se ha construido con lógicas patriarcales ya se ha comenzado a ver proyectos que involucran a la mujer y sus necesidades, sin embargo, esto ha generado ahora un urbanismo binario y/o heteronormativo. La heteronormatividad considera la heterosexualidad como una norma y excluir todas las demás orientaciones sexuales.

Para saber las necesidades urbanas de la comunidad LGBT+ es necesario conocer primero los retos a los que se enfrentan en el urbanismo, para ello se hará un acercamiento a Brasil que he comenzado ya con acciones que permitan la inclusión sana y segura de la comunidad no binaria.

(Gamrani, 2022)

BAÑOS DE ACCESO PÚBLICO SEGÚN IDENTIDAD DE GÉNERO



IMG 45. Señalética igualitaria; Fotografía extraída de internet

CENTROS DE CIUDADANÍA LGBT



IMG 46. Centro de ciudadanía; Fotografía extraída de internet

CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN



IMG 47. Bandera LGBT+; Fotografía extraída de internet

“Muchas personas que no son transgénero (personas cisgénero, o simplemente” personas cis”) no imaginan el sufrimiento de pasar horas sin poder ir al baño, reprimiendo el deseo de satisfacer necesidades fisiológicas por miedo a las miradas de desaprobación, las bromas de mal gusto, el acoso e incluso la agresión física “

- Renata Souza

Son instalaciones públicas donde se ofrecen servicios legales, sociales y psicológicos a personas lesbianas, gays, bisexuales y transgénero, además de actuar como acicate fomentando políticas públicas para combatir la homofobia, transfobia y promover la ciudadanía LGBT. Funcionan como articuladores de una red de protección y garantía de derechos para la población LGBT, minimizando las vulnerabilidades a las que este público está sometido, por ejemplo mediante servicios de atención jurídica, psicológica, asistencial y de orientación y acompañamiento a familias y víctimas. Río de Janeiro, Natal, Brasilia, Recife y São Paulo se encuentran entre las muchas ciudades que abrieron sus Centros de Ciudadanía LGBT.

El fin de estas campañas son para mapear, concienciar y luchar contra el acoso en espacios públicos con el objetivo de aumentar la seguridad de la comunidad y su derecho a caminar libremente en los espacios públicos sin ser acosados, agredidos o discriminados.

(Gamrani, 2022)

DERECHO A LA CIUDAD

Habitat International Coalition (HIC) es un conjunto de movimientos populares, organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales, foros y redes nacionales e internacionales de la sociedad civil, comprometidas con las luchas sociales por ciudades justas, democráticas, humanas y sustentables, que construyeron una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad que busca recoger los compromisos y medidas que deben ser asumidos por la sociedad civil, los gobiernos locales y nacionales, parlamentarios y organismos internacionales para que todas las personas vivan con dignidad en las ciudades. (Mathivet, 2009)

El derecho a la ciudad no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto.

- David Harvey

De acuerdo a la carta el derecho a la ciudad es:

- El derecho a un hábitat que facilite el tejido de las relaciones sociales.
- El derecho a sentirse parte de la ciudad (sentido de cohesión social y construcción colectiva).
- El derecho a vivir dignamente en la ciudad.
- El derecho a la convivencia.
- El derecho al gobierno de la ciudad.
- El derecho a la igualdad de derechos.

Según la **Carta Mundial del Derecho a la Ciudad**, es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los **grupos vulnerables y desfavorecidos**, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. Se realiza el derecho a la ciudad cuando hay:

- Ejercicio pleno de la ciudadanía y gestión democrática de la ciudad.
- Función social de la ciudad y de la propiedad urbana.
- Igualdad, no discriminación.
- Protección especial de grupos y personas en situación de vulnerabilidad.
- Compromiso social del sector privado.
- Impulso de la economía solidaria y políticas impositivas progresivas.
- Planificación y gestión social de la ciudad.
- Producción social del hábitat.
- Desarrollo urbano equitativo y sustentable.
- Derecho a la información pública
- Libertad e integridad.
- Participación política.
- Derecho a la justicia.
- Derecho a la seguridad pública y a la convivencia pacífica, solidaria y multicultural.
- Derecho al agua, al acceso y suministro de servicios públicos domiciliarios y urbanos.
- Derecho al transporte público y la movilidad urbana.
- Derecho a la vivienda.
- Derecho al trabajo.
- Derecho a un medio ambiente sano y sostenible. (Ídem)

**LIBRE DE
DISCRIMINACIÓN**



Una ciudad/asentamiento humano libre de discriminación, que abarque las minorías y la diversidad étnica, racial, sexual y cultural, que respete, proteja y promueva todas las costumbres, recuerdos, identidades, idiomas y expresiones artísticas y culturales no discriminatorias de sus habitantes.

**IGUALDAD DE
GÉNERO**



Una ciudad/asentamiento humano que adopte todas las medidas necesarias para combatir la discriminación femenina con todas las medidas apropiadas para asegurar su pleno desarrollo y garantizarles la igualdad en el ejercicio y la realización de los derechos humanos, y una vida libre de violencia.

**CIUDADANÍA
INCLUSIVA**



Una ciudad/asentamiento humano de ciudadanía inclusiva en el que todos los habitantes sean considerados ciudadanos y se les trate con igualdad (por ejemplo, las mujeres, las personas que viven en la pobreza o en situaciones de riesgo ambiental, los trabajadores de la economía informal, los grupos étnicos y religiosos, las personas LGBT, las personas con discapacidad, etc.)

**MAYOR
PARTICIPACIÓN
POLÍTICA**



Una ciudad/asentamiento humano con una mayor participación política en la definición, ejecución, seguimiento y formulación de presupuestos de las políticas urbanas y la ordenación del territorio con el fin de reforzar la transparencia, la eficacia y la inclusión de la diversidad de los habitantes y de sus organizaciones.

**FUNCIONES
SOCIALES**



Una ciudad/asentamiento humano que garantice el acceso equitativo y asequible de todos a la vivienda, los bienes, los servicios y las oportunidades urbanas, en particular para las mujeres, los grupos marginados y las personas con necesidades especiales.

**ESPACIOS Y
SERVICIOS
PÚBLICOS DE
CALIDAD**



Una ciudad/asentamiento humano con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social; donde los espacios y servicios públicos contribuyan a construir ciudades más seguras y satisfacer las necesidades de sus habitantes.

**ECONOMÍAS
DIVERSAS E
INCLUSIVAS**



Una ciudad/asentamiento humano con economías diversas e inclusivas que salvaguarde y asegure el acceso a medios de vida seguros y trabajo decente para todos los habitantes, de cabida a otras economías, que reconozca el cuidado doméstico y el trabajo comunitario desarrollado en gran medida por las mujeres y garantice el pleno desarrollo de las mujeres y las niñas.

SOSTENIBLE



Una ciudad/asentamiento humano sostenible con vínculos inclusivos entre el campo y la ciudad que beneficien a los pobres, tanto en zonas rurales como urbanas, y garanticen la soberanía alimentaria, que proteja la biodiversidad, los hábitats naturales y los ecosistemas circundantes. (Derecho a la ciudad, s. f.)

BUENAS PRÁCTICAS

Se trata de lo que se ha hecho por asociaciones referente al tema de interés sin llegar a algún proyecto en específico.

BUENAS PRÁCTICAS MISIÓN CERO

¿QUÉ ES?

Estrategia Misión Cero es una iniciativa que busca generar cambios en los entornos, incidir en la convivencia e influir en las ciudades para disminuir los múltiples riesgos a los que se exponen peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados. (A., A., A., & A., s. f.)

La asociación se encarga de ir a la zona localizada, analizar el entorno y comportamientos de la población, así mismo hace uso de diferentes estrategias que ayudan a conocer la percepción de diversos usuarios.

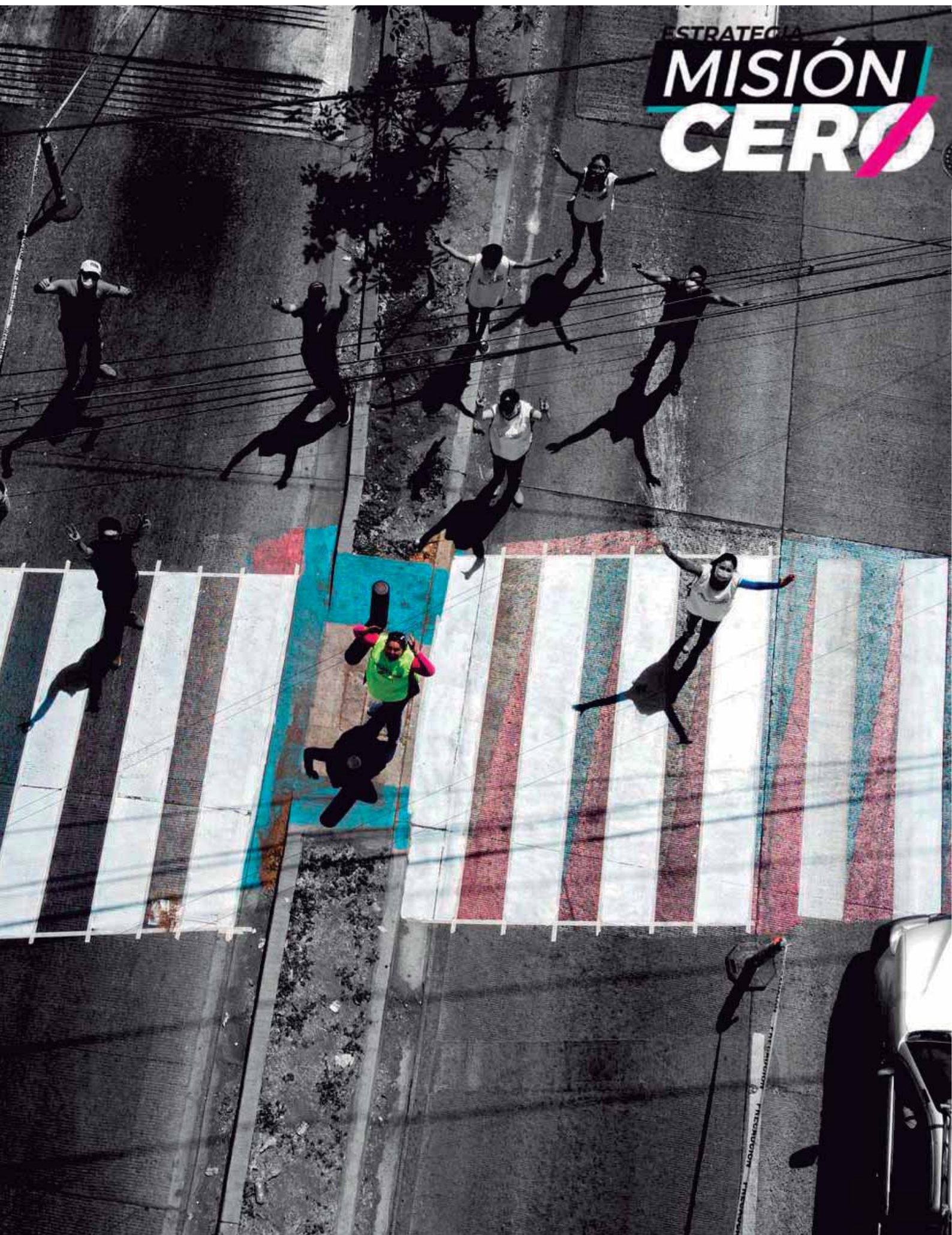
Estas estrategias abarcan desde la población más joven hasta la más adulta siendo necesario usar diferentes métodos para los diferentes sectores de población, por ejemplo, para los más jóvenes utilizan colores y juegos que ayudan a captar la atención de los menores



IMG 48. Estrategia Misión Cero; Fotografía extraída de internet.

ESTRATEGIA

MISIÓN CERO



BUENAS PRÁCTICAS

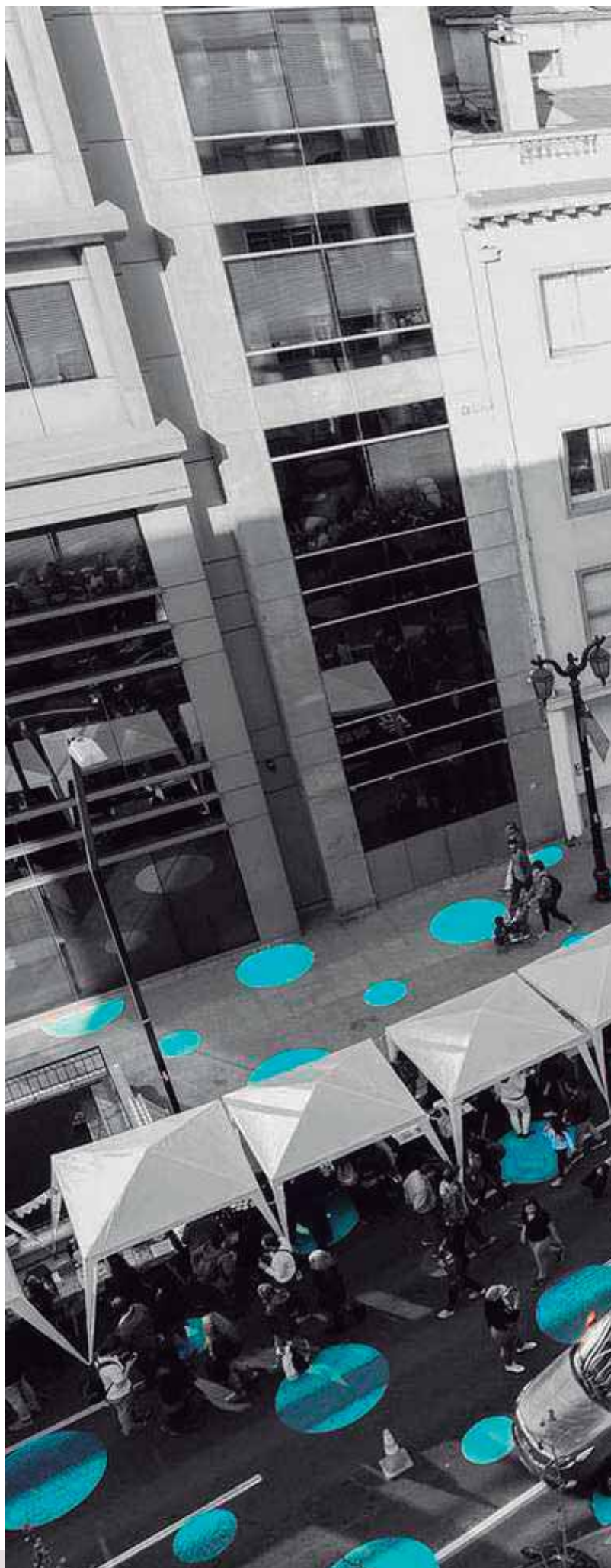
CALLES COMPARTIDAS

¿QUÉ ES?

Calles Compartidas es una iniciativa piloto que, a partir de experiencias en el Reino Unido en movilidad sustentable y participación ciudadana, busca experimentar un cambio de hábito en el uso de la calle para combatir el cambio climático. Esta iniciativa promueve el uso de sistemas de transporte sustentable y encuentros cara-a-cara entre las personas, buscando sensibilizar a la ciudadanía acerca de cómo nuestras conductas pueden revertir los altos índices de contaminación ambiental a partir de nuestros cambios de hábitos y disposición a compartir la calle.

(callescompartidas.org, s. f.)

La asociación encargada de esta iniciativa busca que la sociedad conozca y aproveche su Derecho a la Ciudad disfrutando de la misma y sus espacios, además, busca erradicar una ciudad hecha para el automóvil donde han quedado espacios sin utilizar que bien podrían ser aprovechados por el usuario generando una convivencia sana entre el auto y el peatón, y al mismo tiempo, incentivar a disfrutar la ciudad mientras caminas, es por ello que hacen el uso de colores, para atraer la atención del usuario.





Este proyecto comienza a partir de un análisis que da como resultado una ciudad llena de automóviles y con poco espacio para el peatón, entonces comienza una serie de proyectos pilotos donde las calles para automotores comienzan a compartir del espacio con el peatón.

En Morelia, dentro de la zona de interés nos encontramos con un lugar hecho para el automóvil, dando prioridad al mismo sin ponerle atención al peatón por las propias características del sitio. Esto nos lleva a inspirarnos en el proyecto de "Ciudades compartidas" para que el automóvil y el peatón convivan a la par en un mismo espacio.



IMG 50. Ciudad Emergente; Calles compartidas; Fotografía extraída de internet.



IMG 51. Ciudad Emergente; Calles compartidas; Fotografía extraída de internet.



"El proyecto propone un cambio de paradigma en el uso de la calle promoviendo espacios centrados en las personas y no tan solo en automóviles. Para esto, se diseña un tipo de calle a escala humana que invita a compartir el espacio entre peatones, bicicletas, transporte público y autos, situando a los vehículos a la par de los demás modos de transporte. - Equipo de Ciudad Emergente"

IMG 52. Ciudad Emergente; Calles compartidas; Fotografía extraída de internet.



IMG 53. Ciudad Emergente; Calles compartidas; Fotografía extraída de internet.



IMG 54. Antes y después, urbanismo táctico. Fotografía extraída de Internet



CASOS DE ESTUDIO

Los casos de estudio a continuación, son parte de lo que actualmente se trabaja respecto al tema de interés en este trabajo, cada proyecto tendrá una aportación que será importante retomar a la hora de llevar a cabo las experimentaciones.

CASOS DE ESTUDIO

FRIENDS OF THE THE UNDERLINE MIAMI

Este proyecto consiste en la recuperación de un espacio de 16 km lineales que son parte del bajo puente perteneciente a la línea del metro en Miami, cuyo espacio no está bien pensado para el cruce y aprovechamiento peatonal.

Este proyecto nace de la observación de Meg Daly, quien notó la extensión de espacio perdido con el potencial suficiente para ser aprovechado por el peatón y los ciclistas de la zona.

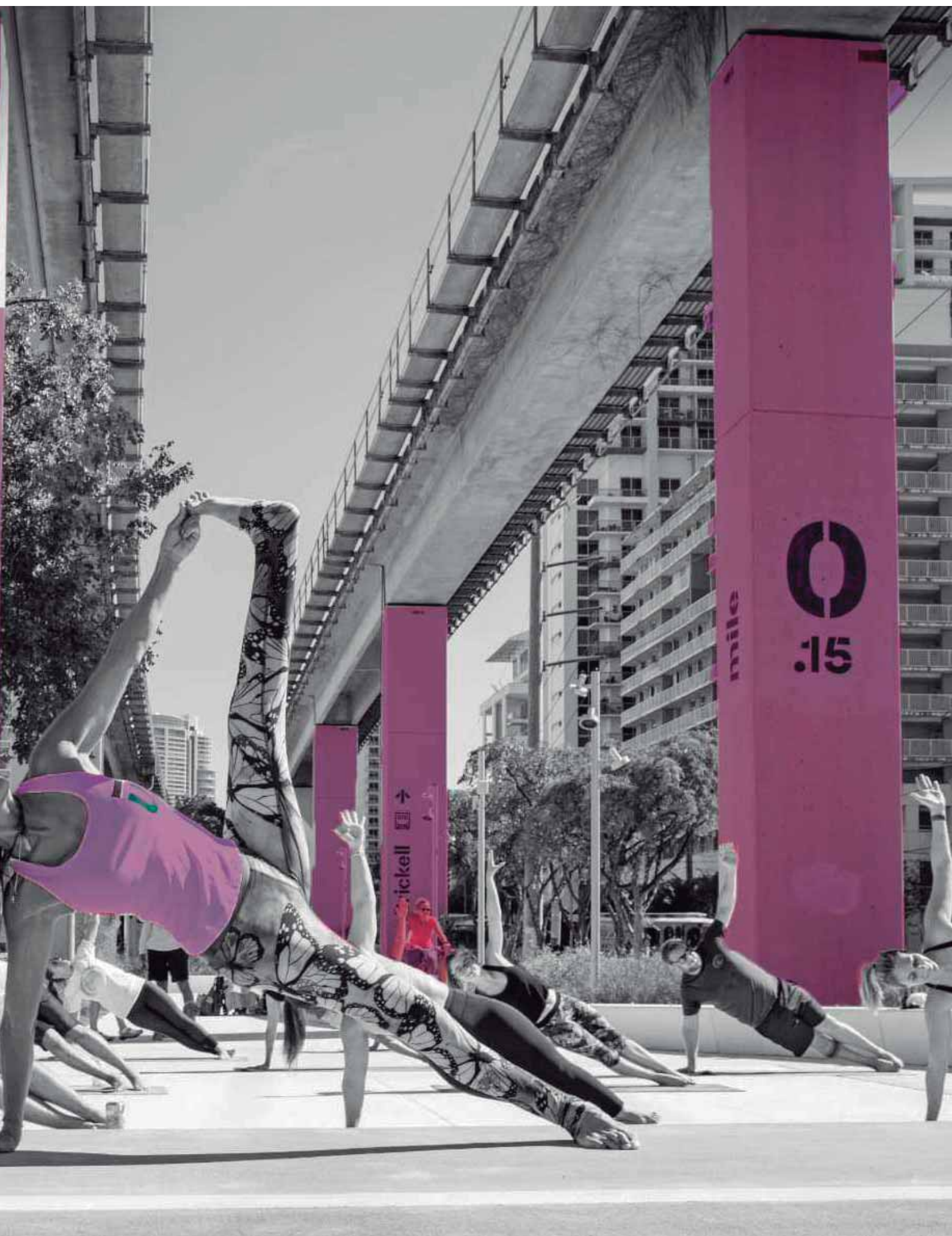
Llegar a la creación de este proyecto necesitó de un recorrido por la zona y la observación del comportamiento de la poca gente que transitaba por ahí a pie o en bicicleta a lo que se propuso una gran franja de parque lineal para el desarrollo de estas actividades con completa seguridad y comodidad.

El parque fue inaugurado en 2020 y aunque este proyecto lleva un año de haberse inaugurado y o existen estadísticas de la respuesta se toma en cuenta por ser uno de los primeros avances que se han dado en entorno a la recuperación de bajo puentes a nivel internacional.

Además, al nacer de una observación resulta útil, puesto que dieron la solución bajo este análisis de la gente que pasaba por la zona, además de vivir la experiencia de todas las sensaciones del lugar. (Gaete, 2016)



IMG 55. The underline; Estado Actual (2017); Foto extraída de internet



CASOS DE ESTUDIO

PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE BAJO PUENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El Programa para la recuperación de Bajo Puentes de la Ciudad de México busca el rescate de estos espacios públicos que se encuentran en condiciones de abandono o subutilizados, dotándolos de infraestructura con altas especificaciones técnicas para atender necesidades básicas de la población.

El programa arranca con un primer proyecto piloto que es el puente Juan Escutia que se equipó con infraestructura para el comercio o pago de servicios.

Cada Bajo Puente responde a diferentes problemas. Los giros comerciales pueden cambiar dependiendo de las zonas e incluso el mismo equipamiento, actualmente existe el proyecto de la creación de una gasolinera en uno de estos 74 puentes. (Bajo Puente Universidad, s. f.)

Los permisos otorgados contaban con un vencimiento a 10 años de haber sido expedidos, el programa inició en 2010 y para 2016 solo 9 de los 74 bajo puentes habían sido recuperados y tres más con proyecto ejecutivo autorizado, se destaca en ellos la limpieza y buen estado del espacio y equipamiento.



IMG 56. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet



IMG 57. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet



IMG 58. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet



IMG 59. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet



IMG 60. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet



IMG 61. Bajo puentes en CDMX; Foto extraída de internet

PROYECTO BAJO PUENTES CDMX

CARACTERÍSTICAS DE
LOS BAJO PUENTES EN
CDMX

NORMATIVIDAD DEL
PROYECTO

PROYECTO BAJO PUENTES MORELIA

CARACTERÍSTICAS DE
LOS BAJO PUENTES
EN MORELIA

PAG. 75

De los bajo puentes recuperados la opinión de la población se divide en dos, hay quienes afirman espacios habitados y seguros 7 otros consideran que algunas zonas se encuentran sub-utilizadas o que probablemente el proyecto ejecutivo debió ser más de una zona infantil.

Constantino Alcalá, responsable de la marisquería Camarón Panzón, afirmó que el negocio está lleno los fines de semana, al igual que el estacionamiento privado que regularmente se encuentra saturado. En las instalaciones de Juan Escutia, por ejemplo, hay 20 lugares para aparcar, de los cuales 18 ya fueron rentados como pensión y solo quedan dos para visitantes.

En cuanto a rentas, el propietario de Asadero dijo "pagué 400 pesos por metro cuadrado, es caro pero la ventaja es la clientela de Coyoacán, la desventaja es el

mantenimiento porque no es muy bueno, no siempre se llevan la basura y además los policías se desaparecen."

Mercedes Campos, propietaria de Calluma, aseguró que su promedio de venta diaria (40 ensaladas) apenas alcanza para pagar 20 mil pesos de renta más el sueldo de dos empleados.

La taquería Chupacabras es otro ejemplo, pues funciona las 24 horas por una renta 30 mil pesos.

En cuanto a inseguridad, la tienda OXXO ha registrado tres asaltos desde su apertura en noviembre pasado; no obstante, el bajo puente cuenta con un vigilante privado y además tiene enfrente al módulo de policía de la Alberca Olímpica.

En el bajo puente de Juan Escutia los visi-

Lugares sucios, bodegas, espacios inseguros, destinados a comercio informal, basureros, espacios inhabitables que propician robos, secuestros y asesinatos.

Composición de todos los proyectos:

- 50% espacio público
- 30% actividades
- 20% estacionamiento

Lugares sucios, espacios inseguros, destinados a comercio informal, estacionamiento, basureros, espacios inhabitables que propician robos, secuestros y asesinatos.

tantes frecuentan más los juegos que los locales. Aseguraron que no consumen porque los precios son altos.

En el bajo puente de Ejército Nacional la concesión fue usada como estacionamiento público, con la condición de que no tuvieran franeleros ni viene-viene. (Martínez, 2018) (Access Denied, s. f.)

PRECIOS ALTOS
EN COMERCIOS
ESTACIONAMIENTOS RENTADOS
MANTENIMIENTO DEFICIENTE
Seguridad privada en la mayoría y deficiente en otros
MANTENIMIENTO DEFICIENTE
RENTAS ALTAS
INSEGURIDAD
CLIENTELA EN
FIN DE SEMANA
MAYOR USO DE ZONA INFANTIL NO DE LA ZONA COMERCIAL

CASOS DE ESTUDIO

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE BAJO PUENTES DE LA CIUDAD DE MORELIA

El presidente municipal de la ciudad de Morelia meses después de tomar el poder comenzó con un proyecto que ha desatado en redes sociales que la opinión popular se divida en dos, algunos critican y consideran absurdo el proyecto y otros más consideran que es lo suficientemente bueno al observar un cambio positivo en el espacio.

El proyecto consiste en darle mantenimiento a los bajo puentes de la ciudad con la utilización de pintura en diferentes colores sobre la estructura de los puentes vehiculares. Este proyecto arrancó en el bajo puente ubicado entre Av. Fco. I Madero Ote. y el Periférico Paseo de la República.

Los trabajos duraron alrededor de 3 semanas aproximadamente y una vez concluidos se ha escuchado opiniones bastantes positivas por parte de los usuarios, muchos aseguran que la zona se volvió más agradable y que caminar ahora por ahí es más cómodo y con una sensación de mayor seguridad por el aumento de la actividad peatonal.

Otros bajo puentes como el de Tres Puentes, Torreón Nuevo han recibido el mismo mantenimiento de pintura y mejora de alumbrado público.



IMG 62. Restauración de bajo puente; Fotografía extraída de internet.



IMG 63. Restauración de bajo puente; Fotografía extraída de internet.



CASOS DE ESTUDIO

ESCALERAS SAN JOSÉ MAYORAZGO

Quien vive en San José Mayorazgo sabe que este sitio desde hace décadas era preferible no visitarlo. Precisamente por el grado de exposición de riesgo que representa para todo el sector de población, en especial las mujeres. En octubre de 2021, el Laboratorio de Espacio Público en México convocó a urbanistas y arquitectos para intervenir las escaleras a través de Urbansimo Táctico.

- A través de pintura y la colocación de luces, este espacio se renovó con participación de diferentes sectores de la población.
- Se realizaron talleres para buscar alternativas a corto, mediano y largo plazo, a fin de mejorar las condiciones de seguridad del espacio público.
- Estudiantes de Urbanismo y Diseño Ambiental de la BUAP acompañaron en el proceso.
- Se mejoró la accesibilidad desde la Avenida Nacional a través de extensiones de banquetas y zonas para el ascenso y descenso de pasajeros.
- Se colocó una red lumínica para mejorar la visibilidad por la noche.

Actualmente es un espacio vivo en donde puede verse movimiento todo el tiempo. (Recuperando espacios públicos con participación ciudadana – Escaleras San José Mayorazgo., 2022)



IMG 67. Escaleras San José Mayorazgo; Fotografía extraída de internet.



CONCLUSIÓN/POSTURA TEÓRICA

La diferencia abismal entre la infraestructura vehicular y la peatonal es preocupante, inclusive las condiciones de las mismas cambia mucho, a pesar de que las vialidades vehiculares no están en las mejores condiciones sí es posible apreciar muchas veces que aún así el estado de estas es mejor que las peatonales.

La misma población está tan acostumbrada a usar transporte motorizado hace que se critique la creación de vialidades inclusivas y seguras para otro tipo de transporte, es esto lo que se busca ir cambiando poco a poco acostumbrando al conductor a convivir con otros medios de transporte. Para el peatón se necesitan vialidades más seguras y espacios que permitan el disfrute de la ciudad, para estos últimos se tienen los espacios públicos que lamentablemente se han convertido en un foco importante de inseguridad para el sector poblacional femenino.

Es importante que estos lugares comiencen a convertirse en espacios seguros para todos, y además crear nuevos a partir de espacios abandonados con el potencial de convertirse en espacios públicos multi usos para ser aprovechados por la población.

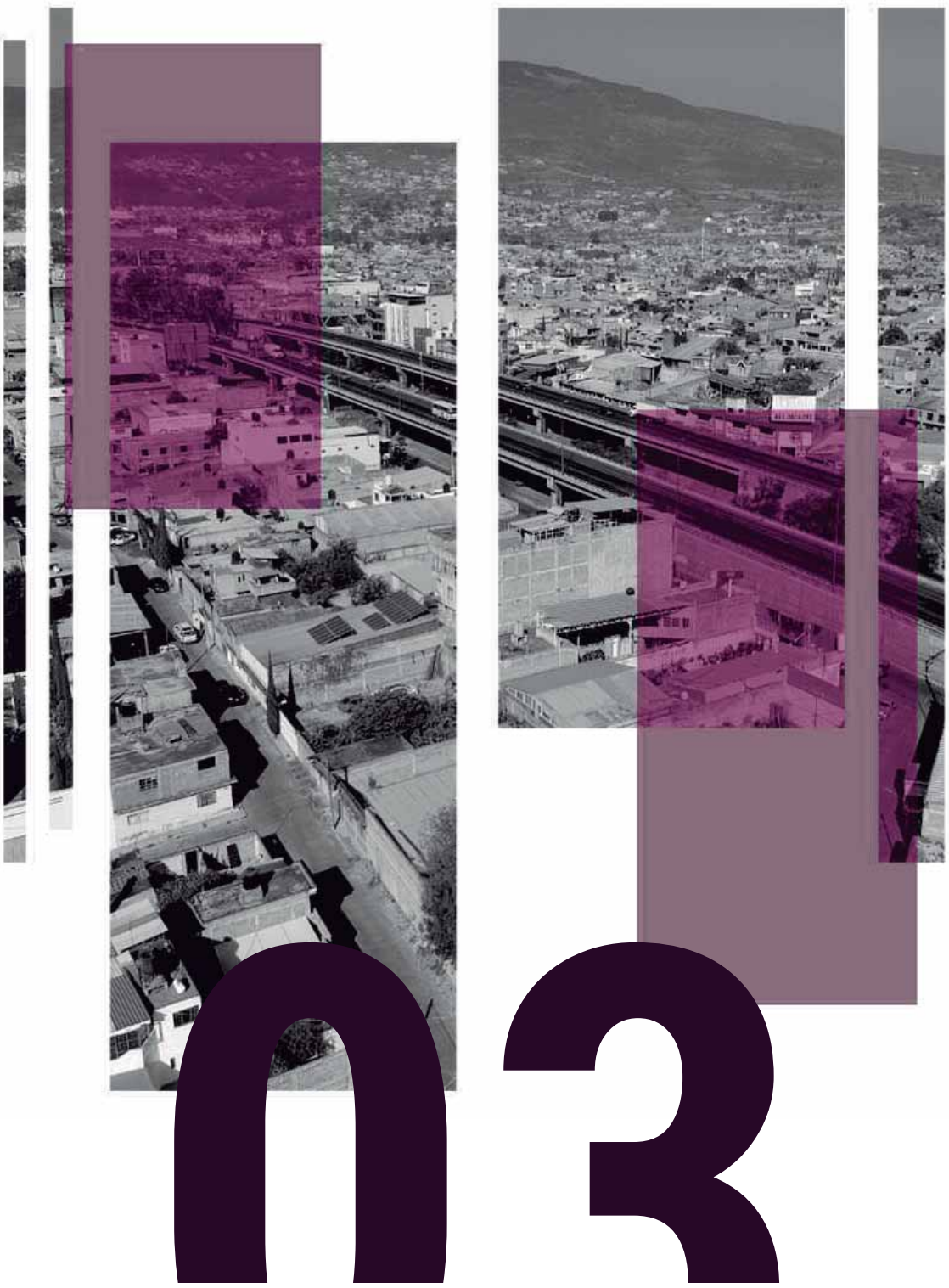
El espacio público debe ser vivido y disfrutado por la población con diversas actividades, un espacio que no funciona se convierte en un desecho urbano con potencial de ser aprovechado con un programa adaptado a su entorno.



IMG 68. Bajo puente CDMX. Foto extraída de internet



EXPLORACIÓN DEL SITIO



En este capítulo se encontrará la descripción contextual y urbana del sitio, así como situación actual para que el lector tenga un mejor conocimiento de la zona y sus alrededores.

EL SITIO

Conocer el espacio, su contexto, historia y costumbres es de gran importancia para comprender a qué nos enfrentamos y así se pretende que el proyecto propuesto satisfaga las necesidades del sitio y de todos los usuarios que lo rodean.

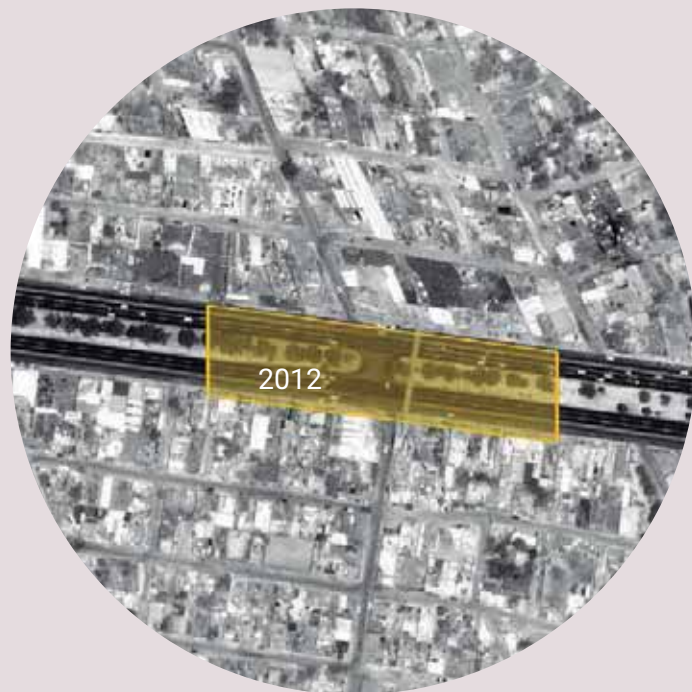
EL SITIO ANTECEDENTES

La Ciudad de Morelia nació en 18 de mayo de 1541 y tras los cambios que generó la Independencia y la Revolución llegó una etapa de recuperación para la ciudad.

El paso de los años ocasionó que la tierra comenzara a ser tomada por campesinos para construir su vivienda, lo que años más tardes llevó a que el crecimiento de la ciudad pasara los límites del periférico.

Para la década de 1970 se creó el periférico, esta vialidad vehicular consiste en un polígono que rodea todo el núcleo de la ciudad, para ese entonces, los terrenos en la periferia de este polígono se encontraban ocupados por asentamientos irregulares.

Con el pasar de los años esos asentamientos se fueron formalizando y los terrenos ejidales poco a poco se fueron escriturando.



EL SITIO CRONOLOGÍA



IMG 69. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 1985; Fotografía obtenida de Google Earth

IMG 70. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 2003; Fotografía obtenida de Google Earth

IMG 71. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 2006; Fotografía obtenida de Google Earth

IMG 72. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 2012; Fotografía obtenida de Google Earth

IMG 73. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 2015; Fotografía obtenida de Google Earth

IMG 74. Editada por Godoy Miriam; Sitio de interés en 2020; Fotografía obtenida de Google Earth





DETERMINANTES CONTEXTUALES

BAJO PUENTES

ESPACIO PÚBLICO

EL ESPACIO

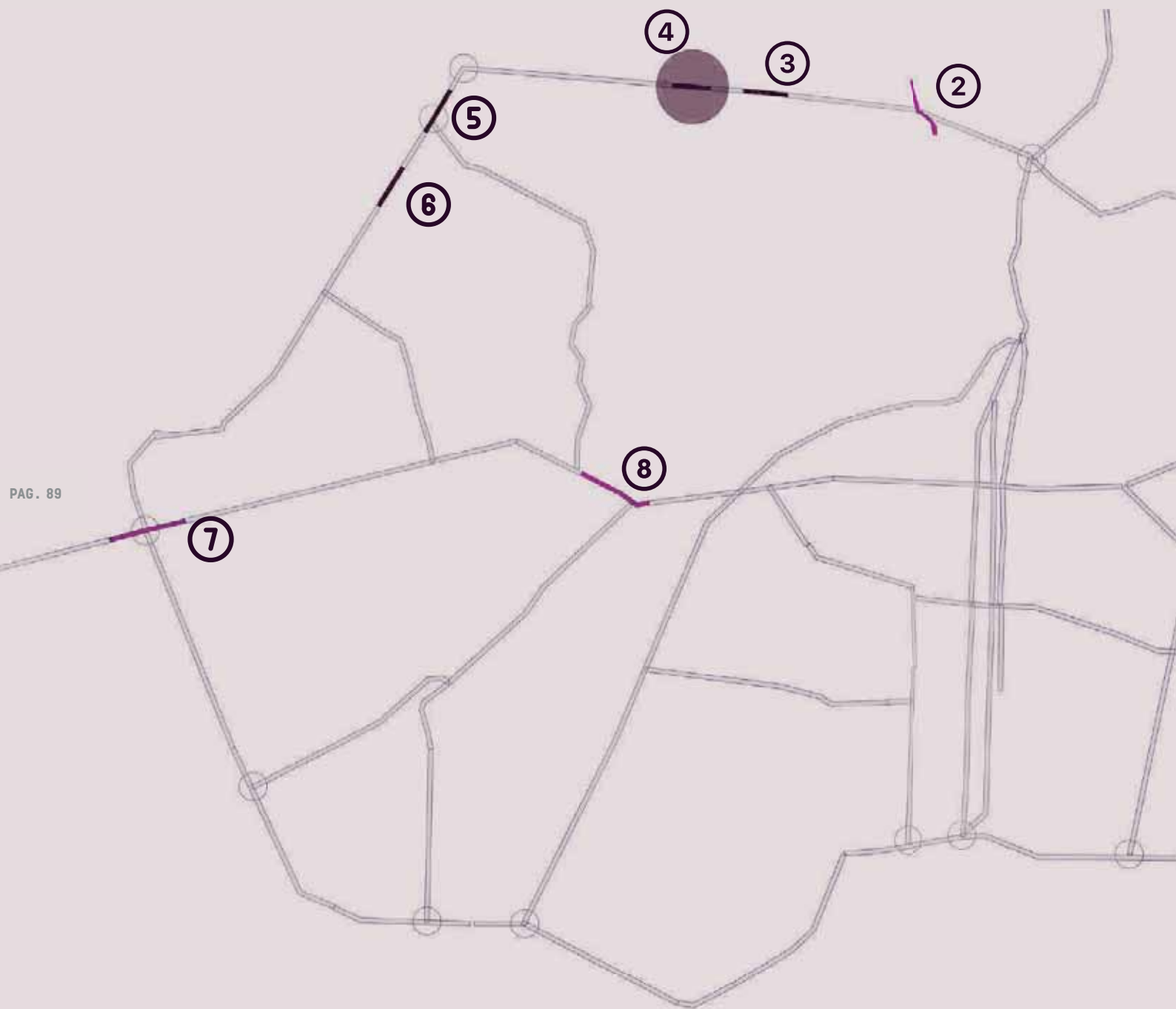
ZONA DE INFLUENCIA

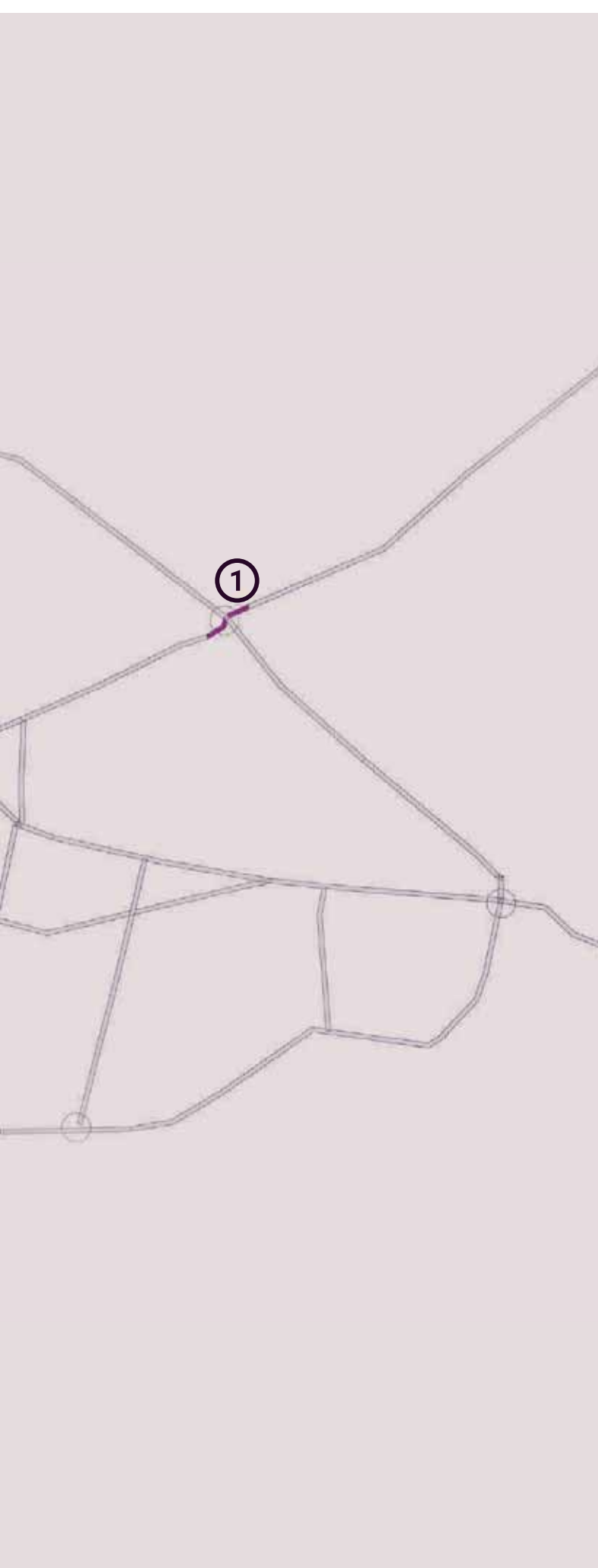
RIESGOS NATURALES

ECONOMÍA



CONTEXTO BAJO PUENTES





IMG 76. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 77. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 78. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 79. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 80. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 81. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 82. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 83. Godoy Miriam; Bajo Puente.

CONTEXTO ESPACIO PÚBLICO

PAG. 91

①



1.- Gimnasio y juegos al aire libre



IMG 84. Godoy Miriam; Espacio público

2.- Plaza cívica



IMG 85. Godoy Miriam; Espacio público

3.- Plaza cívica



IMG 86. Godoy Miriam; Espacio público

4.- Plaza/Juegos Infantiles



IMG 87. Godoy Miriam; Espacio público



IMG 78. Espacio público; Fotografía sacada de Google Earth



IMG 89. Espacio público; Fotografía sacada de Google Earth



IMG 90. Espacio público; Fotografía sacada de Google Earth



IMG 91. Espacio público; Fotografía sacada de Google Earth

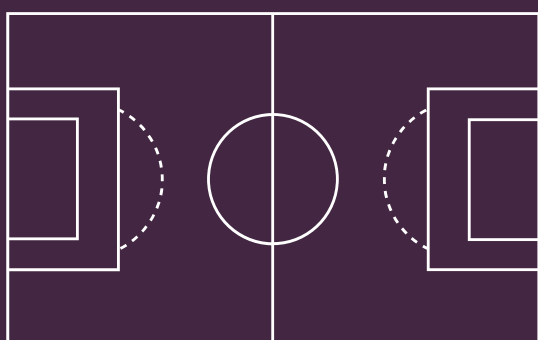


IMG 92. Espacio público; Fotografía sacada de Google Earth

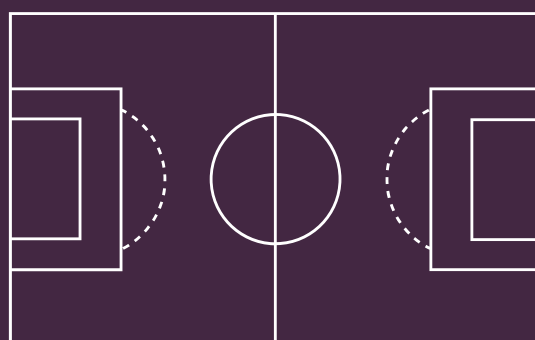
**4904 M2 DE ESPACIO
PÚBLICO**



**9943 M2 BAJO
PUENTE**



**1.20 CANCHAS DE
4050 M2**



**2.50 CANCHAS DE
4050 M2**

Dentro del radio de los 500 m2 no existe espacio público, y el poco existente en otro radio de al menos 700 m2 no alcanza a superar la cantidad de m2 los existentes en el bajo puente en la colonia Lago II, inclusive es poco más del doble a comparación con ese espacio público.

Es bastante notorio que las vialidades vehiculares, en este caso, superan al espacio público, y no solo porque en 500 m no exista espacio público, si no, también por esta comparación.

EL ESPACIO

El lugar de estudio abarca el usuario que visita la zona, trabaja o transita la misma, en este apartado encontraremos las características del entorno así como del usuario que le rodea.

USUARIO

PAG. 95

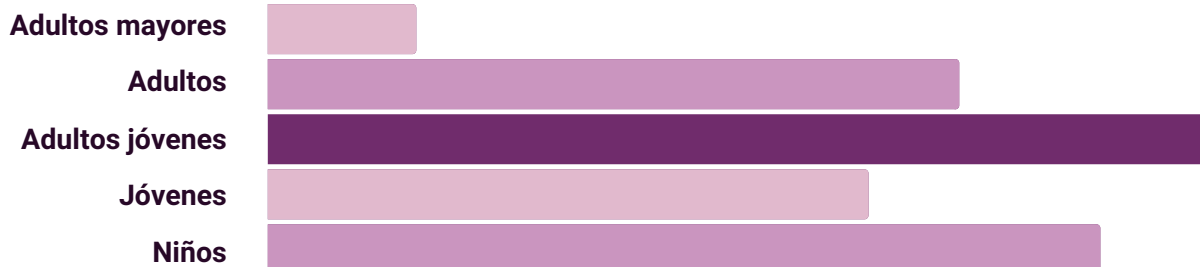


POBLACIÓN
TOTAL
4110



SECTORES DE Población

USUARIO



POBLACIÓN CON
DISCAPACIDAD
72

MARGINACIÓN
MEDIO ALTA

ESCOLARIDAD

USUARIO



PAG. 96

CONSTRUCCIÓN Y MARGINACIÓN

USUARIO



An aerial photograph of a residential area, likely in Godoy Mariano, showing a grid-like street pattern and numerous small buildings. A large, irregular polygonal area is highlighted with a white dashed line, representing the 'Zona de Influencia' (Zone of Influence). The highlighted area covers a significant portion of the central and lower-left part of the image. The surrounding area includes various types of buildings, some larger commercial structures, and open spaces.

ZONA DE INFLUENCIA

PAG. 97

Se pretende que el proyecto a elaborar beneficie a las colonias más próximas al sitio, estas serían: Volcanes en su totalidad y un porcentaje de Lago I, Lago II y Mariano Escobedo, esto, debido a que son las más cercanas a este cruce.



IMG 97. Godoy Miriam; Situación actual



IMG 98. Godoy Miriam; Situación actual

USO DE SUELO ACTUAL

ZONA DE INFLUENCIA

PAG. 99

17.46 ha de área a beneficiar.
685 Viviendas.
97 U. económicas



USO MIXTO

USO HABITACIONAL



IMG 100. Godoy Miriam; Situación actual



IMG 101. Godoy Miriam; Situación actual



IMG 102. Godoy Miriam; Situación actual

**ZONA DE
INFRAESTRUCTURA
INFLUENCIA**

POLÍGONO DE INTERÉS

PRIMARIA

**PRIMARIA Y
PREESCOLAR**



PREESCOLAR

PRIMARIA

SECUNDARIA

**PRIMARIA Y
PREESCOLAR**

PRIMARIA

RIESGOS NATURALES

Existen zonas con riesgo de inundaciones, sin embargo estas no llegan a afectar el sitio de estudio, por ello, no sería de preocupación y justo de bajo de cada sentido del puente se puede encontrar refugio no solo para la lluvia, si no, también para el sol.

FLORA Y FAUNA

La vegetación se conforma de pastizales que alcanzan los 80 cm, los árboles no representan gran problema en la zona, esto, debido a que los pastizales bloquean la vista del usuario a la lejanía sin la posibilidad de detectar riesgos, la fauna se compone de insectos y animales domésticos.

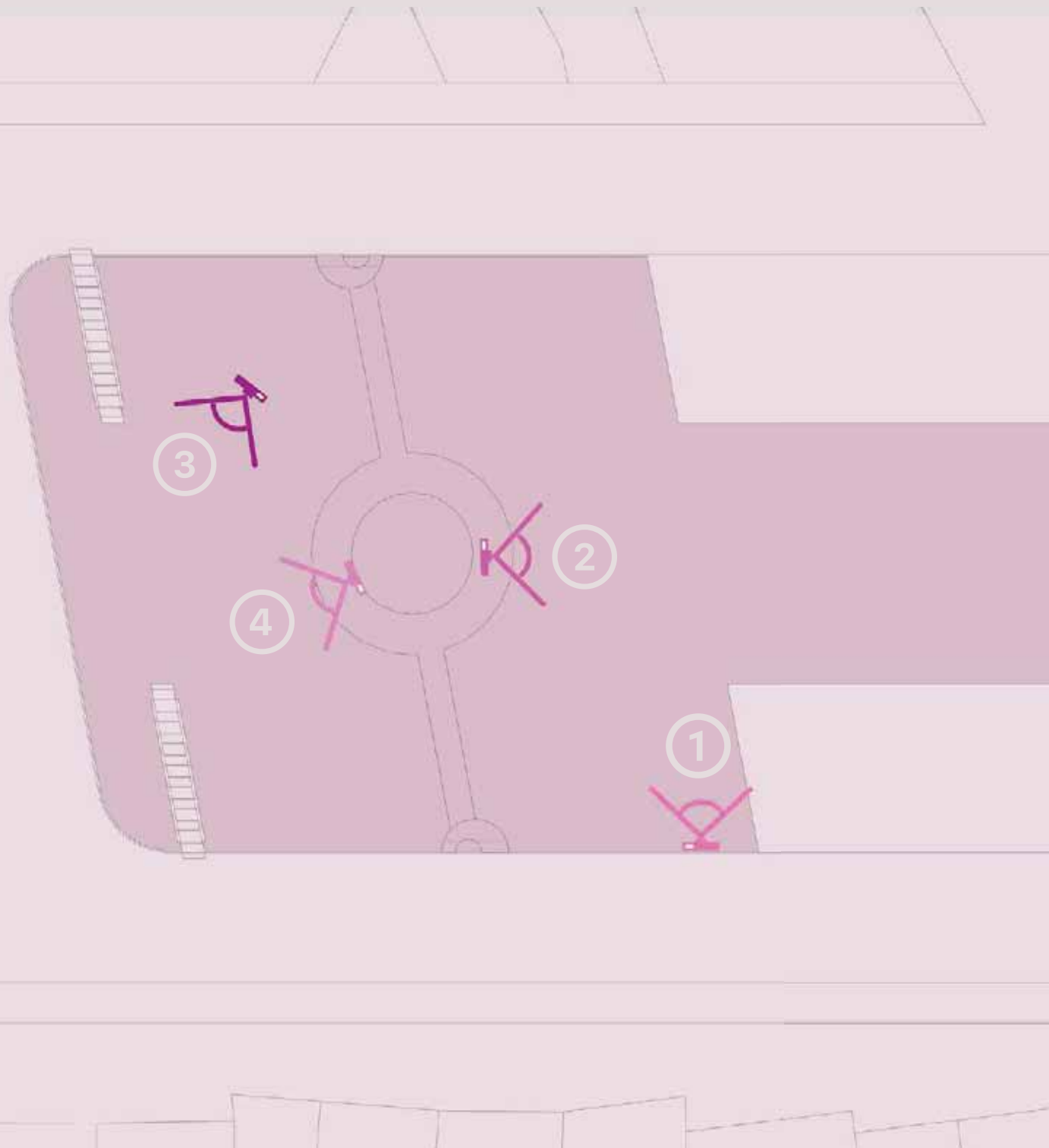


IMG 104. Godoy Miriam; Situación actual

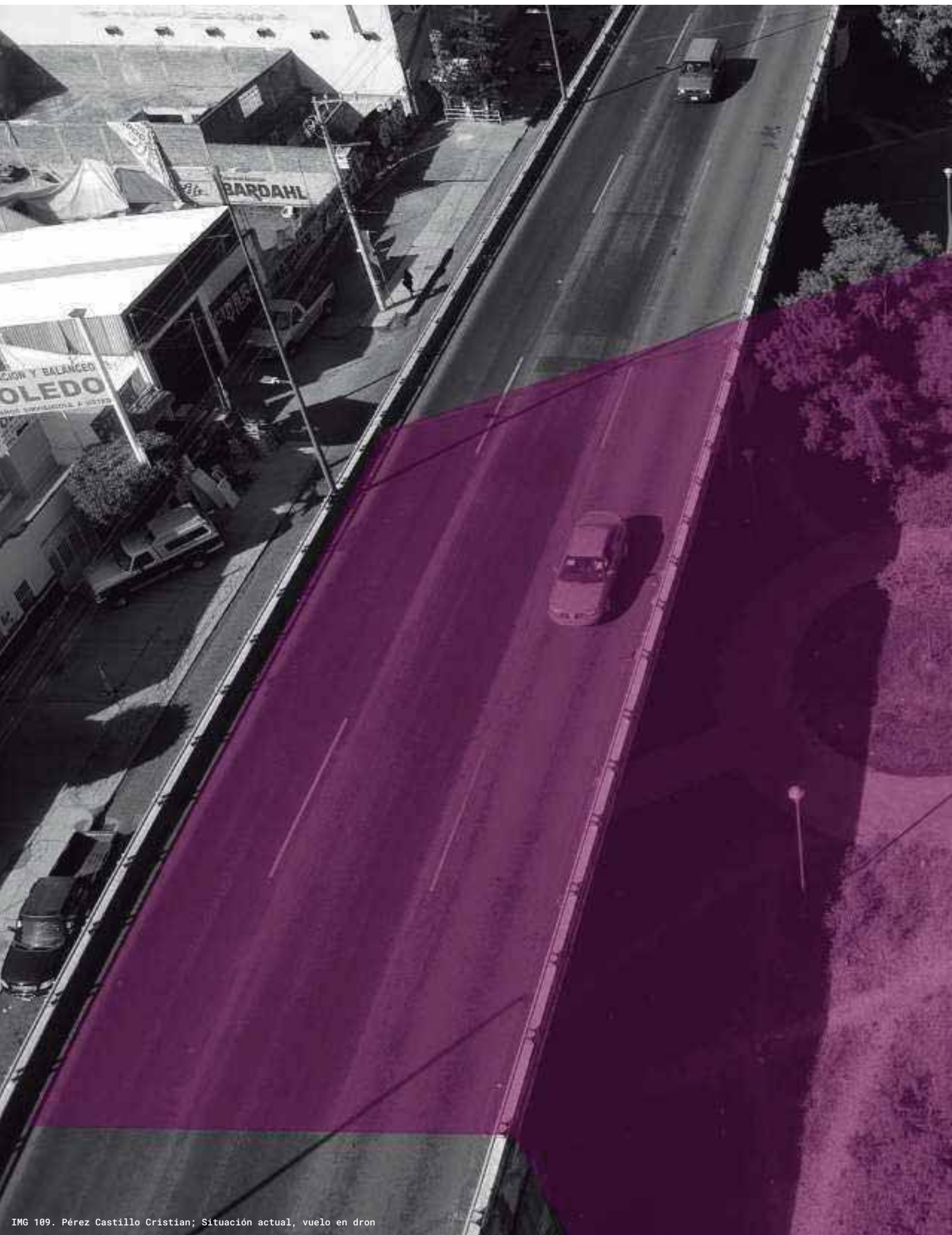


SITUACIÓN ACTUAL

LÍNEAS DEL DESEO



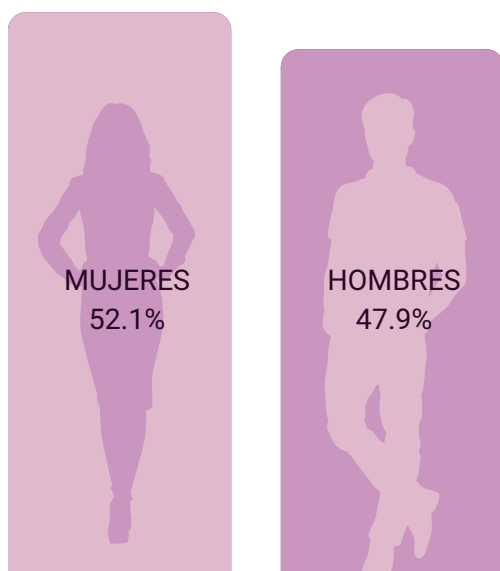




IMG 109. Pérez Castillo Cristian; Situación actual, vuelo en dron



POBLACIÓN BENEFICIADA



POBLACIÓN TOTAL: 2,138

En el día los usuarios pasan y cruzan los cuatro bajo puentes que funcionan como cruce para muchos que van a tomar el transporte público, regresan a casa o trabajan cerca del sitio y sus alrededores.

en las visitas realizadas se determinó que durante la semana es cuando más actividad se detecta destacando el horario del medio día con un cruce promedio de 8 a 10 personas cada 10 minutos. El paso vehicular es de 18 por minuto.

Estos números disminuyen claramente en fines de semana, el cruce peatonal disminuye al menos un 50% al igual que el de los vehículos, se cree que es así por el cierre de los negocios.



IMG 110. Pérez Castillo Cristian; Entrevistas

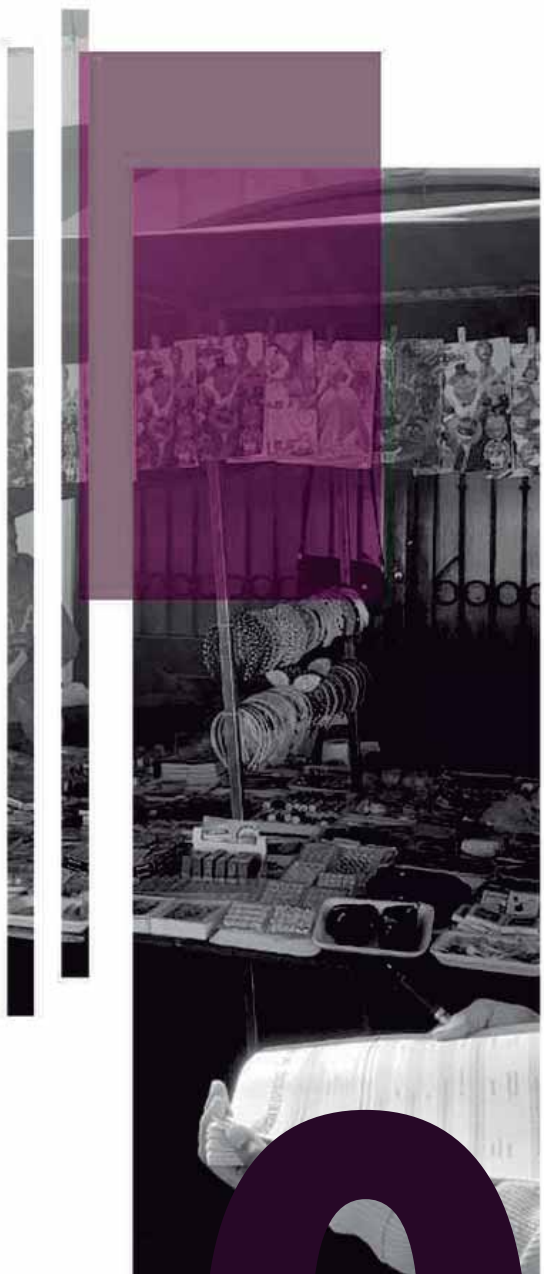


OBTENCIÓN DE DATOS

Se usarán entrevistas virtuales y en el sitio para recopilar la información necesaria que se utilizará para la elaboración del proyecto ejecutivo, también se va a colocar un árbol de problemas donde la población podrá dar su opinión respecto al sitio proponiendo mejoras y dando a conocer su opinión acerca de la sensación de seguridad.

Los datos obtenidos serán analizados en el siguiente capítulo.

POSSIBLES SOLUCIONES



na

En este capítulo se encontrarán los resultados de las encuestas realizadas en campo y por medios virtuales, dichos resultados y conclusiones serán de ayuda para dar comienzo al proyecto que se planteará.

HERRAMIENTAS

Para obtener datos se inició con la elaboración de dos encuestas, la primera ayudó a obtener datos generales acerca del espacio público en la Ciudad de Morelia, fue una encuesta realizada virtualmente y de manera general se observó la poca participación del sector masculino.

Una segunda encuesta fue aplicada presencialmente y en tres horarios diferentes, por la mañana se aplicaron varias a vecinos de la colonia Lago I, Lago II, Mariano Escobedo y Volcanes, así mismo, fue durante en la tarde, por la noche se acudió a negocios abiertos observando una mayor participación donde las mujeres seguían liderando.

En el sitio de interés se colocó un árbol de ideas en el que se dio a conocer el concepto de las personas respecto al espacio público. El tendedero, por su parte, fue de ayuda para conocer los cambios y mejoras que haría la población en ese bajo puente.

A continuación se mostrarán los resultados obtenidos.

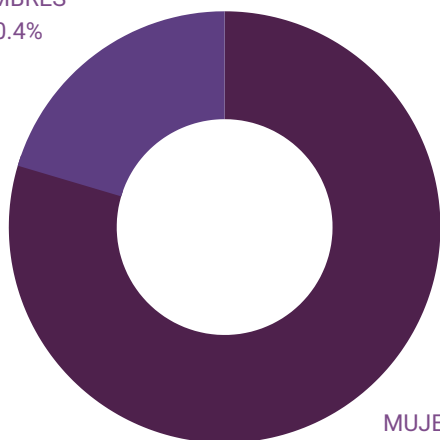




PRIMER ENCUESTA

SEXO

HOMBRES
20.4%

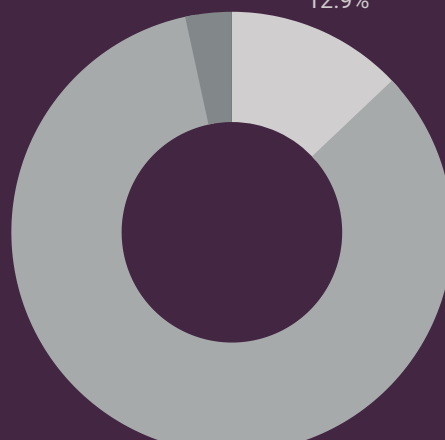


MUJERES
79.6%

RANGO DE EDAD

40 A 59
3.4%

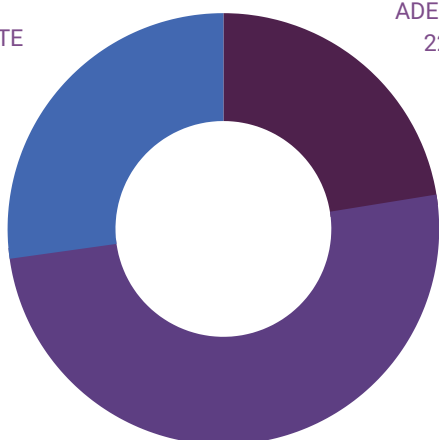
0 A 19
12.9%



20 A 39
83.7%

¿CÓMO CONSIDERA LA CANTIDAD DE ESPACIOS PÚBLICOS EN MORELIA?

DECADENTE
27.2%



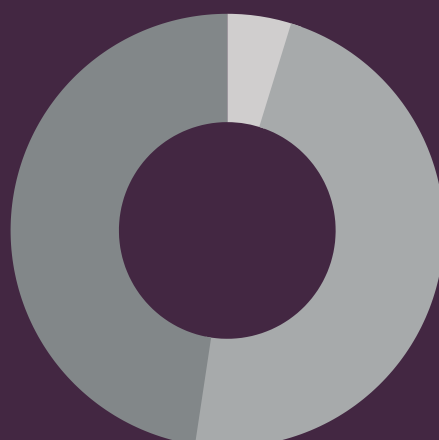
REGULAR
50.3%

ADECUADA
22.4%

¿CÓMO CONSIDERA EL MANTENIMIENTO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN MORELIA?

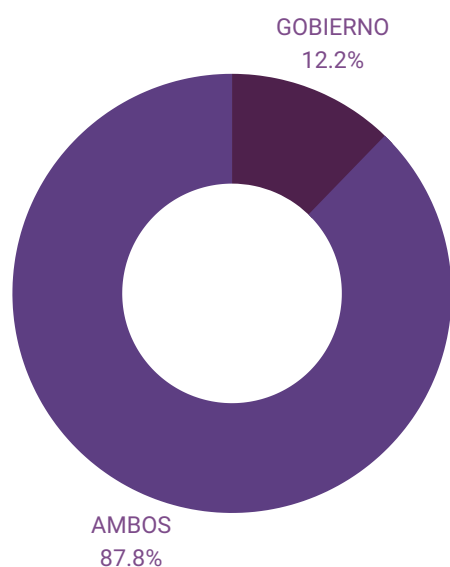
BUENO
4.8%

MALO
47.6%

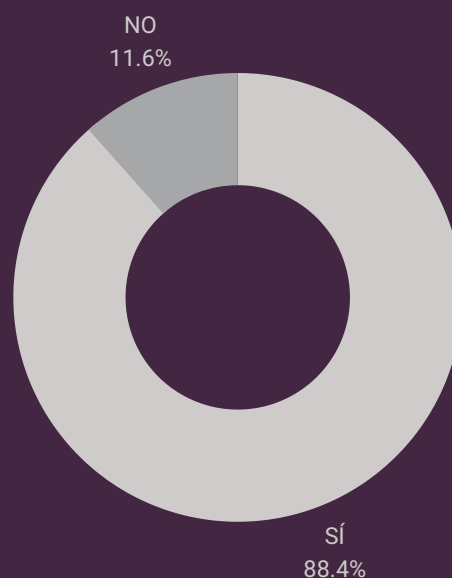


REGULAR
47.6%

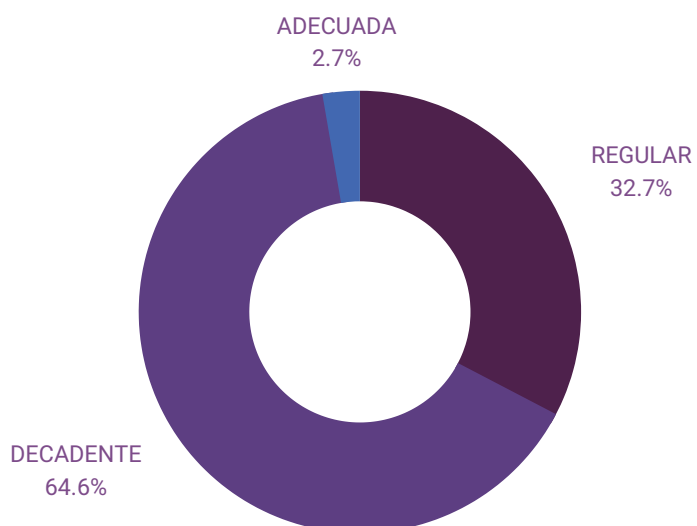
¿DE QUIÉN CONSIDERA QUE ES RESPONSABILIDAD EL MANTENIMIENTO?



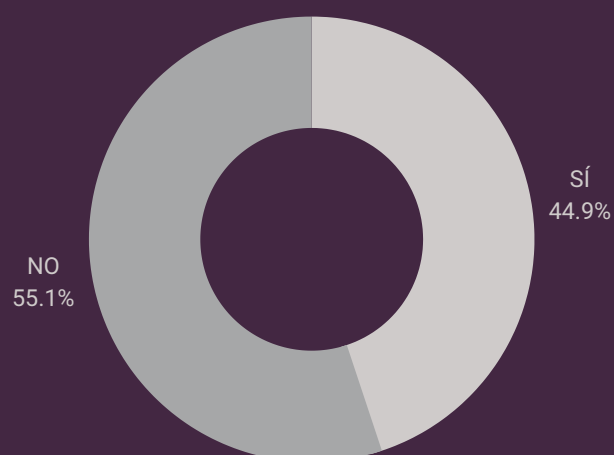
¿CONOCE ALGUIEN QUE HAYA SIDO VÍCTIMA DE UN PERCANCE EN ESTOS ESPACIOS?



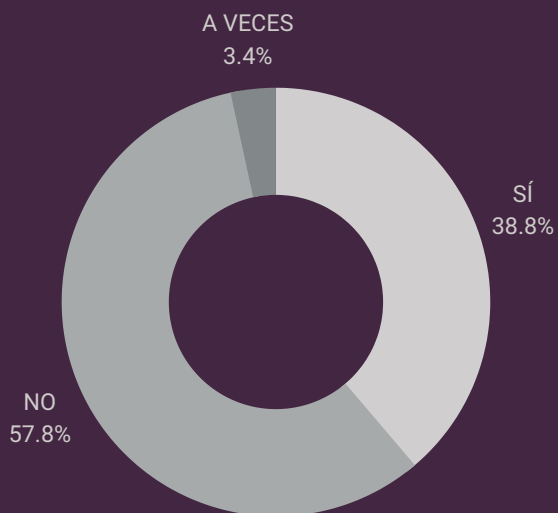
¿CÓMO CONSIDERA LA SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD?



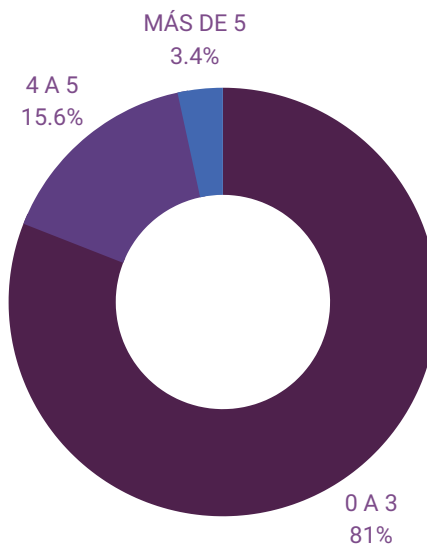
¿HA SIDO VÍCTIMA DE ALGÚN PERCANCE EN ESTE TIPO DE ESPACIOS?



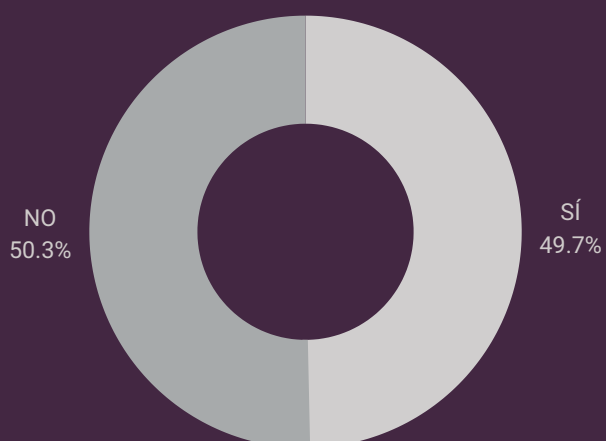
¿FRECUENTA EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD?



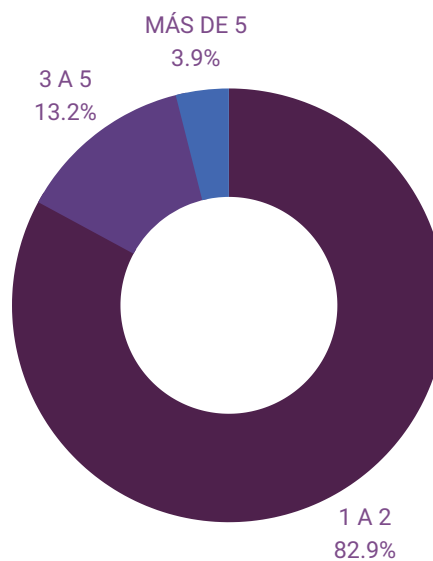
¿CUÁNTAS VECES A LA SEMANA RECURRE A UN ESPACIO DE ESTOS?



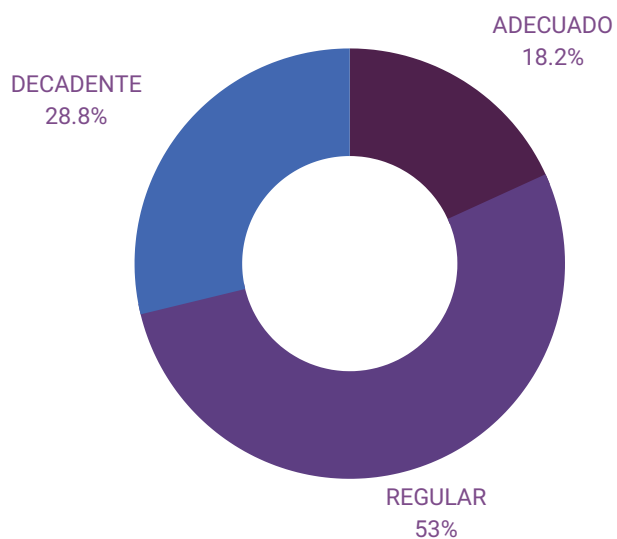
¿CONSIDERA QUE SU COLONIA SE BENEFICIA CON ALGÚN ESPACIO PÚBLICO?



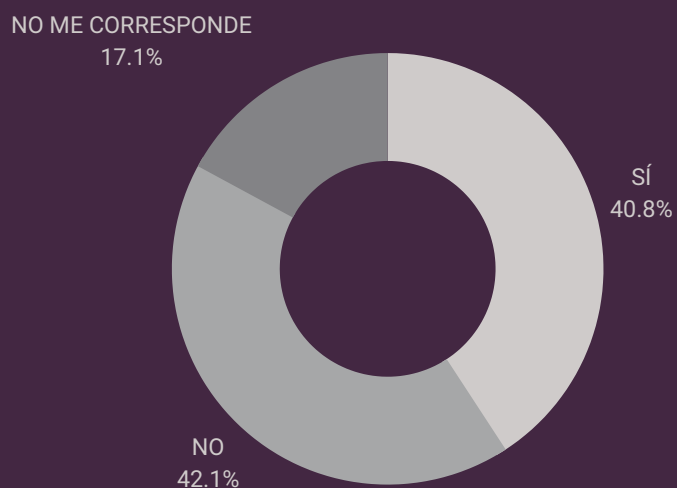
¿CON QUÉ FRECUENCIA HACE USO DE ESE ESPACIO SEMANALMENTE?



¿CÓMO ES EL MANTENIMIENTO?

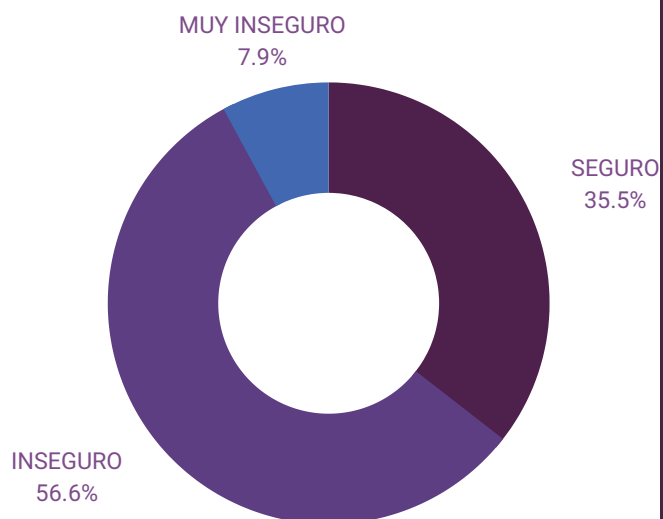


¿AYUDA CON EL MANTENIMIENTO?

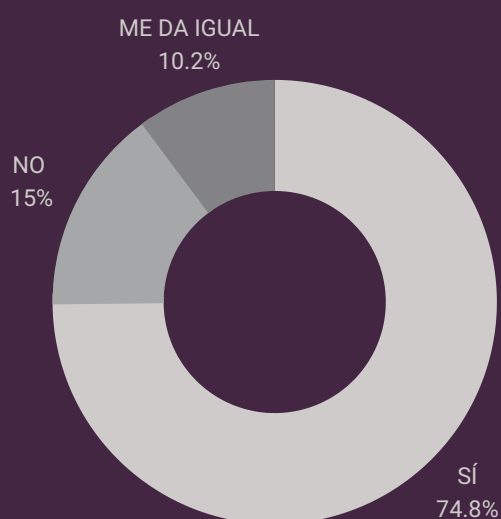


PAG. 118

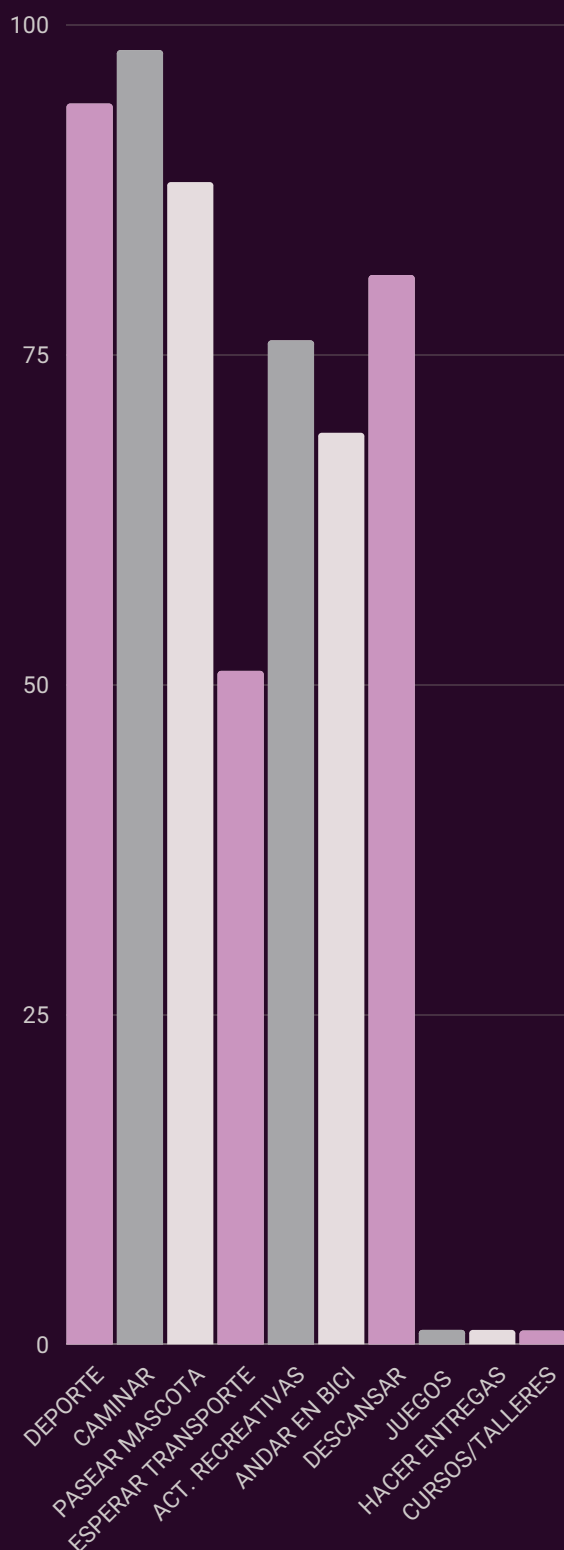
¿QUÉ TAN SEGURO SE SIENTE EN ESE ESPACIO?



¿CONSIDERA QUE HACE FALTA UN/OTRO ESPACIO PÚBLICO?



¿QUÉ ACTIVIDADES LE GUSTARÍA REALIZAR EN UN ESPACIO PÚBLICO?



DEFINICIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

"Espacio donde se hacen actividades recreativas sin costo en beneficio para el bienestar de los ciudadanos y eleva la calidad de vida de los mismos."

"Es un lugar donde puedes asistir en el momento que tu quieras, y que cualquier persona puede ir a cualquier hora del día."

"Un lugar designado para muchas actividades y a la vez ninguna que todos los que así quieran puedan hacer uso correcto de este."

"Lugar de libre tránsito basado en la convivencia social y el respeto a los derechos humanos."

"Un lugar donde la sociedad puede disfrutar al aire libre y poder realizar y disfrutar de diferentes actividades deportivas, culturales, etc."

"Es un lugar por el cual cualquier individuo puede circular libremente sin alguna restricción por motivos de ser propiedad privada."

"Una plaza, o un parque con espacios libres de vehículos y adecuados para hacer alguna actividad, así como bancas para sentarse."

"Un espacio en el cual se puedan desempeñar actividades recreativas, culturales o de interés social. Que brinde confort y seguridad a toda persona que frecuente estos espacios y también debe tener áreas verdes."

CONCLUSIONES

"Un espacio seguro disponible para la ciudadanía dedicado para la recreación, esparcimiento, deporte y socialización."

"Un espacio con infraestructura adecuada para realizar diferentes actividades de convivencia en la comunidad."

"Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de acceder y la obligación de mantenerlo en buen estado."

Las respuestas colocadas fueron las más interesantes y destacadas. Lamentablemente muchas de las respuestas brindadas fueron sacadas de internet, lo que probablemente quiere decir que las personas no tienen una definición propia del espacio público.

Las encuestas realizadas demuestran que la cantidad de espacios públicos en Morelia siguen siendo deficientes y los pocos espacios que hay, en su mayoría se encuentran en mal estado y con un mantenimiento decadente.

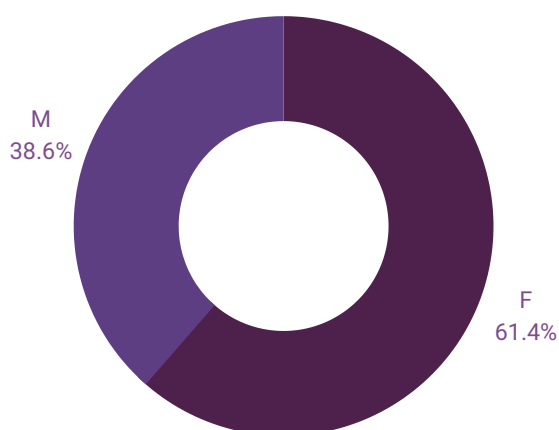
Se demostró además, que los hombres no tuvieron el interés de participar siendo las mujeres quienes ganaron en número de respuesta, por ello se llegó a la conclusión de que el tema de espacios públicos es de mayor interés para el sector femenino.

Es bien sabido, que en los últimos años la inseguridad y violencia hacia la mujer ha ido creciendo siendo estos espacios un foco importante de riesgo para las mujeres, mismas que destacaron sentirse inseguras en espacios públicos cerca de su colonia.

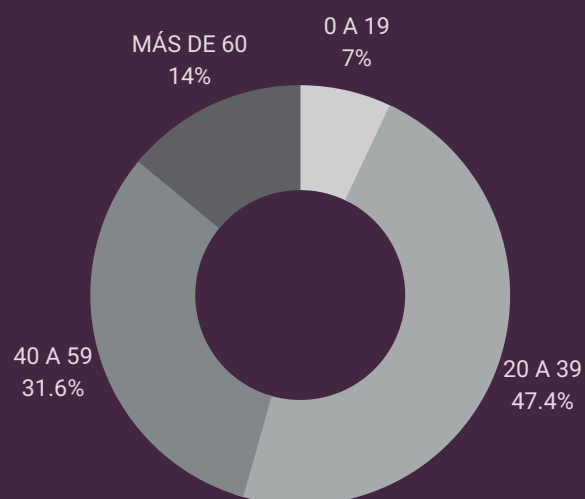
Al mismo tiempo se destacó el deseo por realizar actividades deportivas y de caminatas seguras en el espacio público.

SEGUNDA ENCUESTA

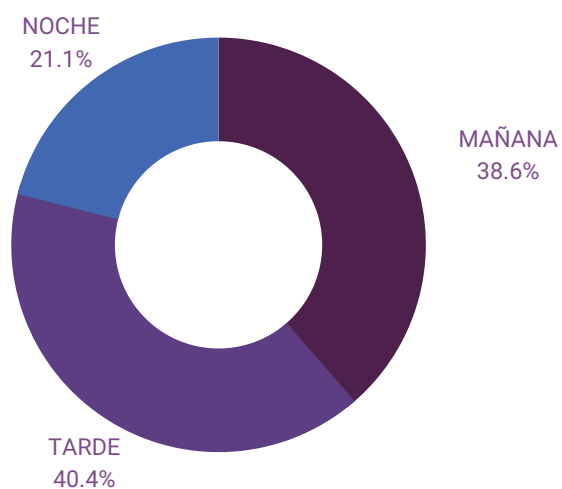
SEXO



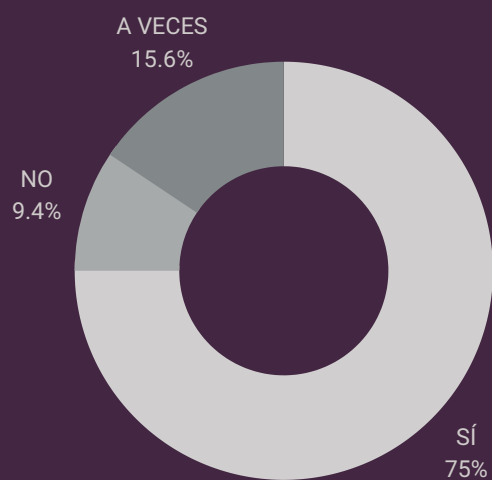
RANGO DE EDAD



¿EN QUÉ HORARIO VISITAS EL LUGAR?



¿TRANSITAS FRECUENTEMENTE EL SITIO?



¿CUÁNTO TIEMPO PERMANECES EN EL ESPACIO?



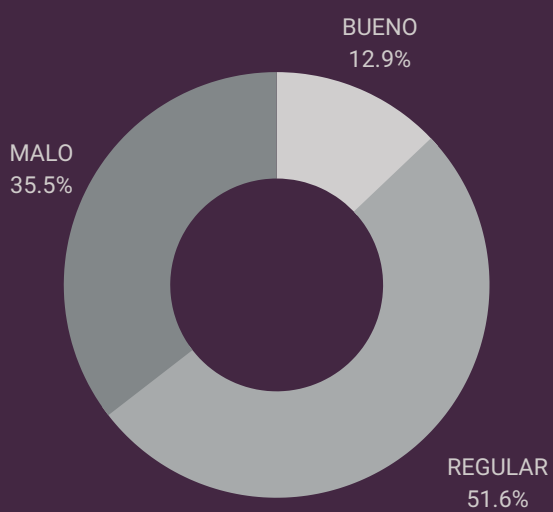
¿QUÉ ACTIVIDADES REALIZA EN EL SITIO?

ESP. TRANSPORTE
35.5%

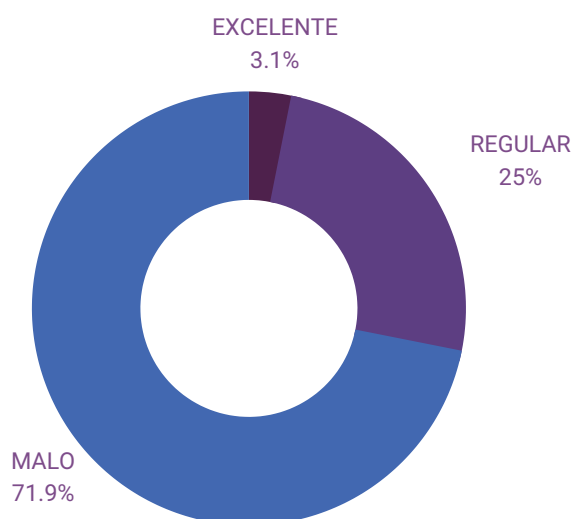


CAMINAR
64.5%

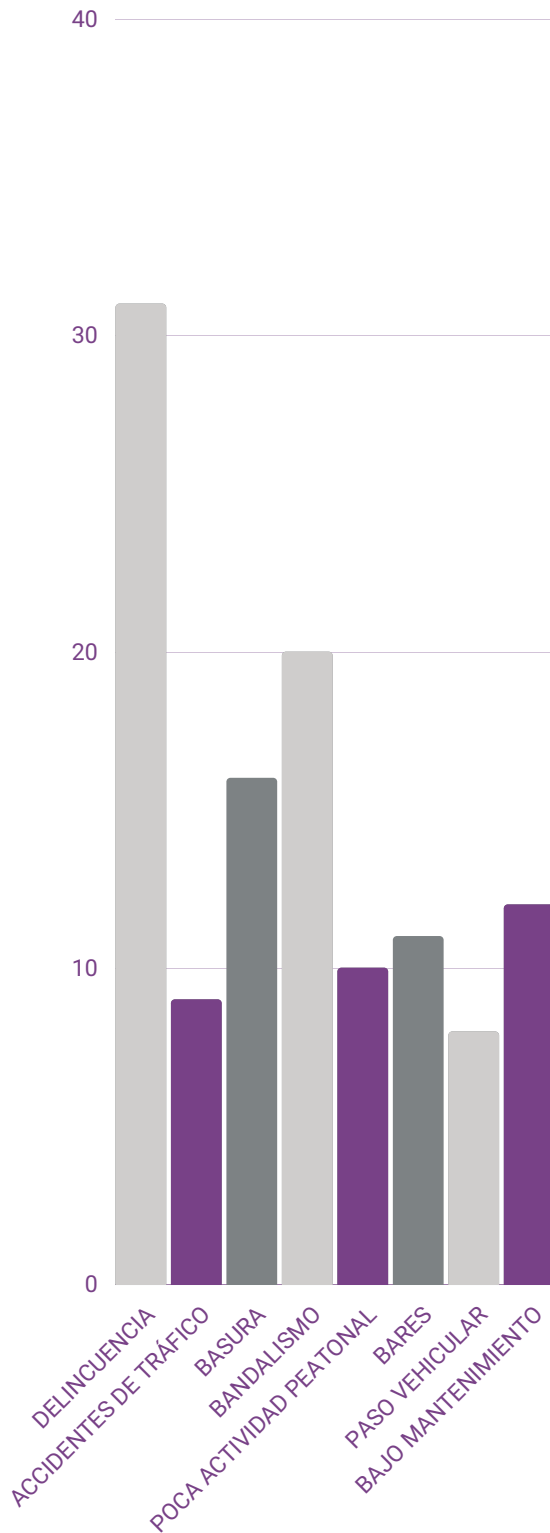
¿CÓMO CONSIDERAS EL ALUMBRADO PÚBLICO?



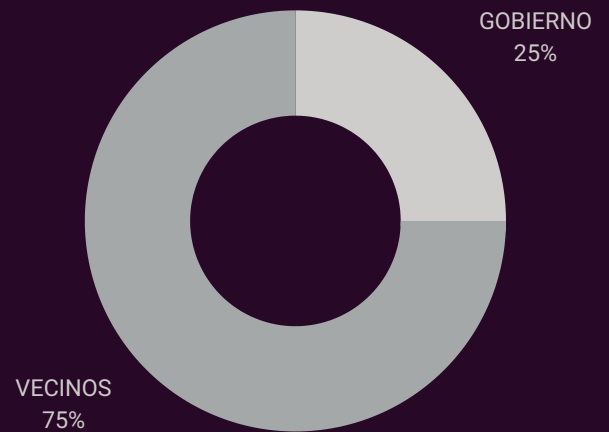
¿CÓMO CONSIDERAS EL MANTENIMIENTO?



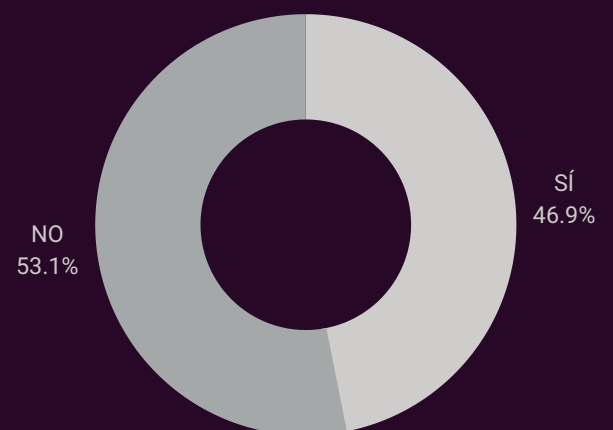
AMENAZAS DEL LUGAR



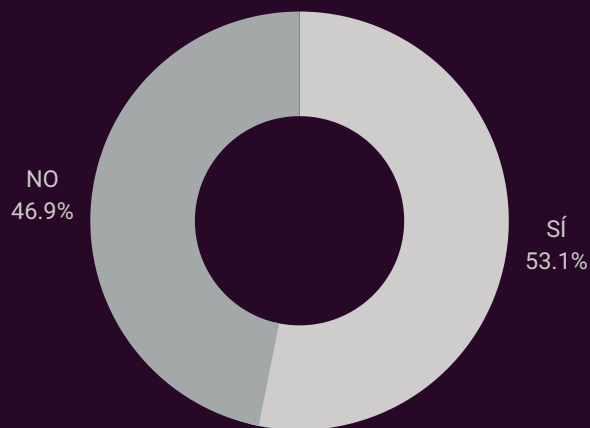
¿DE QUIÉN CONSIDERAS QUE ES LA RESPONSABILIDAD DEL MANTENIMIENTO?



¿CONSIDERAS ESTE UN ESPACIO PÚBLICO?



¿TE GUSTARÍA QUE FUERA UN ESPACIO PÚBLICO?



DEFINICIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

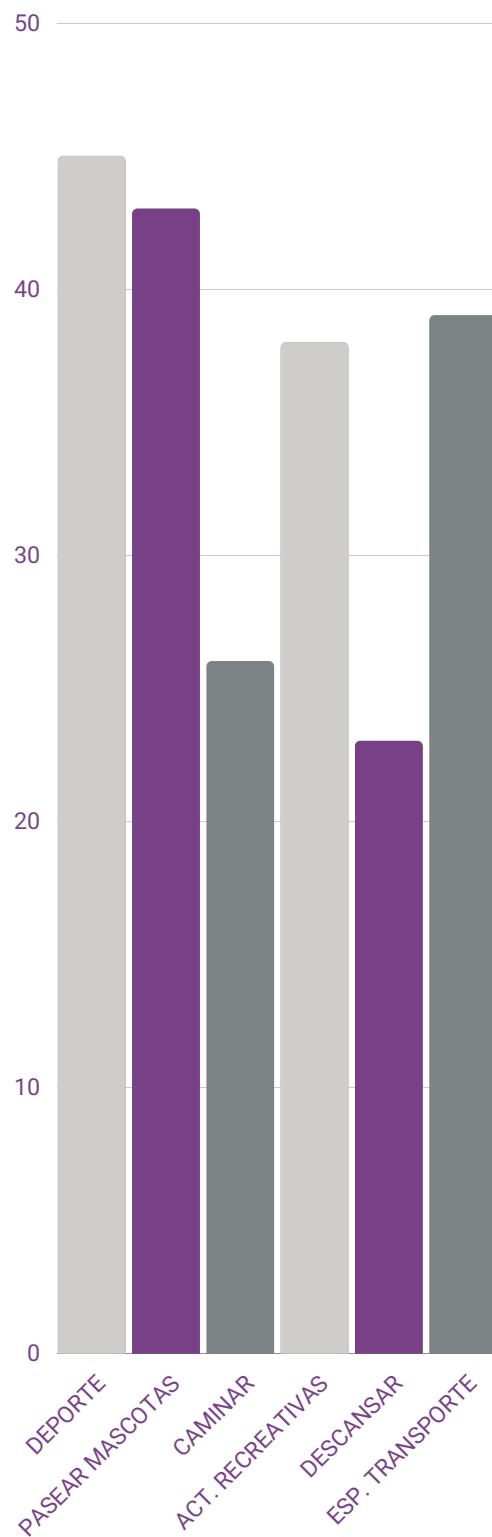
Al menos el 40% de los entrevistados definieron el espacio público de la siguiente manera:

"Un espacio que debe aprovecharse para realizar todo tipo de actividades"

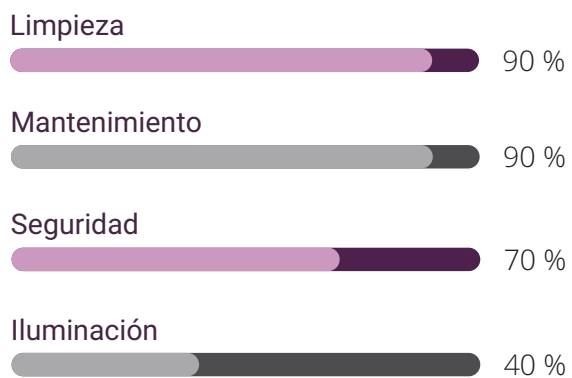
otro 20% lo define como:

"Un espacio libre"

¿QUÉ ACTIVIDADES TE GUSTARÍA REALIZAR EN EL SITIO?



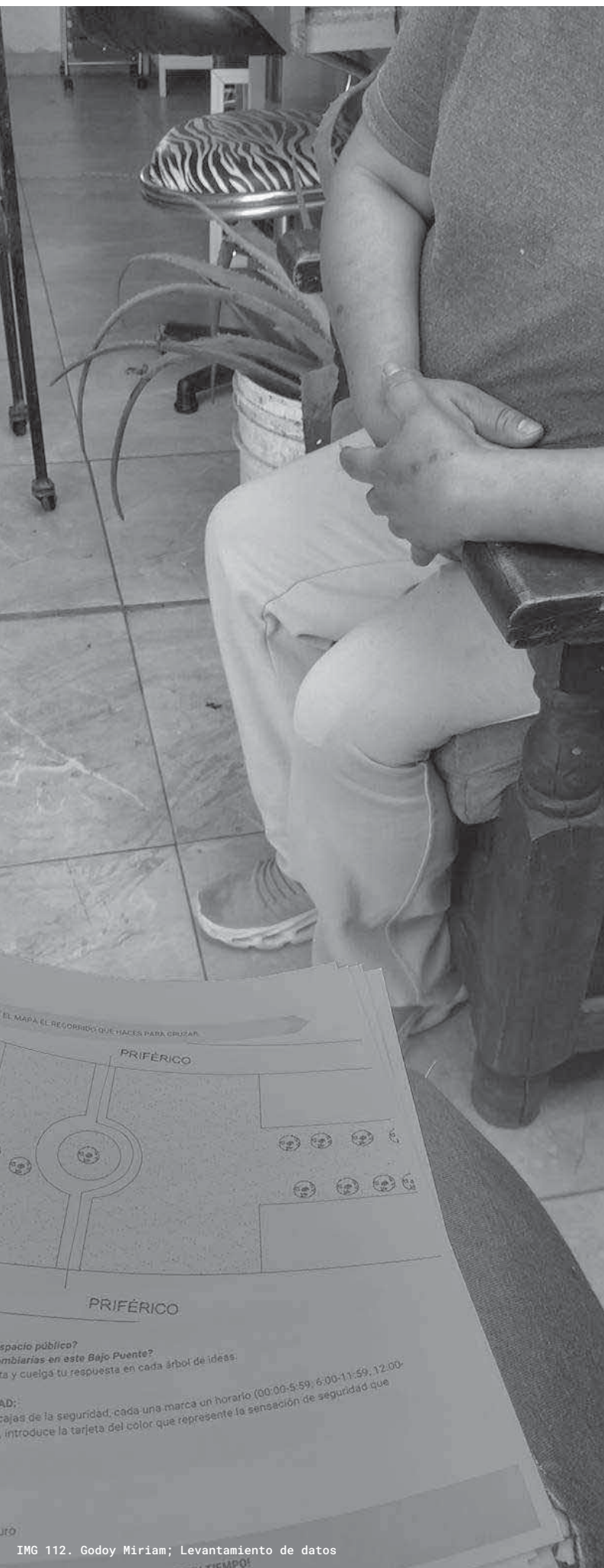
MEJORAS/CAMBIOS PROPUESTOS



CONCLUSIONES

Las mujeres volvieron a tomar el liderazgo con mayor interés demostrando una vez más que el espacio público se ha vuelto un sitio de violencia y acoso hacia la mujer obligando a la misma a sentirse insegura en estos espacios.

Los bajo puentes no fueron la excepción, la gran parte de las mujeres señaló sentirse insegura la mayor parte del día al cruzar por la zona, el único horario con mayor seguridad para ellas fue el de medio día, cuando hay mayor número de carros y personas.



IMG 112. Godoy Miriam; Levantamiento de datos



IMG 113. Godoy Miriam; Levantamiento de datos



IMG 114. Godoy Miriam; Levantamiento de datos



IMG 115. Pérez Castillo Cristian; Entrevistas



IMG 116. Pérez Castillo Cristian; Entrevistas

MAPEO DE RECORRIDOS

Los recorridos peatonales muchas veces se diseñan bajo la propuesta del proyectista, y estos caminos son marcados utilizando materiales como el concreto, al igual que en las banquetas. Tal es el caso de los bajo puentes en Morelia, para el cruce peatonal se destinó una glorieta con dos líneas verticales que van de lado a lado para el cruce.

Dichos caminos no muchas veces son usados o aprovechados por el usuario, en ocasiones las prisas, o por acortar camino simplemente, deciden formar sendas en medio de los pastizales, mismas, que con el paso de los años se hacen más marcadas y transitadas por los usuarios. A estos caminos se les llama "Líneas del deseo".

La segunda encuesta aplicada en el sitio de interés fue de utilidad para detectar el camino más recurrente en el sitio, eso, además de observar el comportamiento de los usuarios en las visitas, a continuación, se mostrará un croquis que marca las líneas del deseo creadas y el camino diseñado identificando el más utilizado.

CONCLUSIONES

El interés femenino por mejorar el espacio público es tan notorio que debería ser tomado seriamente como un asunto urgente a tratar y resolver, todos tenemos derecho a sentirnos seguros en cualquier espacio sin importar la hora del día, es necesario un cambio donde todos colaboren.

Despertar el interés masculino es necesario para que dejen la indiferencia ante las situaciones de violencia femenina en espacios públicos, todos ganamos cuando un espacio está limpio y en óptimas condiciones sin esperar que el gobierno haga todo.

CAMINOS MÁS USADOS





La experiencia de caminar en la zona no es la mejor, usar el "callejón" que se forma al centro es peligroso en ciertas horas del día y por lo general no hay mucha gente aprovechando de buena manera el espacio, las banquetas en gran porcentaje se encuentran en buenas condiciones, sin embargo, a lo largo del camino encontramos alcantarillas vandalizadas, carros sobre las banquetas o la simple molestia del calor solar y falta de protección ante cualquier inclemencia del tiempo.

También se aprecia la falta de rampas accesibilidad universal, así como algunos escalones con alturas de peldaño muy elevadas o banquetas incompletas.

CONCLUSIONES

El interés femenino por mejorar el espacio público es tan notorio que debería ser tomado seriamente como un asunto urgente a tratar y resolver, todos tenemos derecho a sentirnos seguros en cualquier espacio sin importar la hora del día, es necesario un cambio donde todos colaboren.

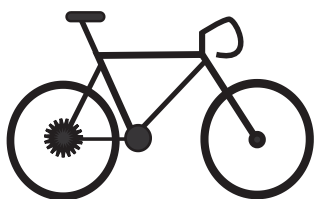
Pensar el espacio como un lugar que debe ser seguro sin importar género o preferencia sexual, así como aceras y caminos libres donde se pueda caminar sin tener que bajarse por rodear autos atravesados, letreros, puestos de comida o alcantarillas vandalizadas.

HERRAMIENTAS

CONTEO DE BICICLETAS

DÍA: 25 de julio de 2022

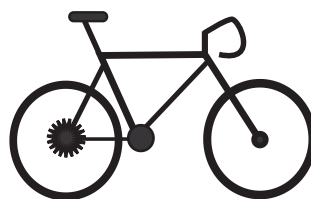
HORARIO: 10:00 - 11:00



Total: 20

DÍA: 27 de julio de 2022

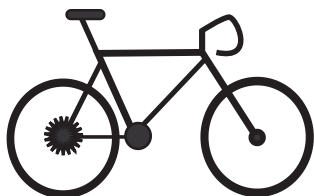
HORARIO: 12:00 - 13:00



Total: 25

DÍA: 10 de agosto de 2022

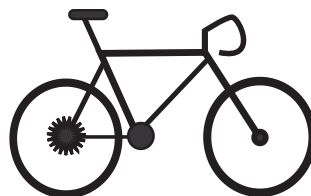
HORARIO: 14:00 - 15:00



Total: 15

DÍA: 14 de agosto de 2022

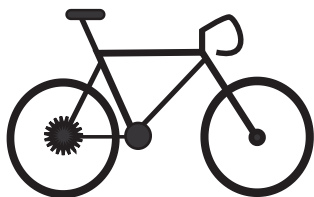
HORARIO: 17:00 - 18:00



Total: 22

DÍA: 20 de agosto de 2022

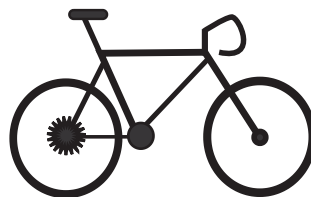
HORARIO: 10:00 - 11:00



Total: 18

DÍA: 22 de agosto de 2022

HORARIO: 13:00 - 12:00



Total: 27



IMG 117. Godoy Miriam; Transporte



IMG 118. Godoy Miriam; Transporte



IMG 119. Godoy Miriam; Transporte



IMG 120. Godoy Miriam; Transporte

TENDEDERO (SALIDA CHARO)

Con el fin de obtener información sobre el cambio de las sensaciones y actividad después de la mejora en el bajo puente en salida Charo se colocó un tendedero para que los usuarios presentaran sus ideas y su sentir, sin embargo, el objeto de recopilación llamaba la atención pero la gente no se aproximaba.

La colocación de otro tendedero con diferente pregunta o la utilización de otro método se pondrán en práctica hasta conseguir resultados, eso, y el cambio de día, esto, por ser realizado en día domingo.

Se observó un considerable número de personas transitando pero el elevado número de carros pasando parecía un enorme impedimento para que se circulara cómodamente, esto, debido a la poca empatía del chofer al evitar el cruce peatonal, por ello, el peatón solo permanecía en un solo sitio del bajo puente evitando cruzar a otro.



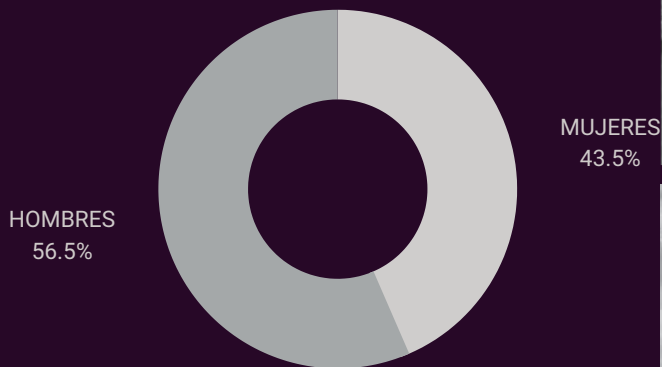
IMG 121. Godoy Miriam; Levantamiento de datos.



IMG 122. Godoy Miriam; Levantamiento de datos.

SENSACIÓN VISUAL DE BAJO PUENTES

SEXO

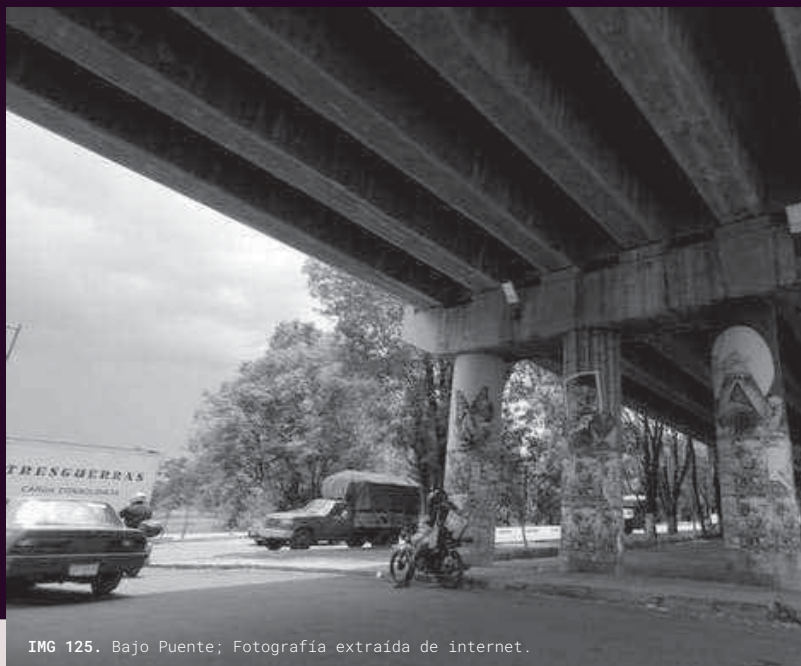
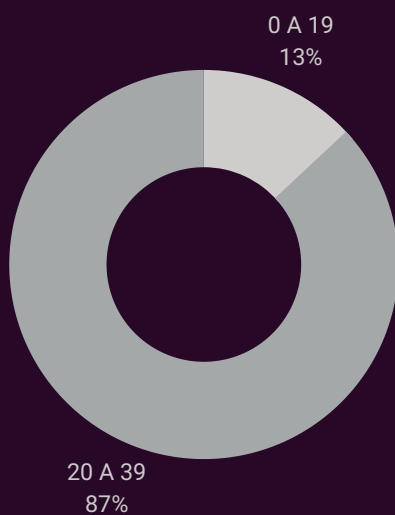


IMG 123. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.



IMG 124. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.

RANGO DE EDAD



IMG 125. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.



IMG 126. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 127. Godoy Miriam; Bajo Puente.

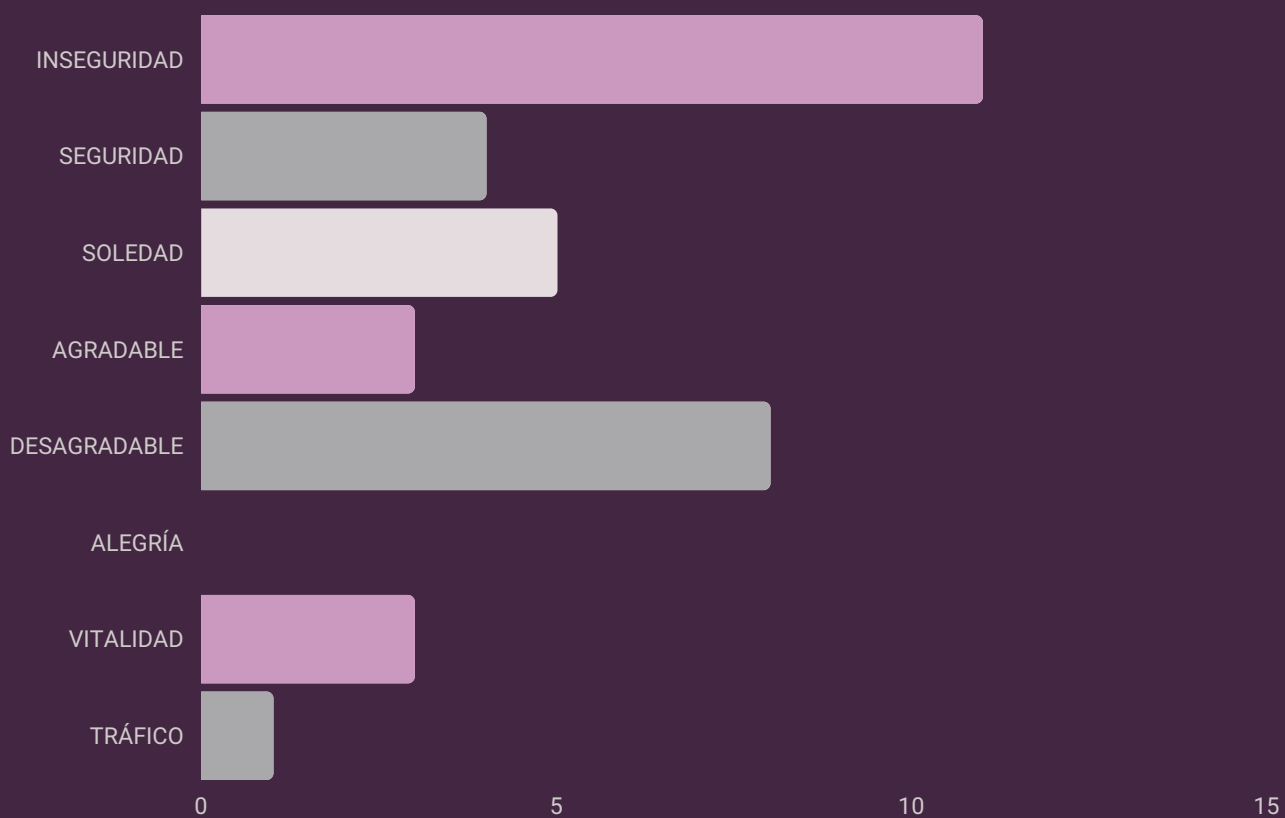


IMG 128. Godoy Miriam; Bajo Puente.



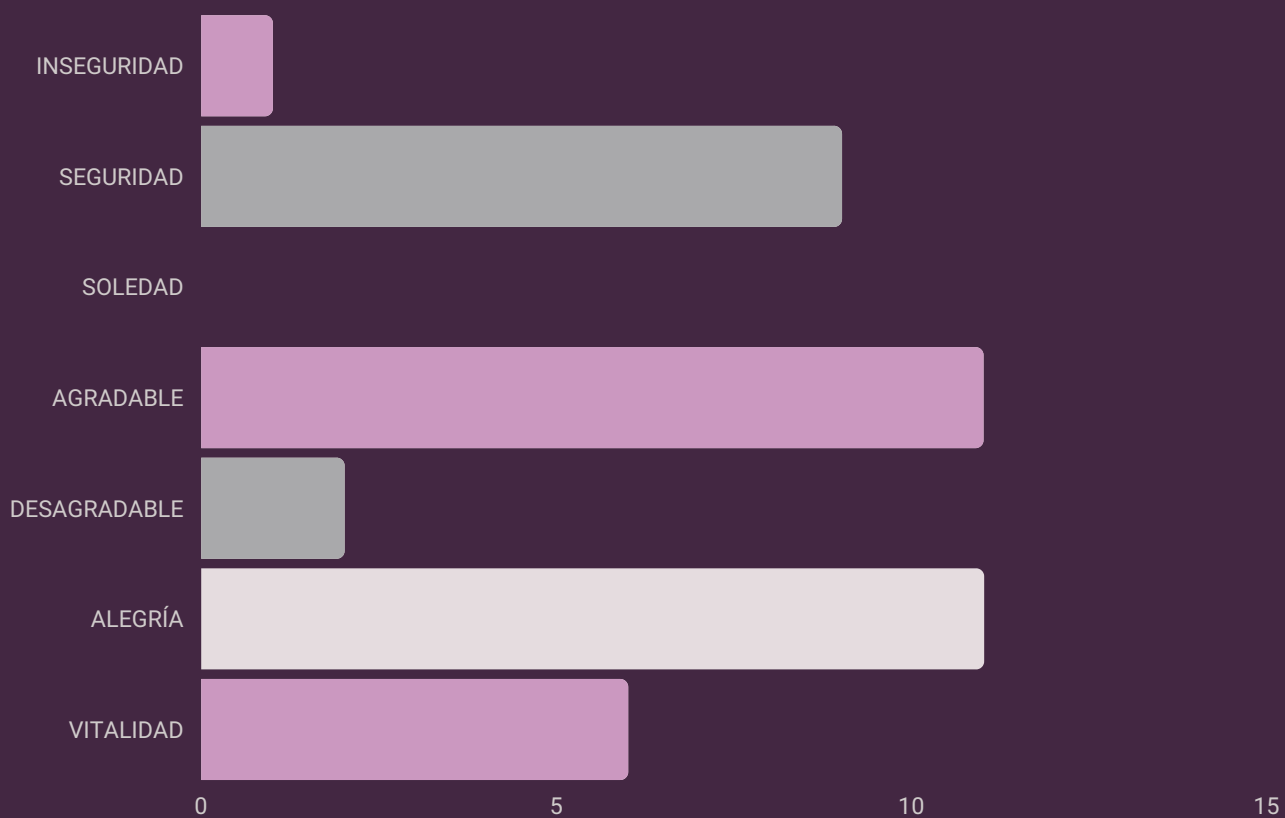
IMG 129. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.

PAG. 139





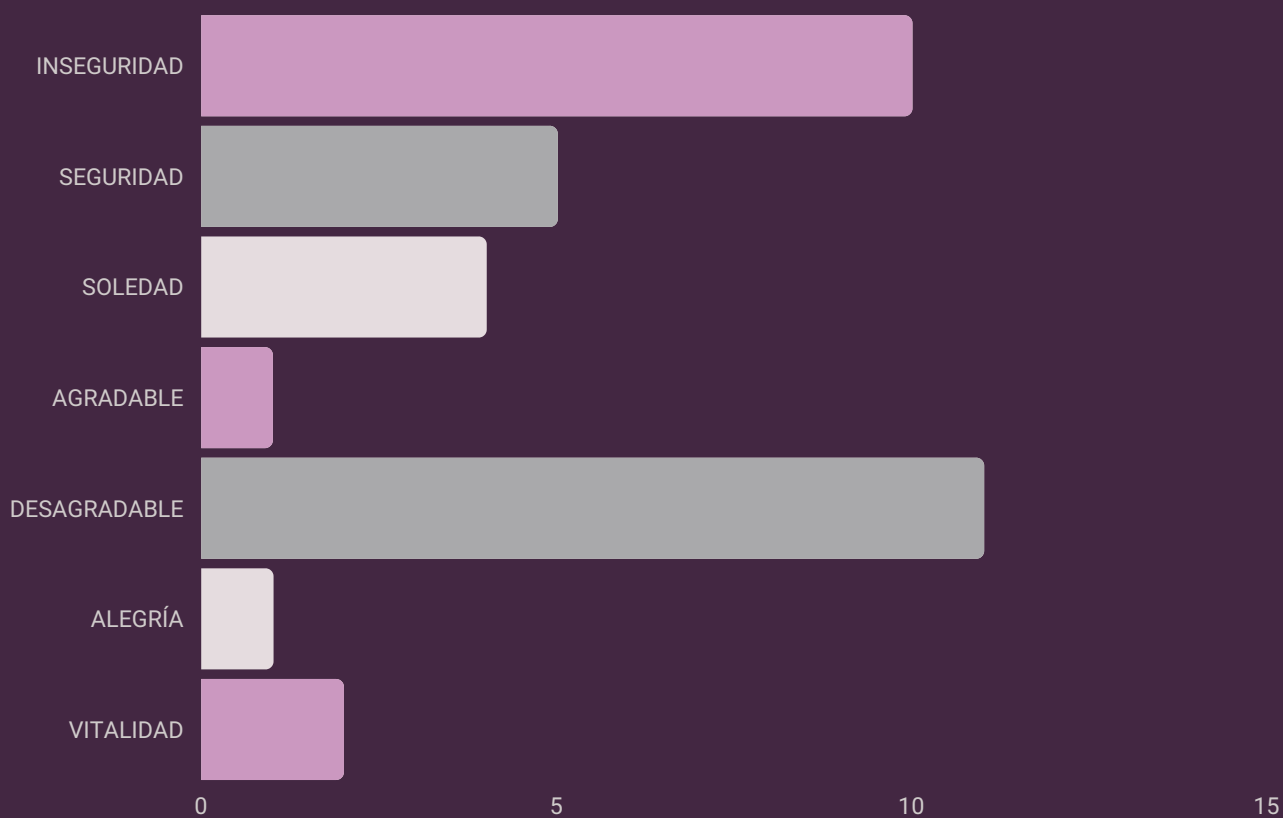
IMG 130. Godoy Miriam; Bajo Puente.





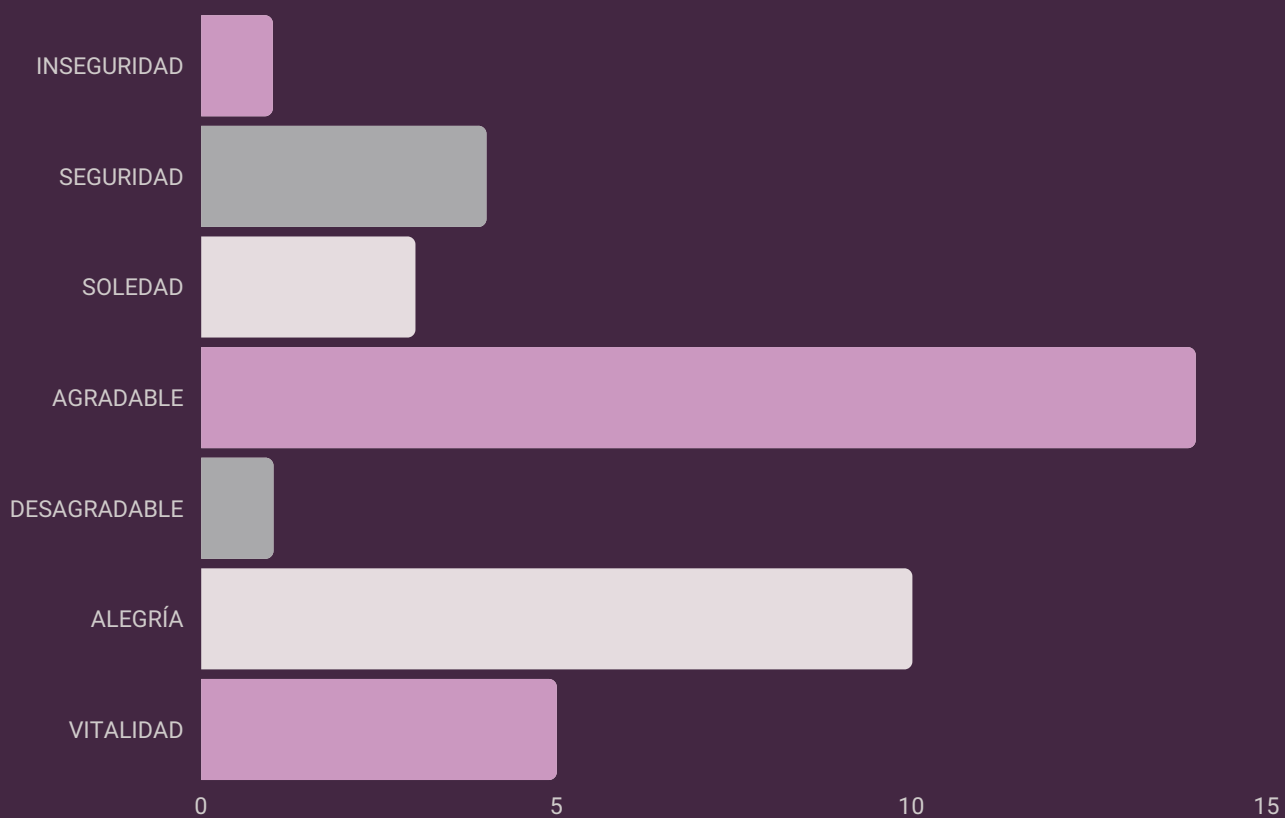
IMG 131. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.

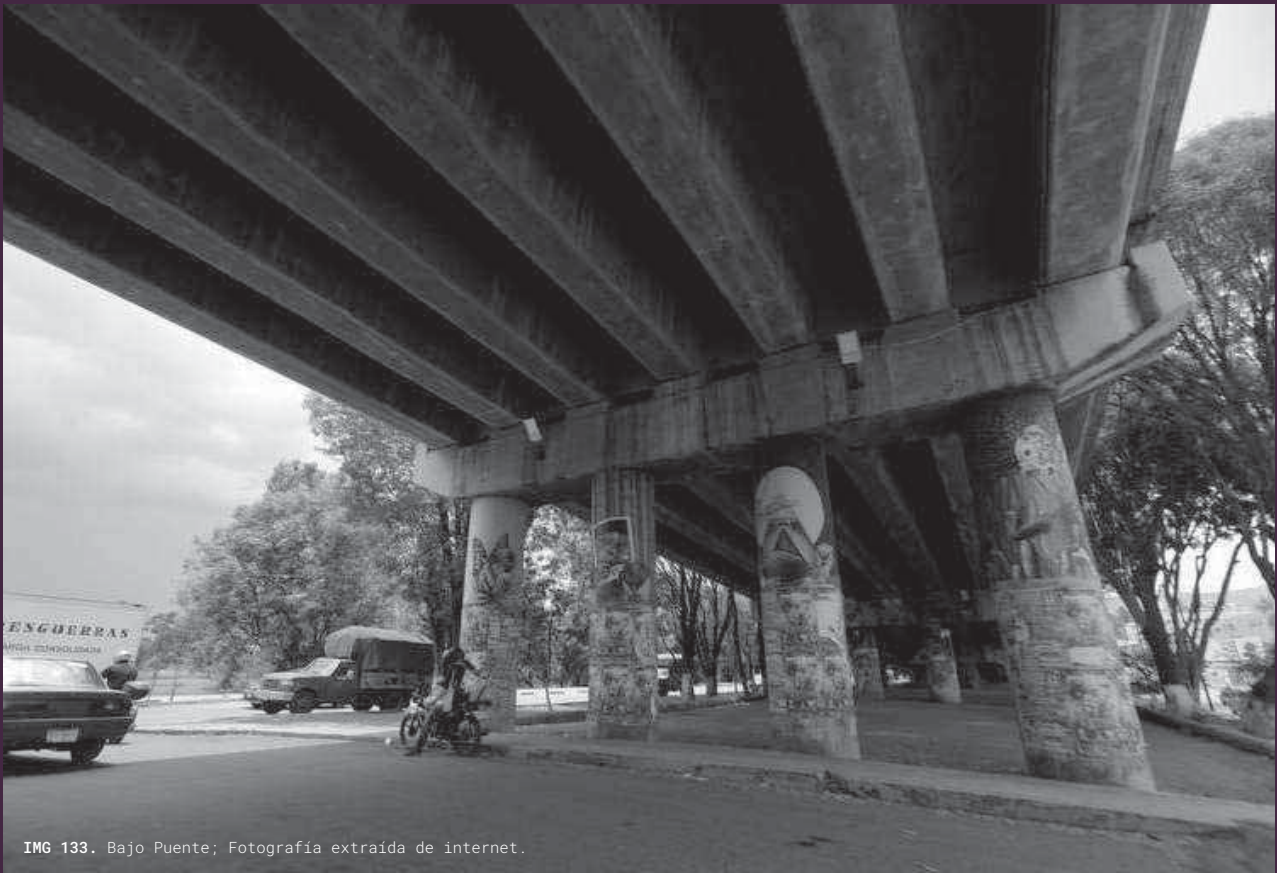
PAG. 141



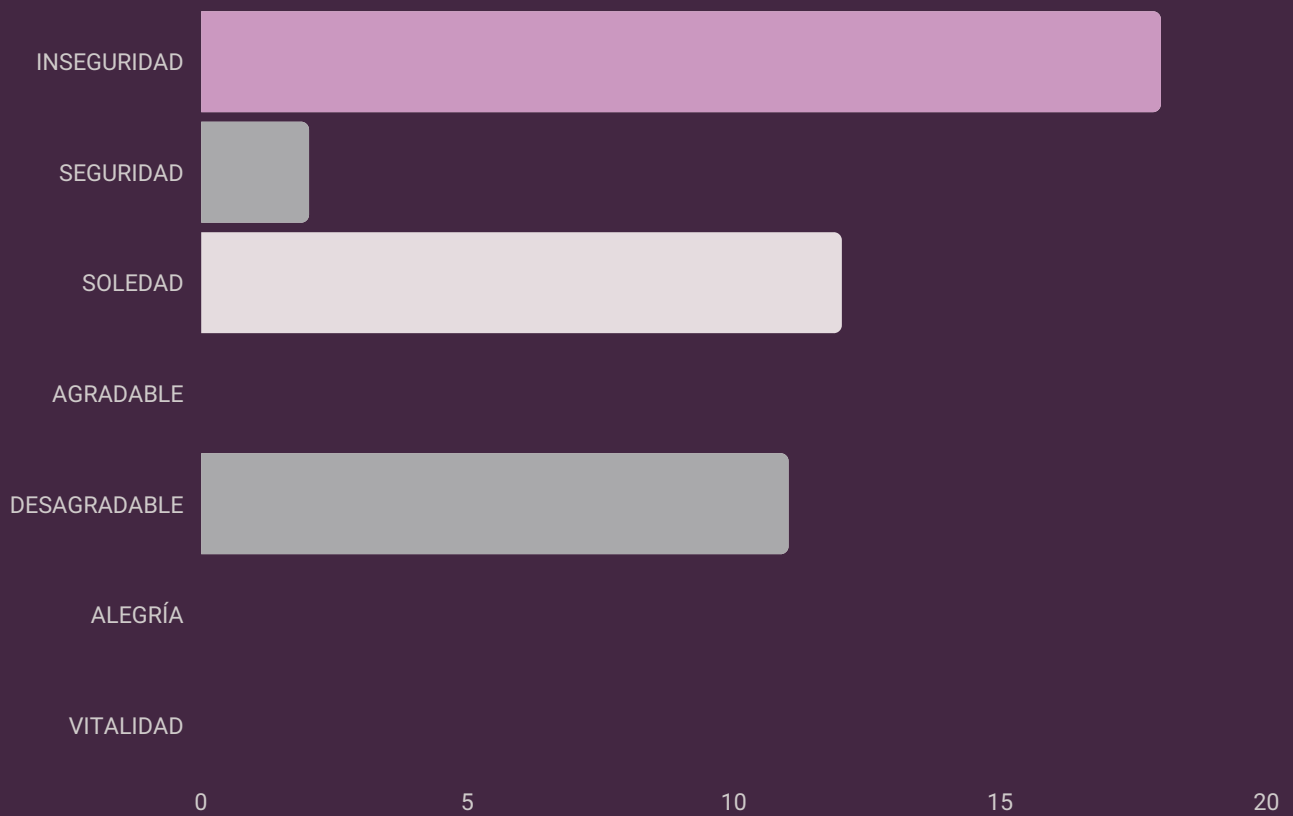


IMG 132. Godoy Miriam; Bajo Puente.





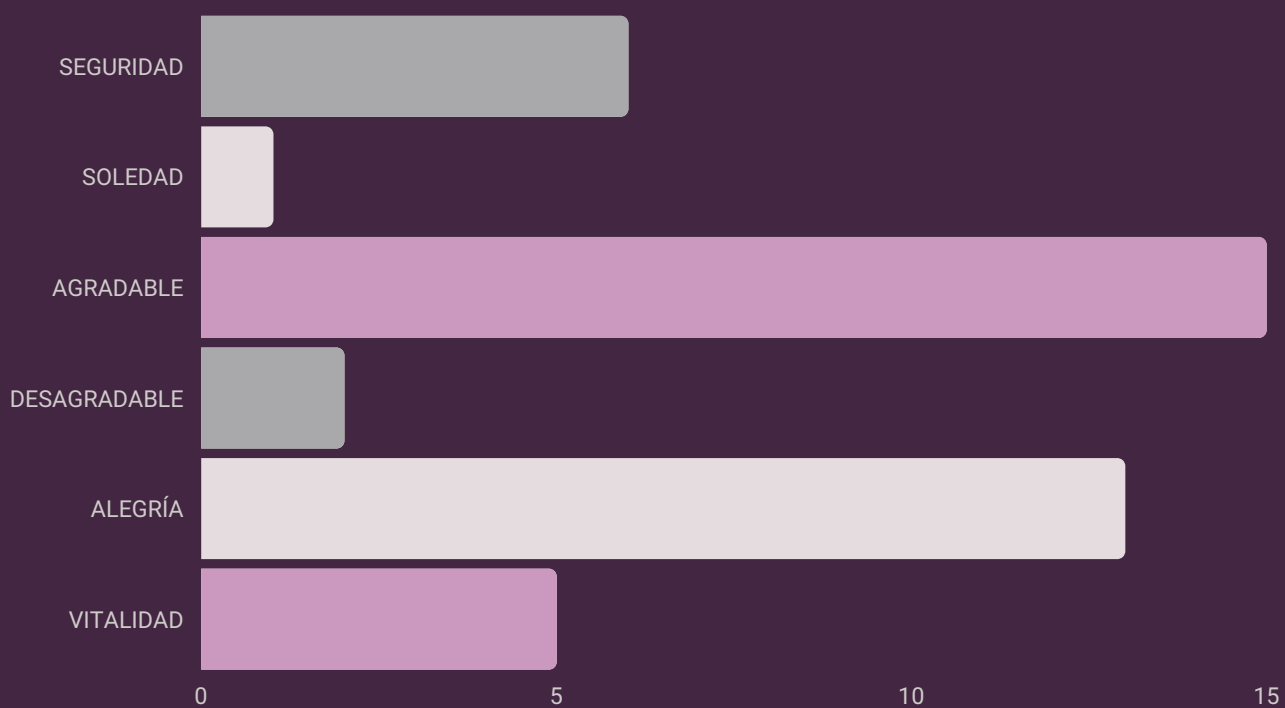
IMG 133. Bajo Puente; Fotografía extraída de internet.





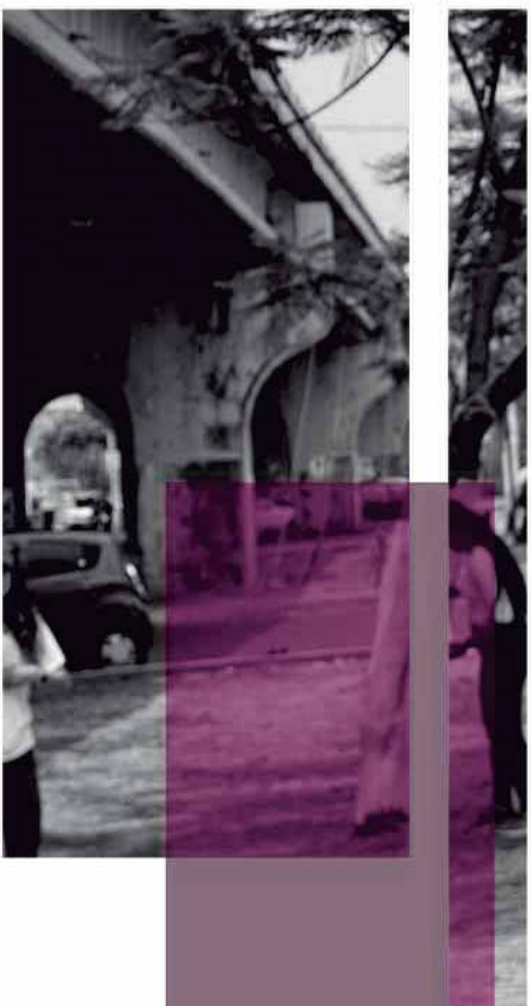
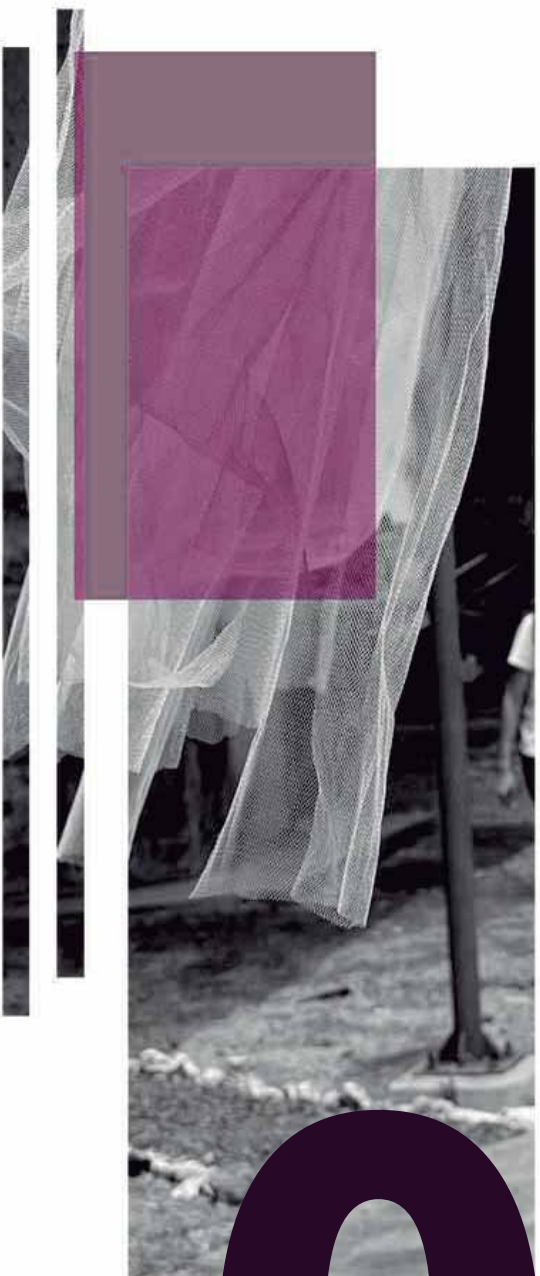
IMG 134. Godoy Miriam; Bajo Puente.

INSEGURIDAD



MANOS A LA OBRA

5



En este capítulo se encontrará el desarrollo del proyecto arquitectónico propuesto en plantas, cortes, perspectivas y detalles, así como el registro de las especulaciones intervenciones, la elaboración en campo y los resultados de las mismas.

DERECHO A LA CIUDAD



Ciclovías.



Mejora de pavimentos.



Mobiliario urbano.



SEGURIDAD Y PERSPECTIVA DE GÉNERO



Mejoramiento de alumbrado.



Uso de color.



Activación económica.



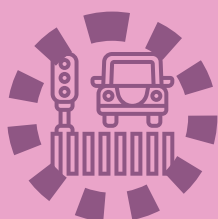
Señalización urbana igualitaria



Mobiliario urbano.



IGUALDAD DE ESCALA



Ciclovías.



Cebraz peatonales.



Rampas.



ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO



Paisajismo.



Gimnasio al aire libre.



Juegos infantiles



BIODIVERSIDAD Y PAVIMENTOS



Paisajismo.

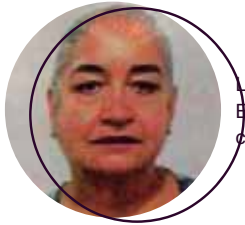


Mejora de pavimentos.



Pavimentos permeables.





La señora de las tortillas
Encargada del orden en la
colonia volcanes (A. Erlota)



Junta vecinal y difusión del taller
mediante carteles y ayuda de los
líderes vecinales, en el taller se dará
una plática acerca del derecho a la
ciudad como usuarios peatones



Puntamiento
Secretaría de espacios públicos
Vecinos



Campaña para la realización de los
murales, y alianzas con los
pequeños negocios alrededor para
mantenimiento como la limpieza, así
como el apoyo de las autoridades
para mejorar la iluminación

PAG. 148



Talleres de automóviles
Vecinos interesados



Realización de mobiliario urbano
mediante la reutilización de
materiales reciclados con la ayuda
de vecinos interesados en participar
tras la presentación del proyecto

NECESIDADES

LIMPIEZA DEL SITIO



BOTES DE BASURA



PINTURA



JARDINERÍA



BANCAS

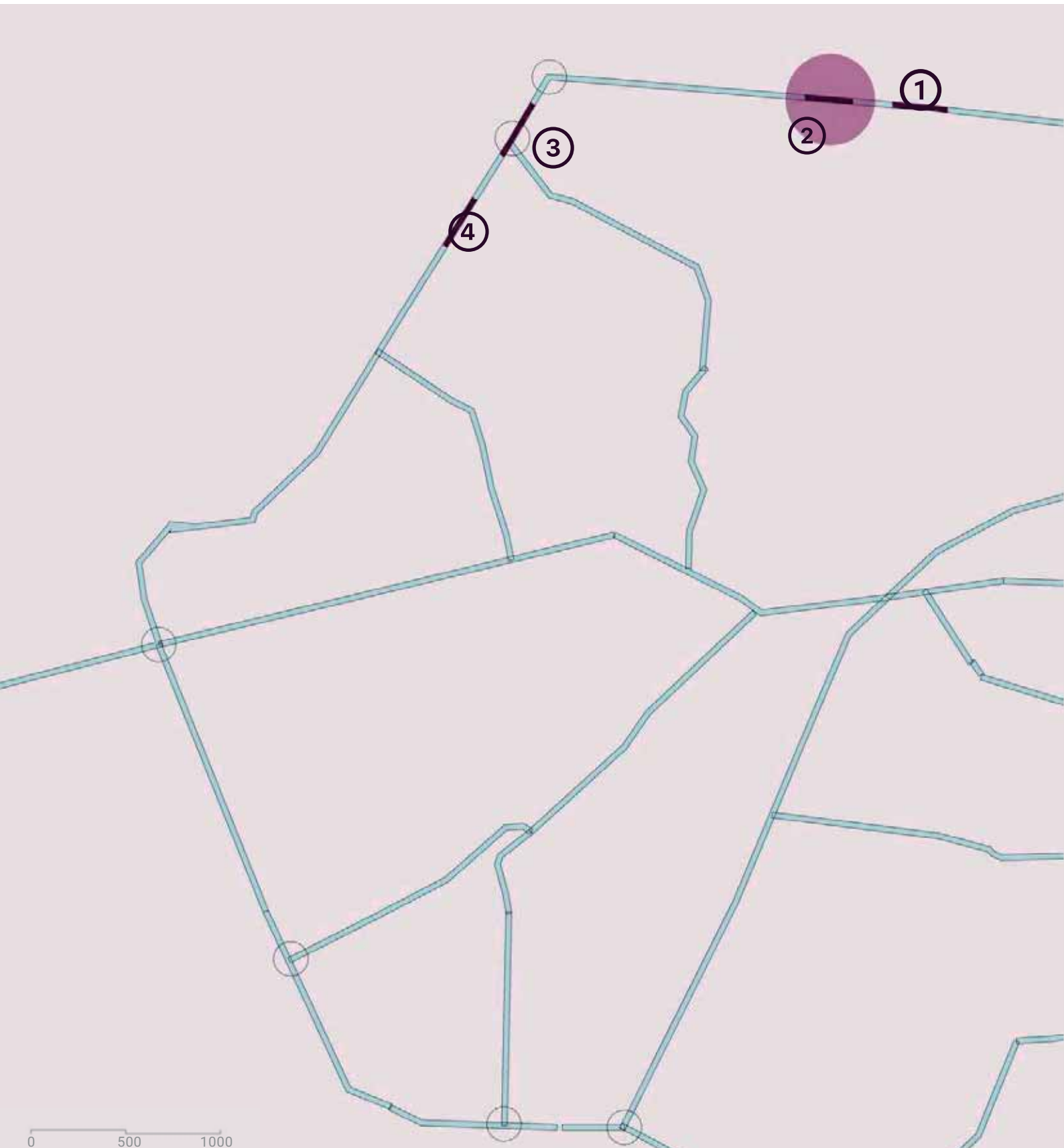


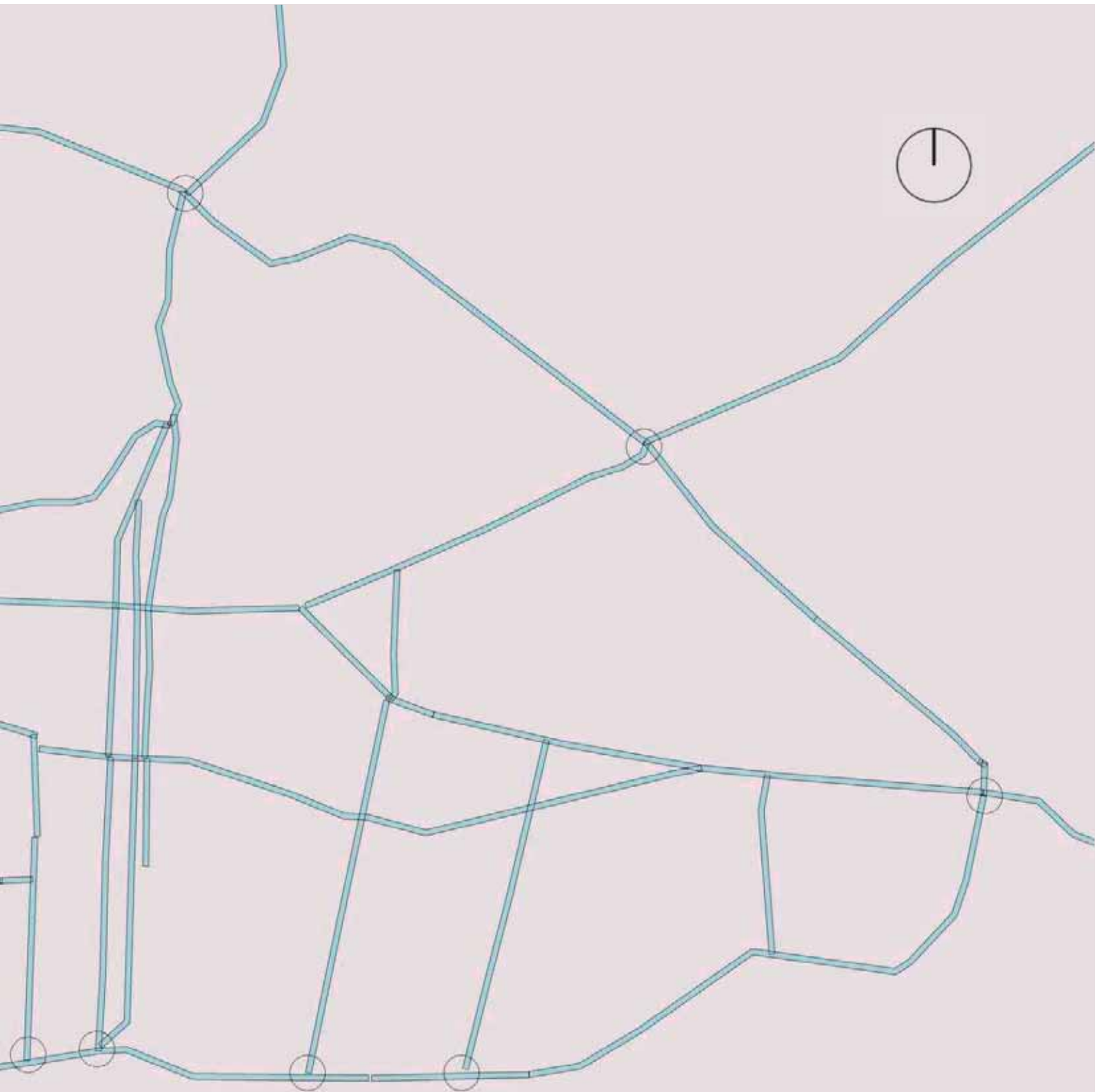
JUEGOS



ESTACIONAMIENTO









**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

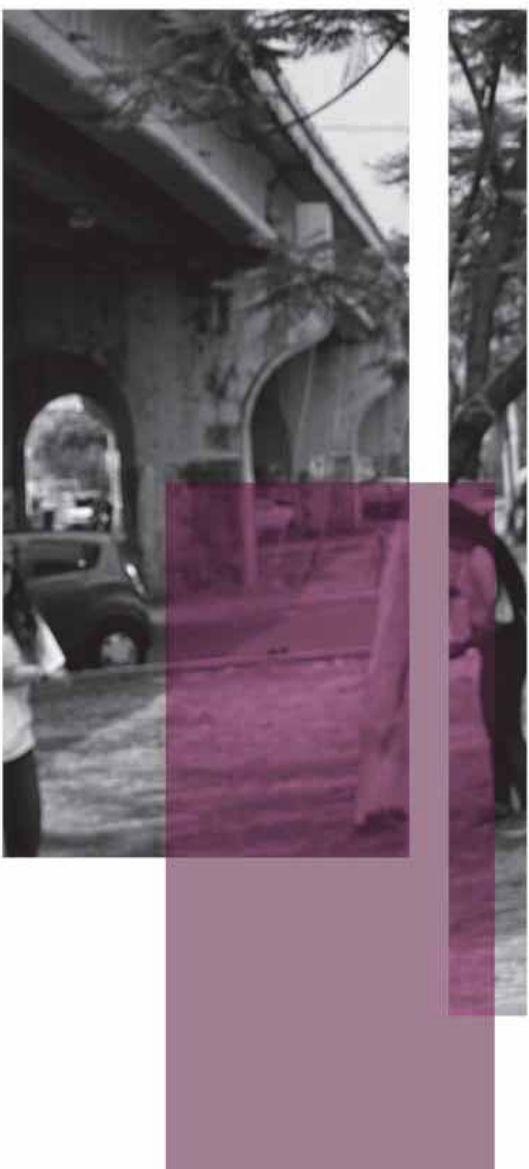
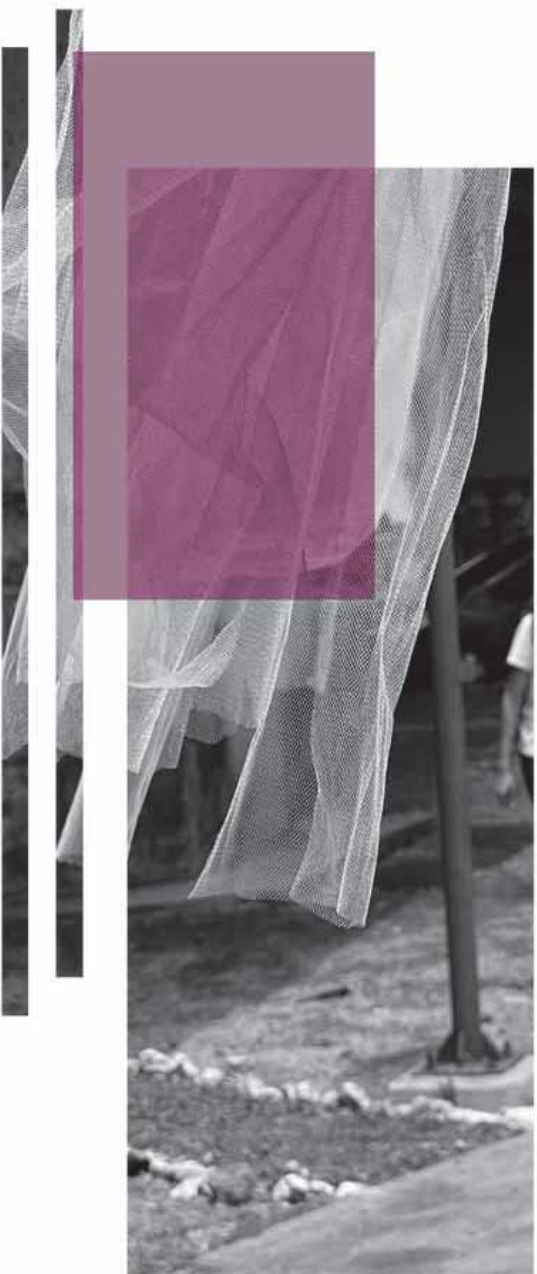
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

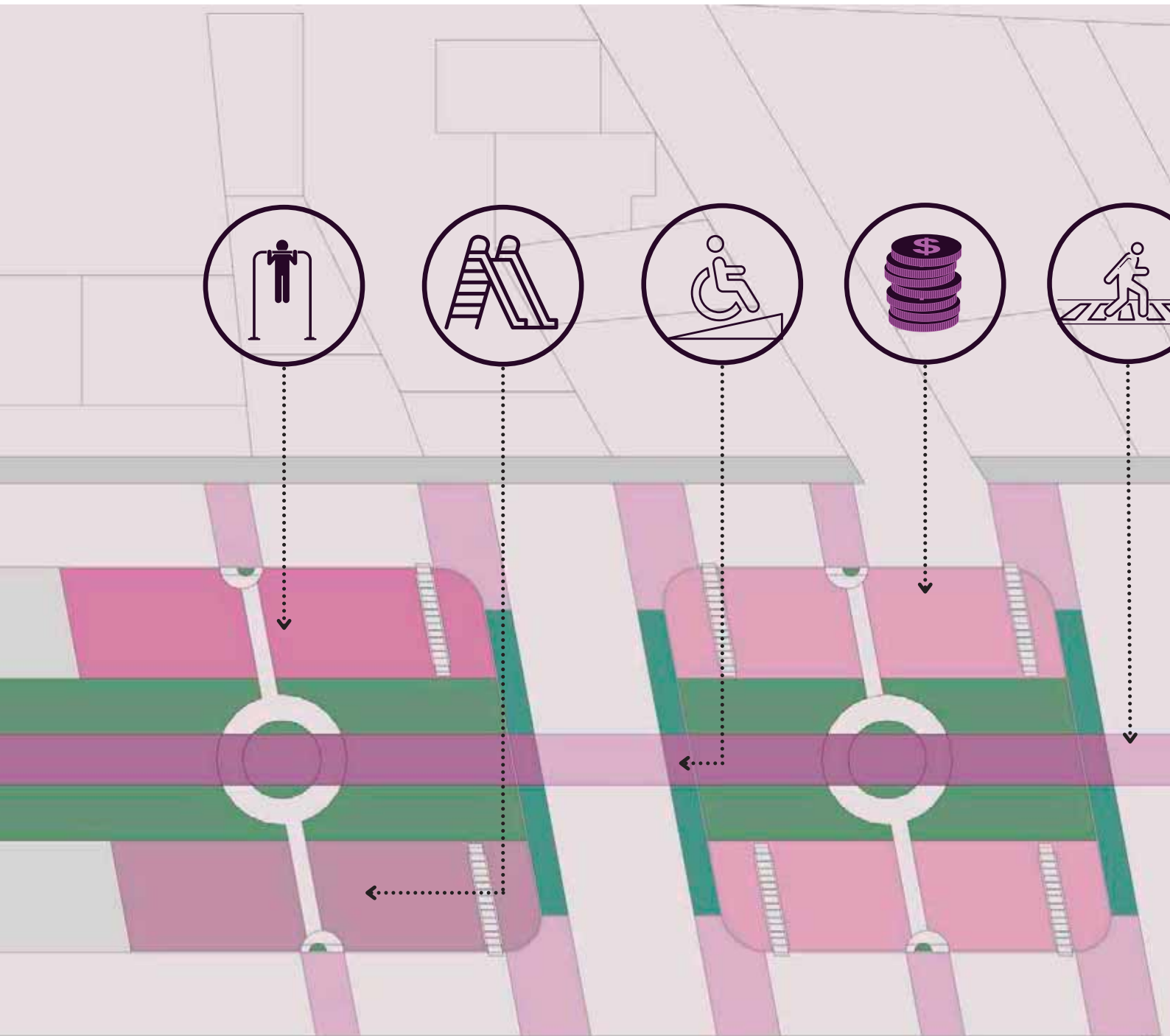


MACRO Y MICROLOCALIZACIÓN

0 500 1000

PROYECTO INTEGRAL





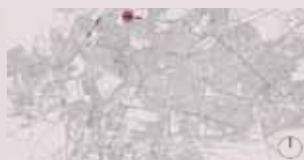
Cruces peatonales.

Zona de descanso.



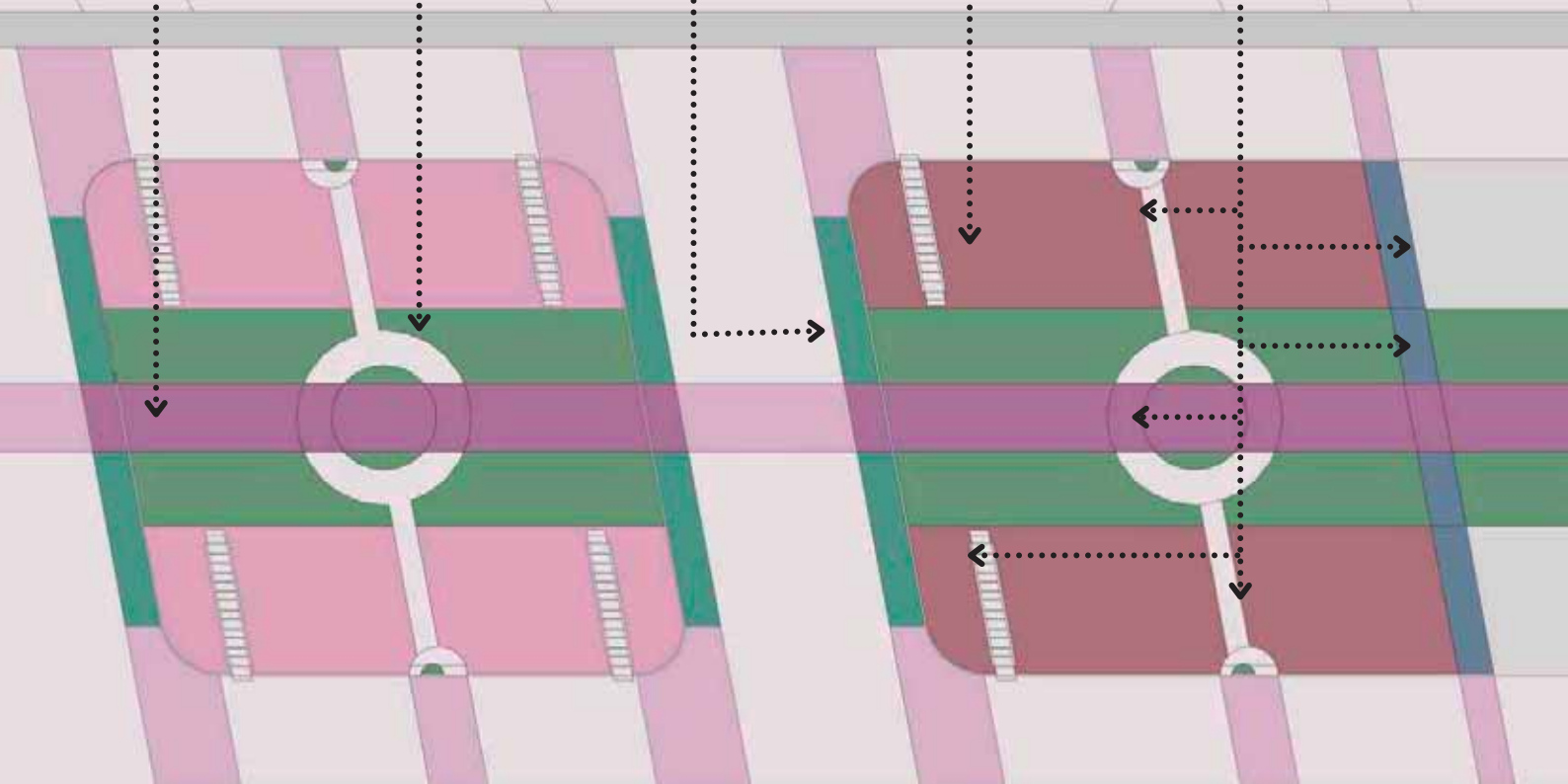
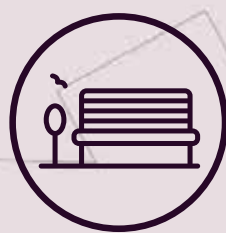
Áreas verdes.

Cilovía / Vía peatonal.



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



Estacionamiento / Parada.



Zona comercial.



Zona de juegos.



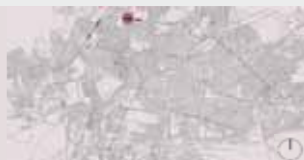
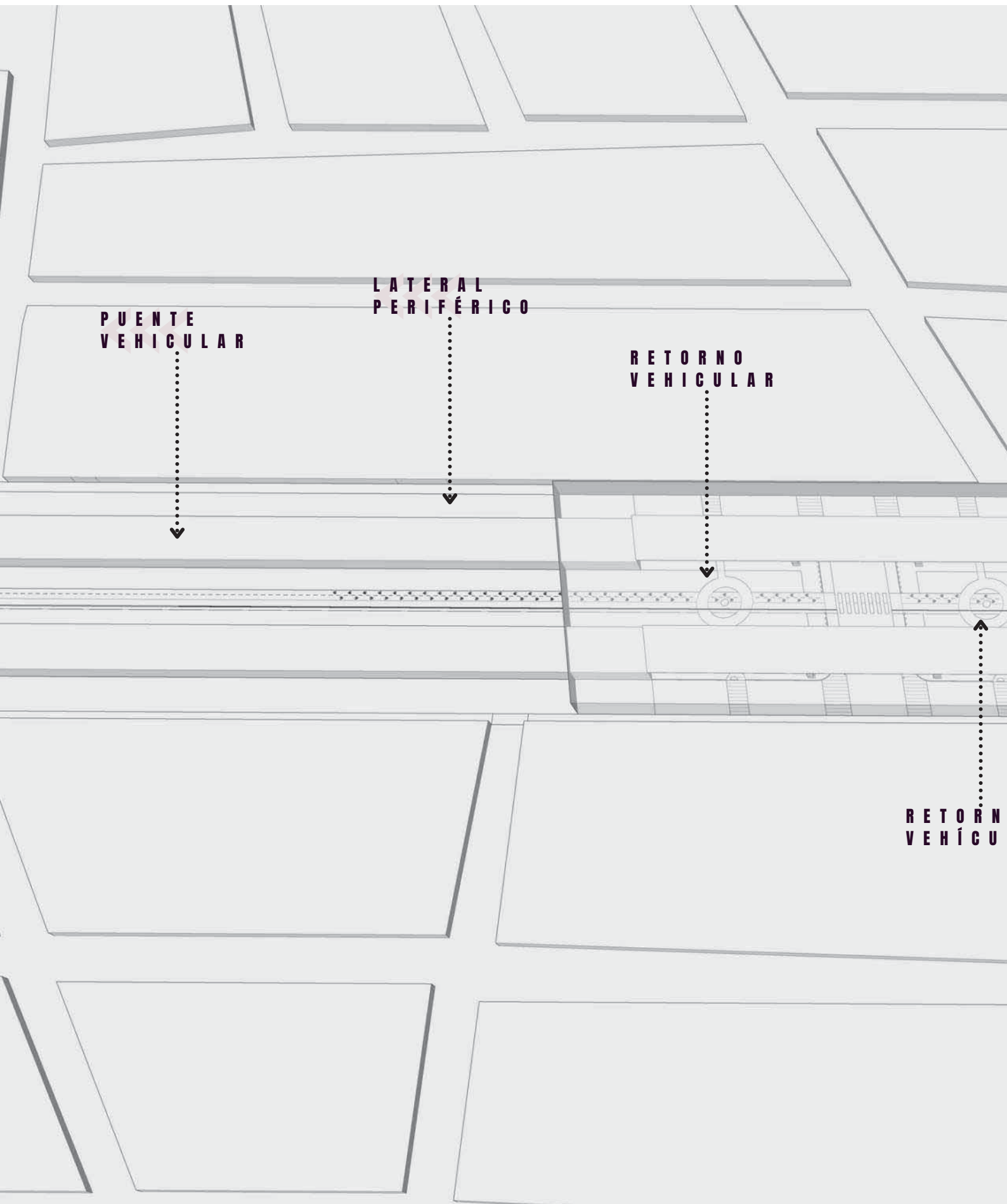
Gimnasio al aire libre.

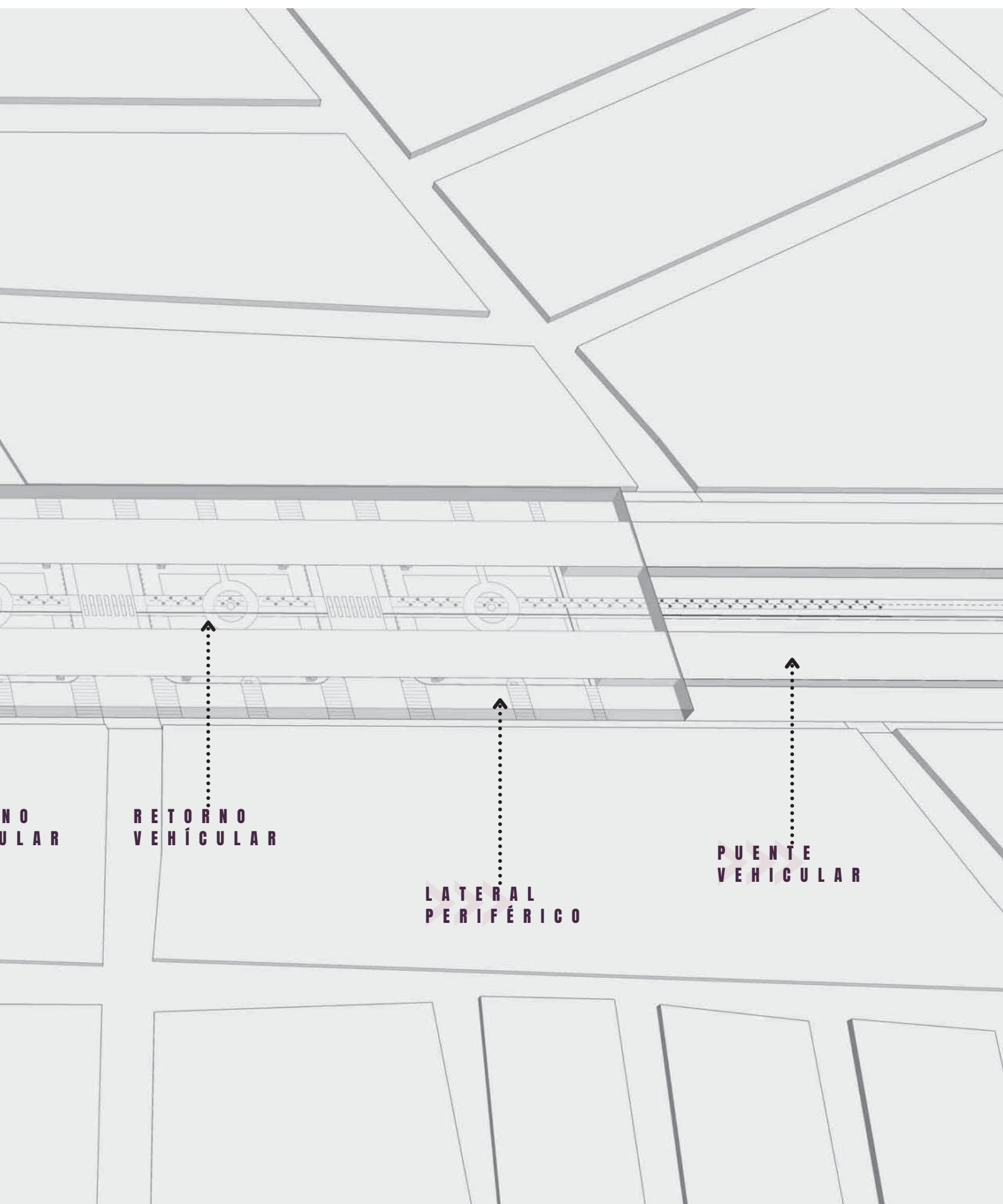
ZONIFICACIÓN

10

20

50





NO
ULAR

RETORNO
VEHICULAR

LATERAL
PERIFÉRICO

PUENTE
VEHICULAR

PERSPECTIVA AERÉA ZONA DE
ESTUDIO



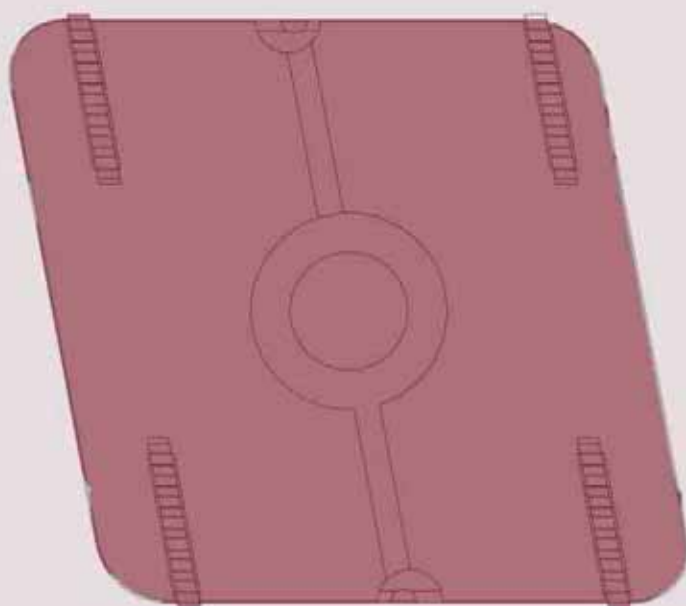
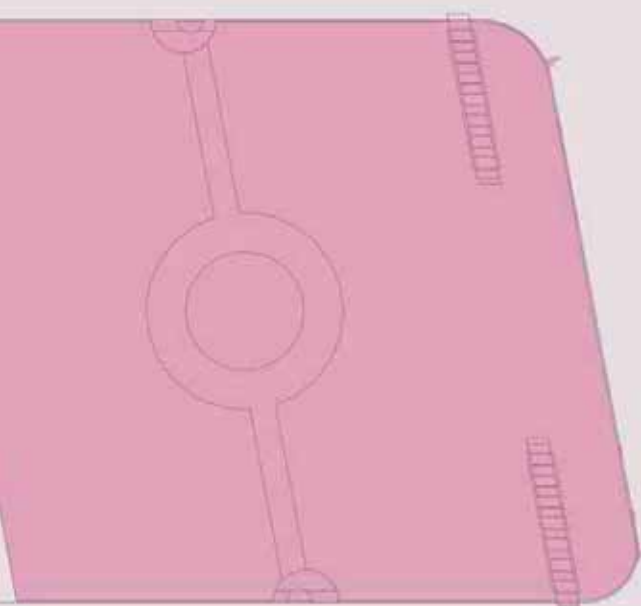
Primer etapa.



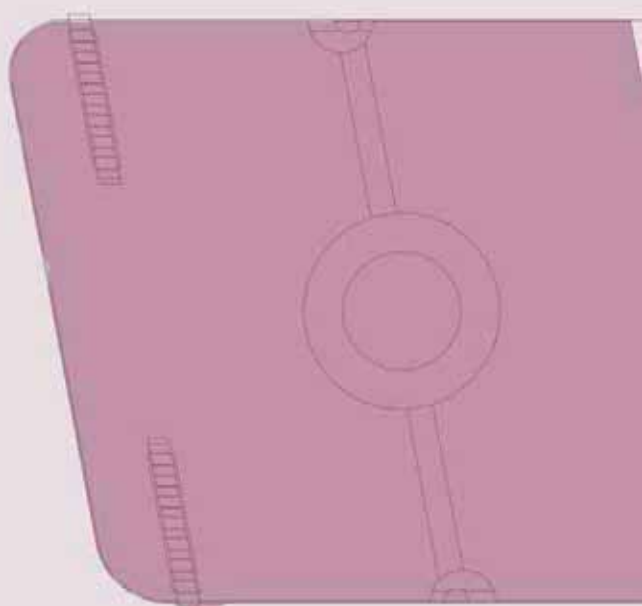
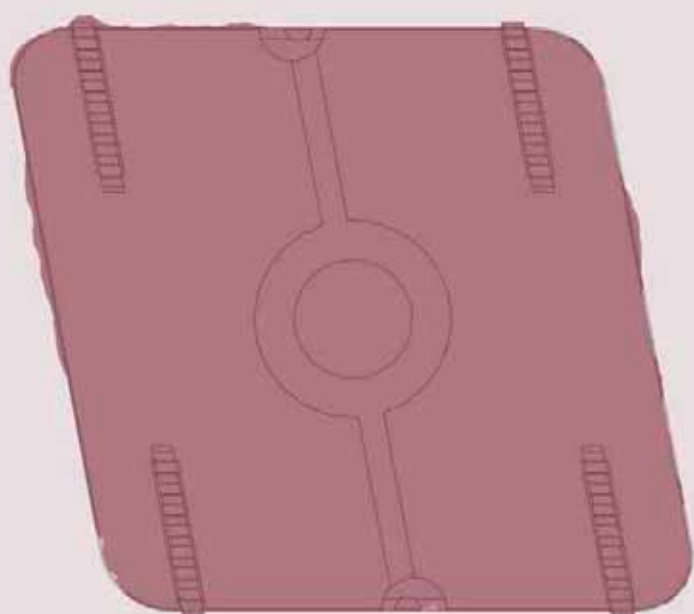
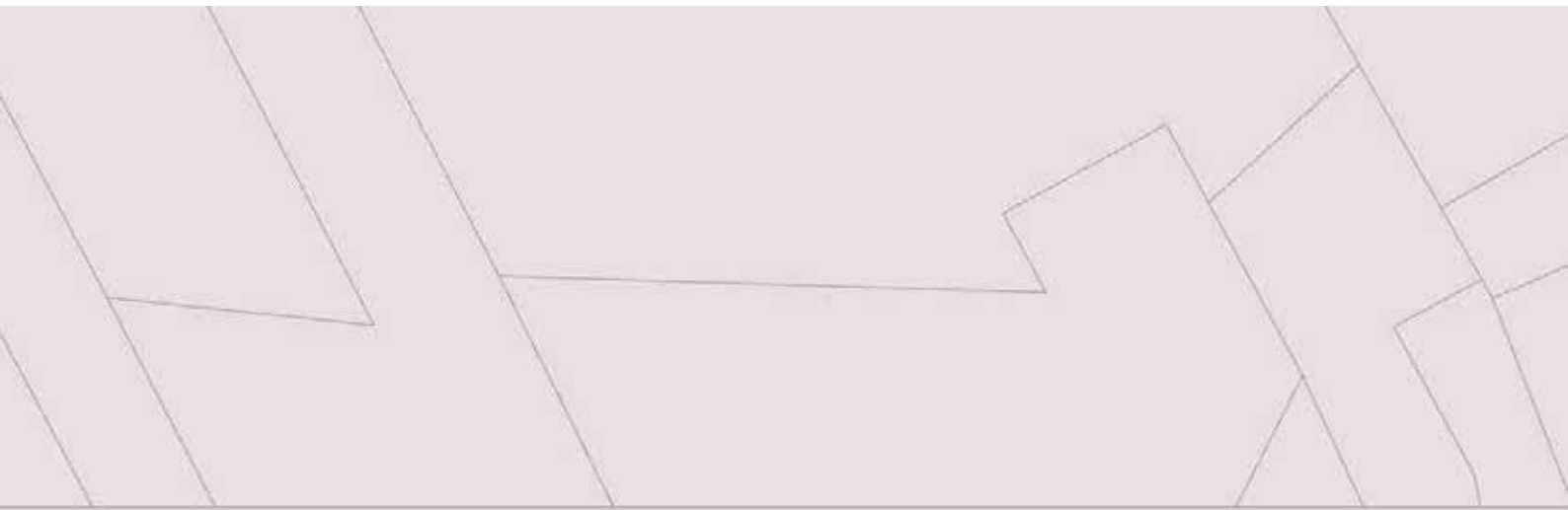
Segunda etapa.



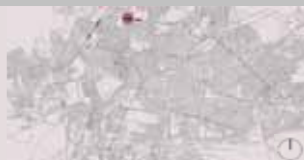
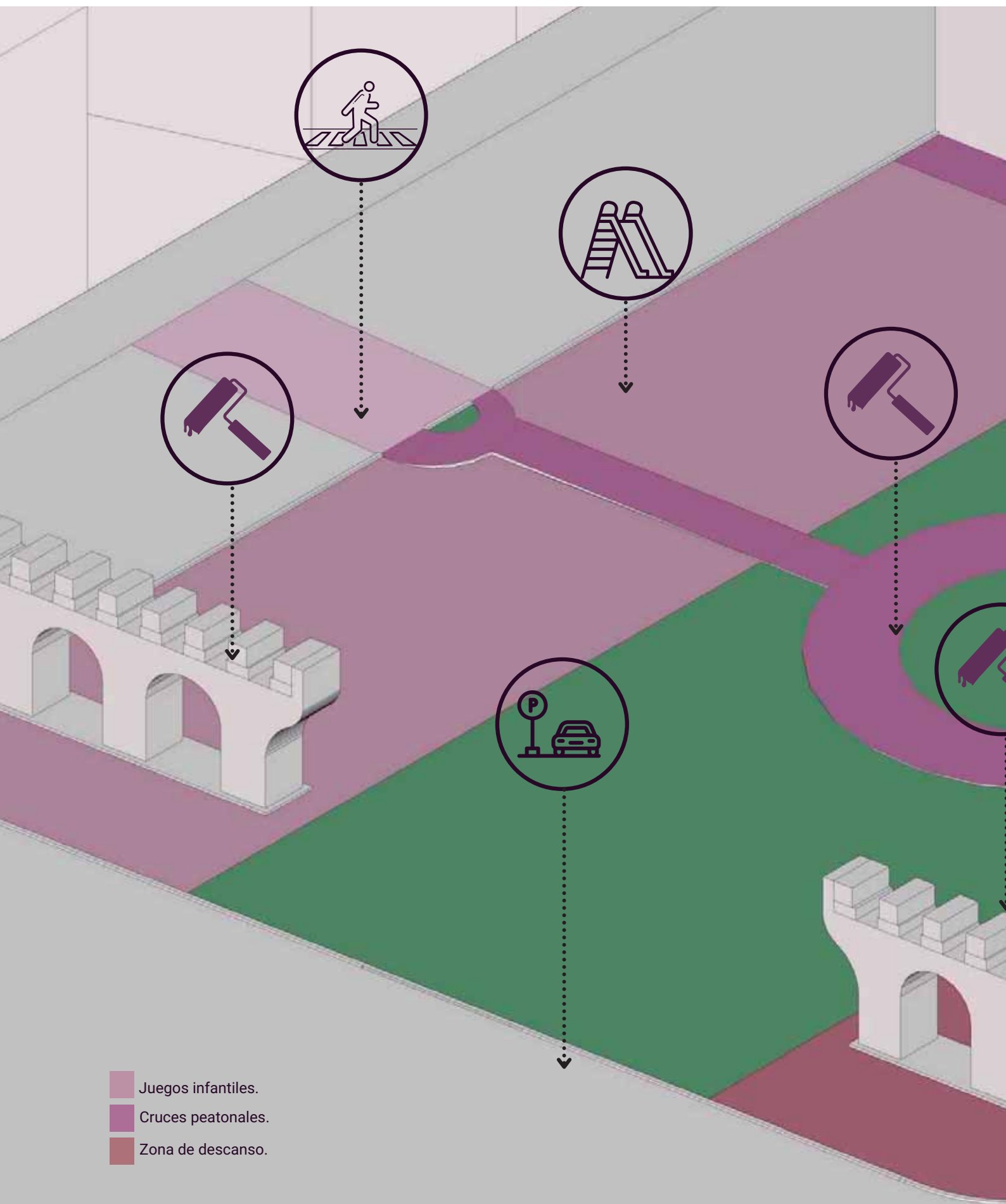
Tercer etapa.

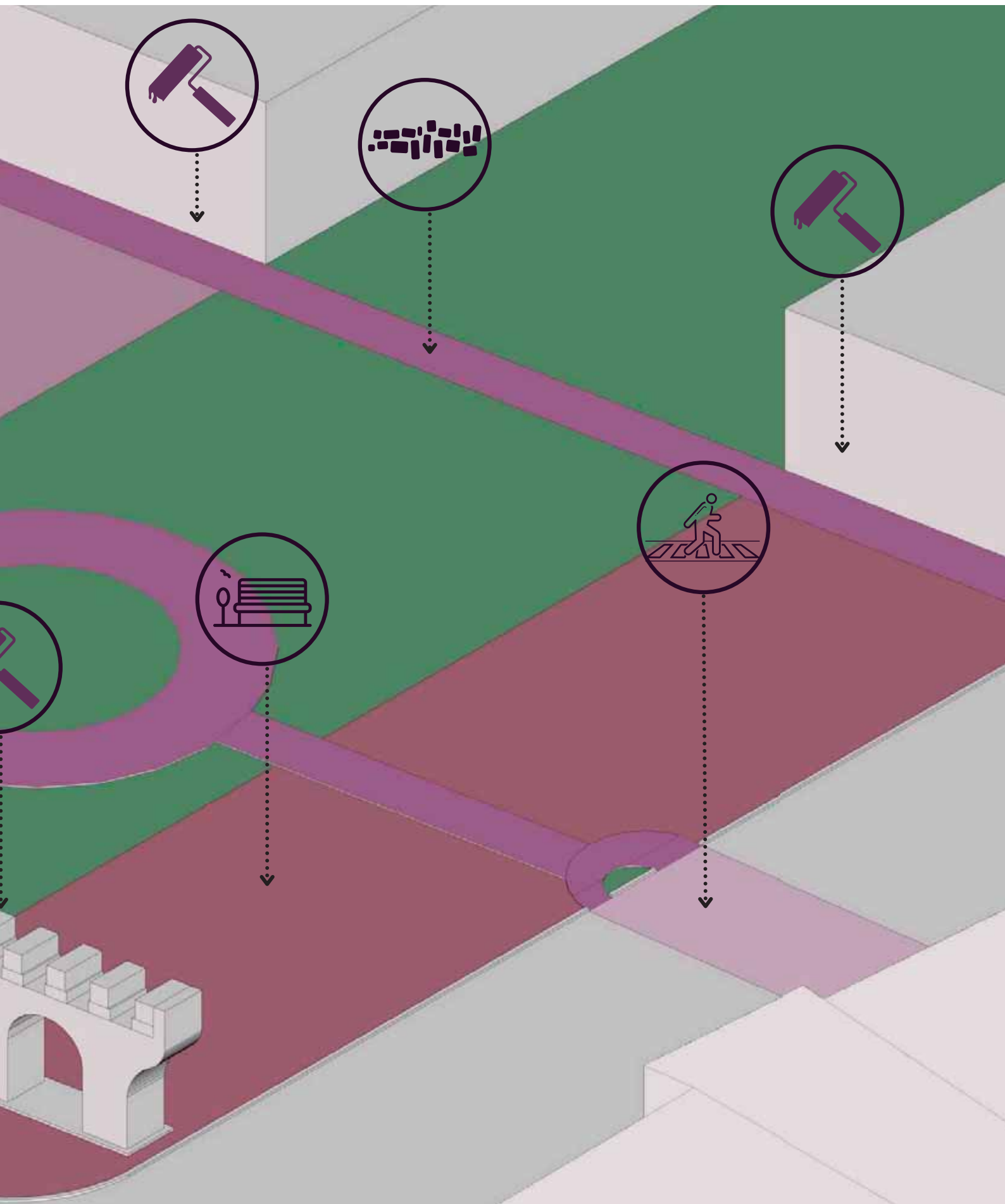


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES EN MORELIA
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

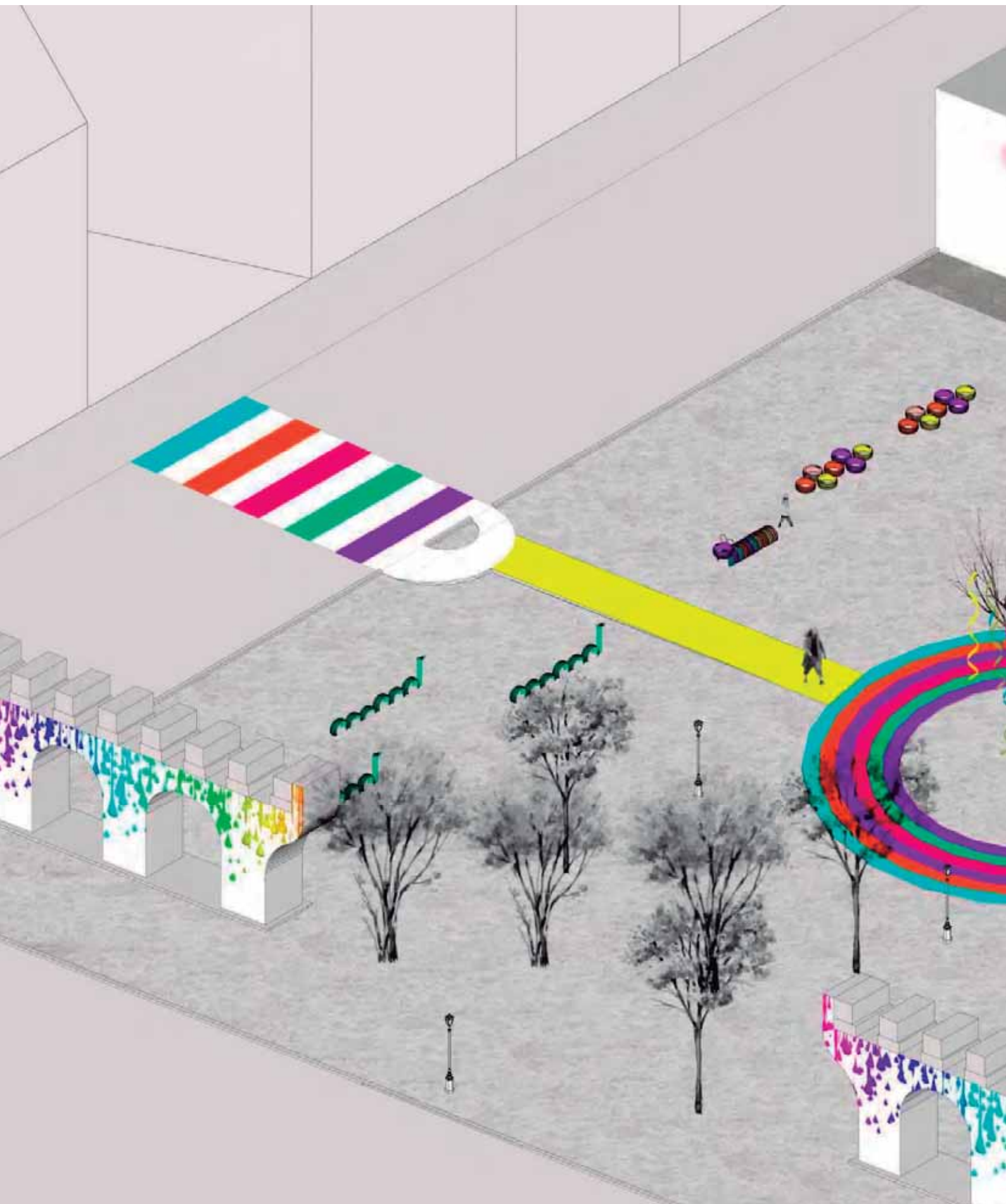


PLANTA DE TRAZO

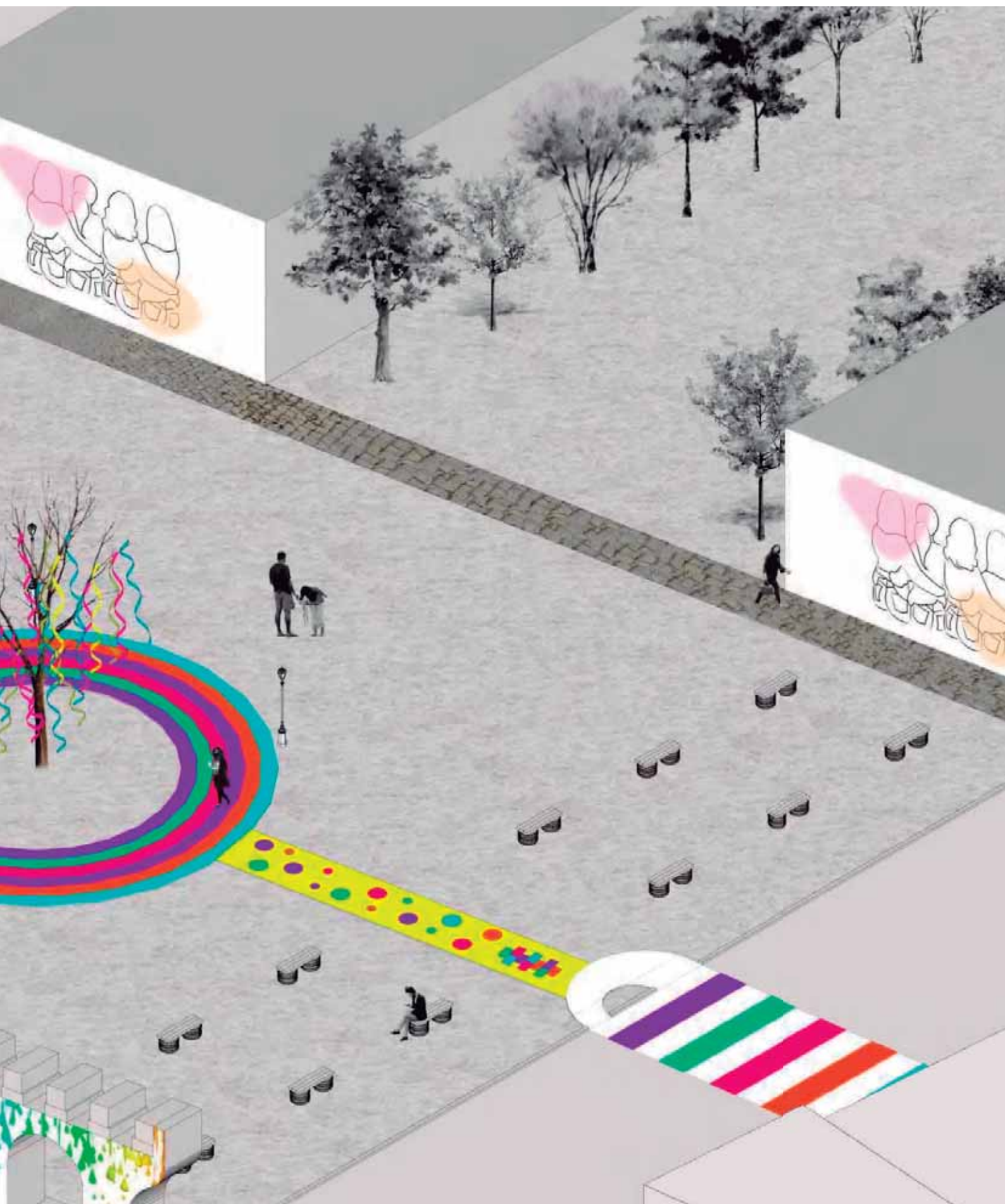




PLANTA DE TRAZO



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES EN MORELIA
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



ISOMÉTRICO PRIMER ETAPA

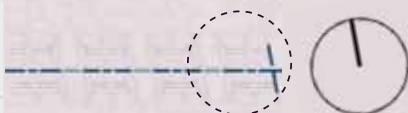
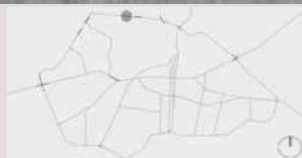


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



intervención 4° semana



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

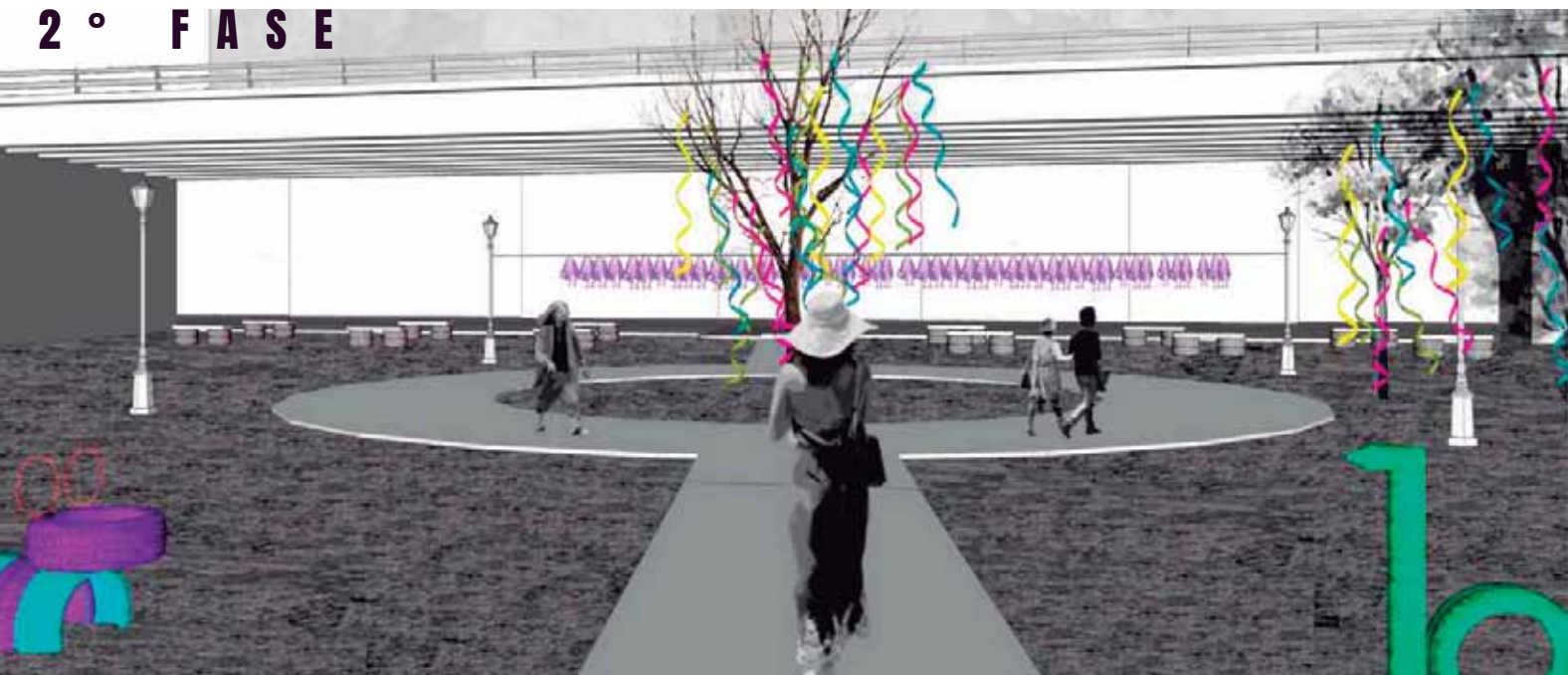
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



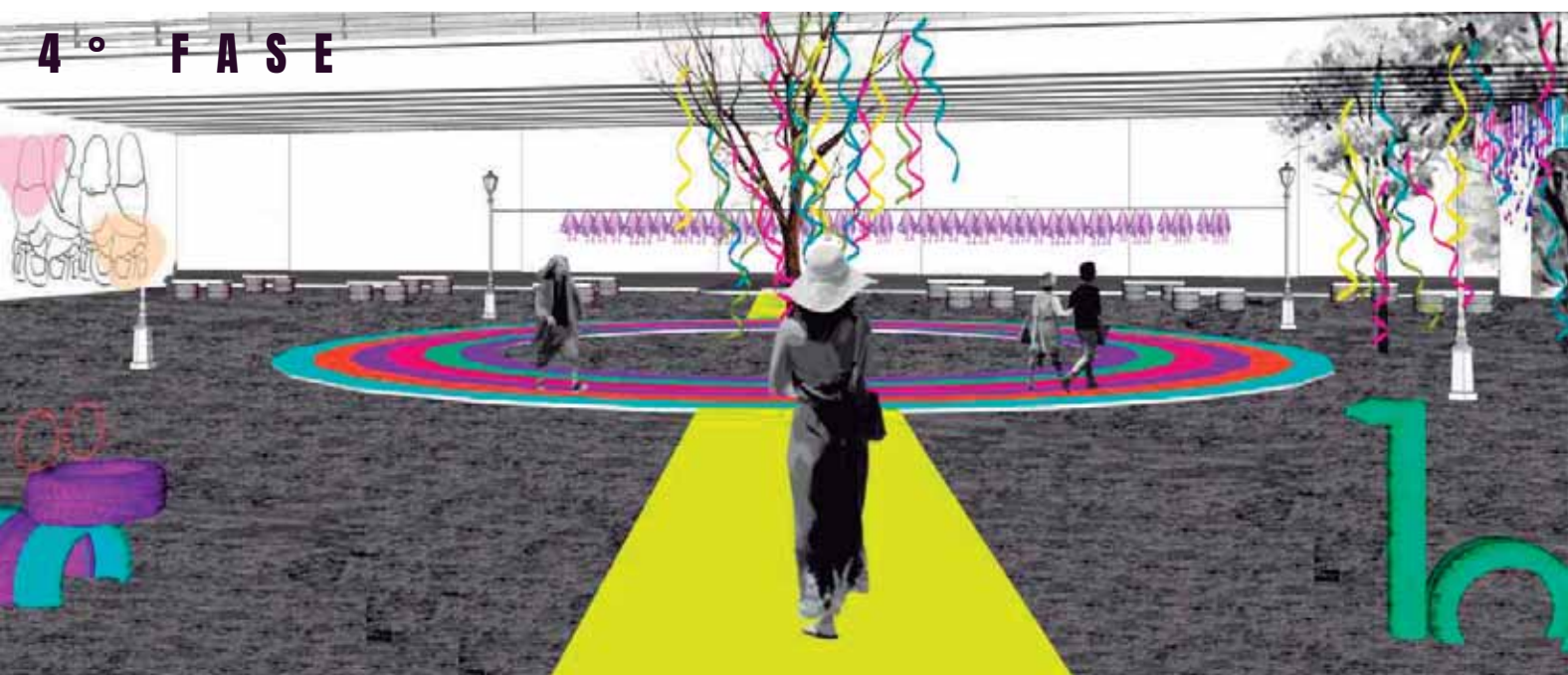
intervención 4° semana



2 ° F A S E



4 ° F A S E



1 ° FASE

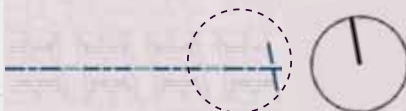


3 ° FASE



5 ° FASE





**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



intervención 1º FASE



MATERIALES

- 4 Rollos de tull.
- Tijeras.
- Rafia blanca.

NO. PERSONAS

- 1 persona para cortar
- 1 persona para amarrar

COSTOS

1	RAFIA	\$80.00
4	ROLLO DE TULL	\$200.00

Costo total: \$280.00

TIEMPO

- 2 horas



MATERIALES

- 5 Tiras de banderines
- Tijeras.
- Rafia blanca.

NO. PERSONAS

- 1 persona para cortar
- 1 persona para amarrar

COSTOS

1	RAFIA	\$80.00
20	BANDERINES	\$100.00

Costo total: \$180.00

TIEMPO

- 4 horas



MATERIALES

- 4 Llantas.
- Pintura.
- Tornillos.
- 2 Barrotes.

NO. PERSONAS

- 1 persona para lavar y pintar
- 1 persona para armar.

COSTOS

12	TORNILLOS	\$15.00
0.2	PINTURA	\$30.00
2	POLINES	\$160.00

Costo total: \$205.00

TIEMPO

- 4 horas



MATERIALES

- Grava.
- 1 Kg Cal.

NO. PERSONAS

- 2 personas.

COSTOS

1	CAL	\$15.00
---	-----	---------

Costo total: \$15.00

TIEMPO

- 20 minutos

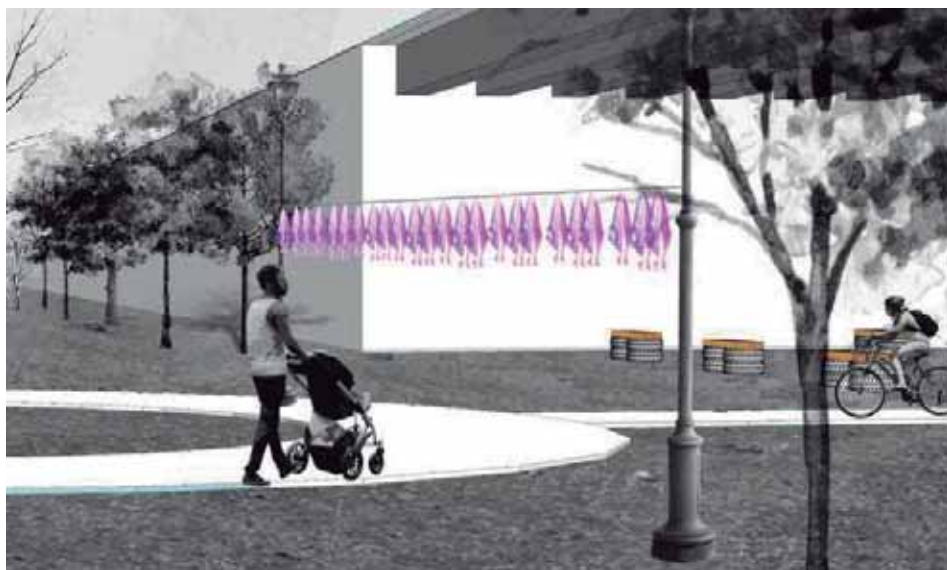
PROYECTO PILOTO



IMG 139. Godoy Miriam; Bajo Puente.



IMG 140. Godoy Miriam; Bajo Puente.



Se hizo uso de rollos de tela tipo tul en colores rosa, blanco, crema y morado. para colocarlos fue necesario el uso de un tendedero hecho con rafia.



El tendedero formó parte de la primer estrategia para generar un pequeño impacto y comenzar a llamar la atención de vecinos de la zona.



IMG 141. Godoy Miriam; Bajo Puente.



Se usaron banderillas de corredizos para fiesta y se cortaron los mismos siendo amarrados con rafia blanca, en el árbol central se encontraron dificultades y se recurrió a árboles muy cercanos.

El tendedero y el uso de colores en árboles formaron parte de la primer estrategia para generar un pequeño impacto y comenzar a llamar la atención de vecinos de la zona.



IMG 142. Godoy Miriam; Bajo Puente.









IMG 144. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 145. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 148. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 149. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 146. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 147. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 150. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 151. Godoy Miriam; Procedimiento bancas.



IMG 152. Godoy Miriam, Intervención.



IMG 153. Godoy Miriam, Intervención.



IMG 154. Godoy Miriam, Intervención.



IMG 155. Godoy Miriam, Intervención.



IMG 156. Godoy Miriam; Actividad post-intervención.



IMG 157. Godoy Miriam; Actividad post-intervención.



IMG 158. Godoy Miriam; Actividad post-intervención.



IMG 159. Godoy Miriam; Actividad post-intervención.



IMG 160. Godoy Miriam; Actividad post-intervención.

RESULTADOS PROYECTO PILOTO

El primer acercamiento se destaca con un porcentaje de éxito, los banderines de color llamaban la atención del peatón, sin embargo, a la lejanía no eran perceptible el color de ningún tendedero.

El tendedero con colores morado, rosa y blanco estuvo en buen estado por una semana, el sol, las lluvias y vientos deterioraron poco a poco los materiales por ello, estos no fueron los correctos ya que se percibió a un empleado de los negocios cerca limpiando los restos.

Las bancas fueron aceptadas por los usuarios, tanto por hombres y mujeres, el dueño de un local de vulcanizadora frente a la zona intervenida ha ayudado al cuidado del mobiliario colocado en el sitio.



IMG 161. Godoy Miriam: Actividad post-intervención.



IMG 162. Godoy Miriam: Actividad post-intervención.



IMG 163. Godoy Miriam; Actividad post-intervención



IMG 164. Godoy Miriam; Actividad post-intervención

Taller de juegos.



Patrocinadores de material.



Participación
ciudadana infantil.



Taller perspectiva de
género en el urbanismo.



IMG 165. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 166. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 167. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 168. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 169. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 170. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 171. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 172. Godoy Miriam; Intervención.

Participación ciudadana
femenina.



Taller derecho a la
ciudad.



Patrocinadores
de pintura.



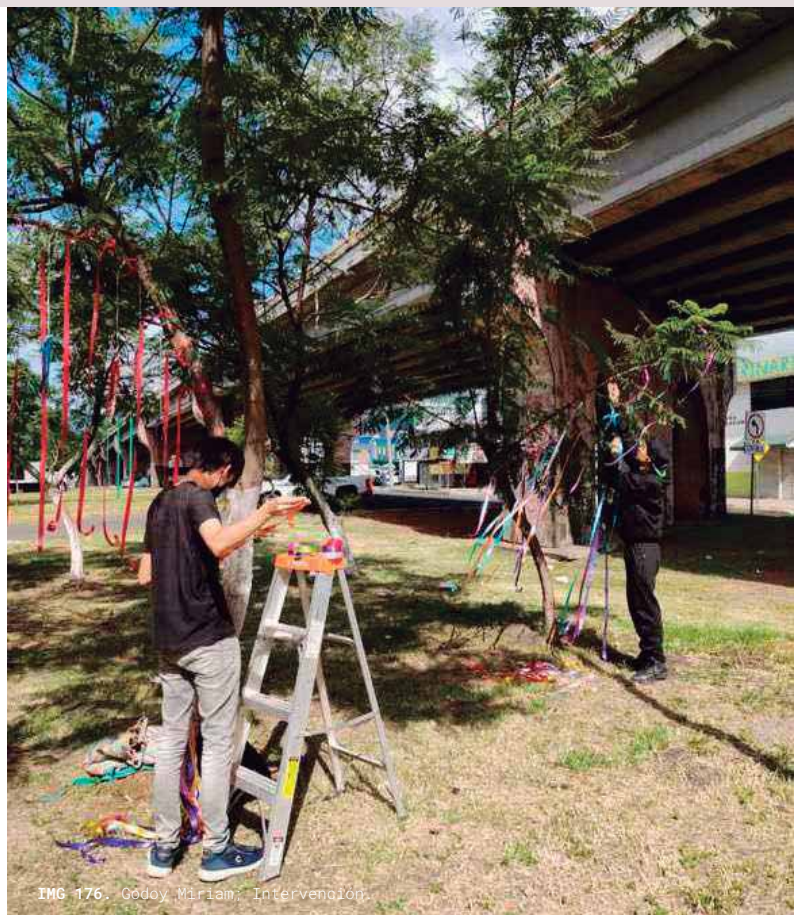
IMG 173. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 174. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 175. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 176. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 177. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 178. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 179. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 180. Godoy Miriam; Intervención.

Taller de juegos.



Patrocinadores de material.



Participación ciudadana infantil.



Taller perspectiva de género en el urbanismo.



IMG 181. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 182. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 183. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 184. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 185. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 186. Godoy Miriam; Intervención.



IMG 187. Godoy Miriam; Intervención.



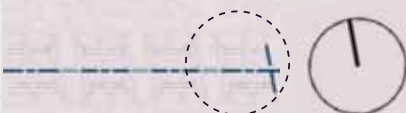
IMG 188. Godoy Miriam; Intervención.

Después de 5 meses donde las bancas se mantuvieron en buen estado se reportó por parte de los empleados de un bar que una de ellas había sido quemada durante la noche de un domingo, el encargado del negocio mandó controlar el fuego y retiró una de ellas, la tercera ya no se encontraba en el sitio y no pudo ser localizada en los días siguientes .

Lamentablemente nunca existió apoyo por la comunidad para llevar a cabo el proyecto, algunos jóvenes cooperaron para pintar los caminos y colocar los listones en los árboles, sin embargo, para llevar a cabo la segunda parte de esa intervención jamás se consiguió interés, se agendaban citas y la gente que al principio estaba dispuesta a ayudar terminaba por cancelar y olvidar el proyecto por completo.

El atraso en el proyecto por la cancelación y poco seguimiento de las personas finalmente culminó en el cierre total del proyecto, sin más intervenciones en el sitio con el fin de no seguir aplazando la culminación de este trabajo.

Como conclusión se tiene que la gente de la comunidad probablemente espera que el gobierno sea quien tome las acciones en el sitio sin formar parte de la solución ellos como vecinos de la zona.

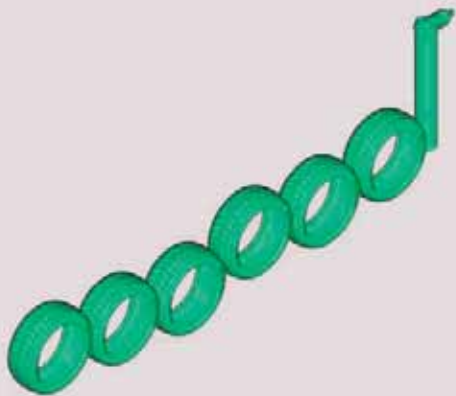


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



intervención 1º FASE



MATERIALES

- 1.5 lt pintura.
- Brochas.
- Botella PET.
- Thinner.
- 6 neumáticos.
- Tubo PVC 4"

NO. PERSONAS

- 4 personas



MATERIALES

- 1.5 lt pintura.
- Brochas.
- Thinner.
- 10 neumáticos.

NO. PERSONAS

- 4 personas



MATERIALES

- 1.5 lt pintura.
- Brochas.
- Thinner.
- 7 neumáticos.

NO. PERSONAS

- 4 personas

COSTOS

1.5	PINTURA	\$250.00
-----	---------	----------

Costo total: \$250.00

TIEMPO

- 1 hora

COSTOS

1.5	PINTURA	\$250.00
-----	---------	----------

Costo total: \$250.00

TIEMPO

- 1 hora

COSTOS

1.5	PINTURA	\$250.00
-----	---------	----------

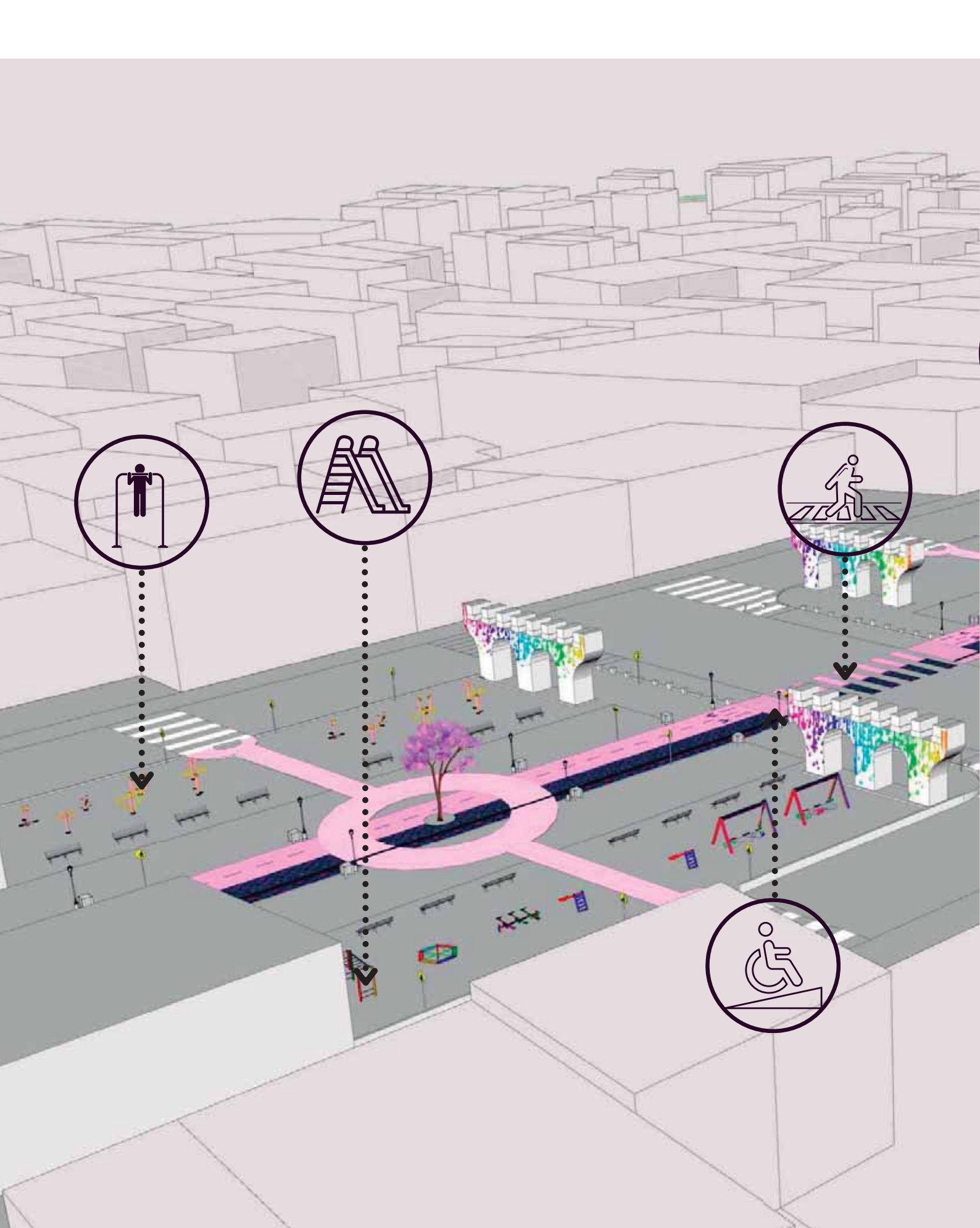
Costo total: \$250.00

TIEMPO

- 4 horas

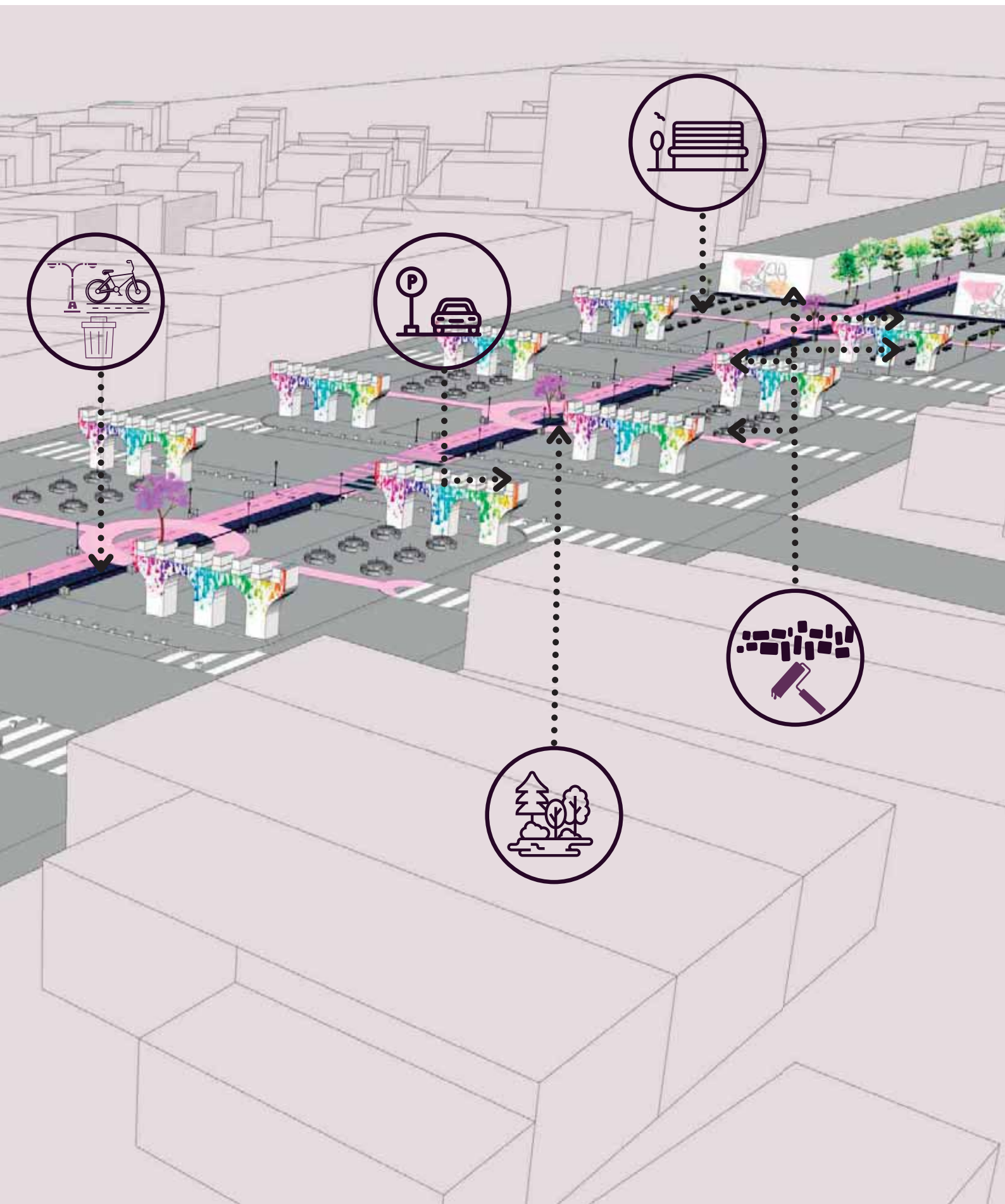


IMG 138. Godoy Miriam; Intervención.



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



ISOMÉTRICO SEGUNDA ETAPA



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES EN MORELIA
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



PLANTA DE CONJUNTO

0 10 50



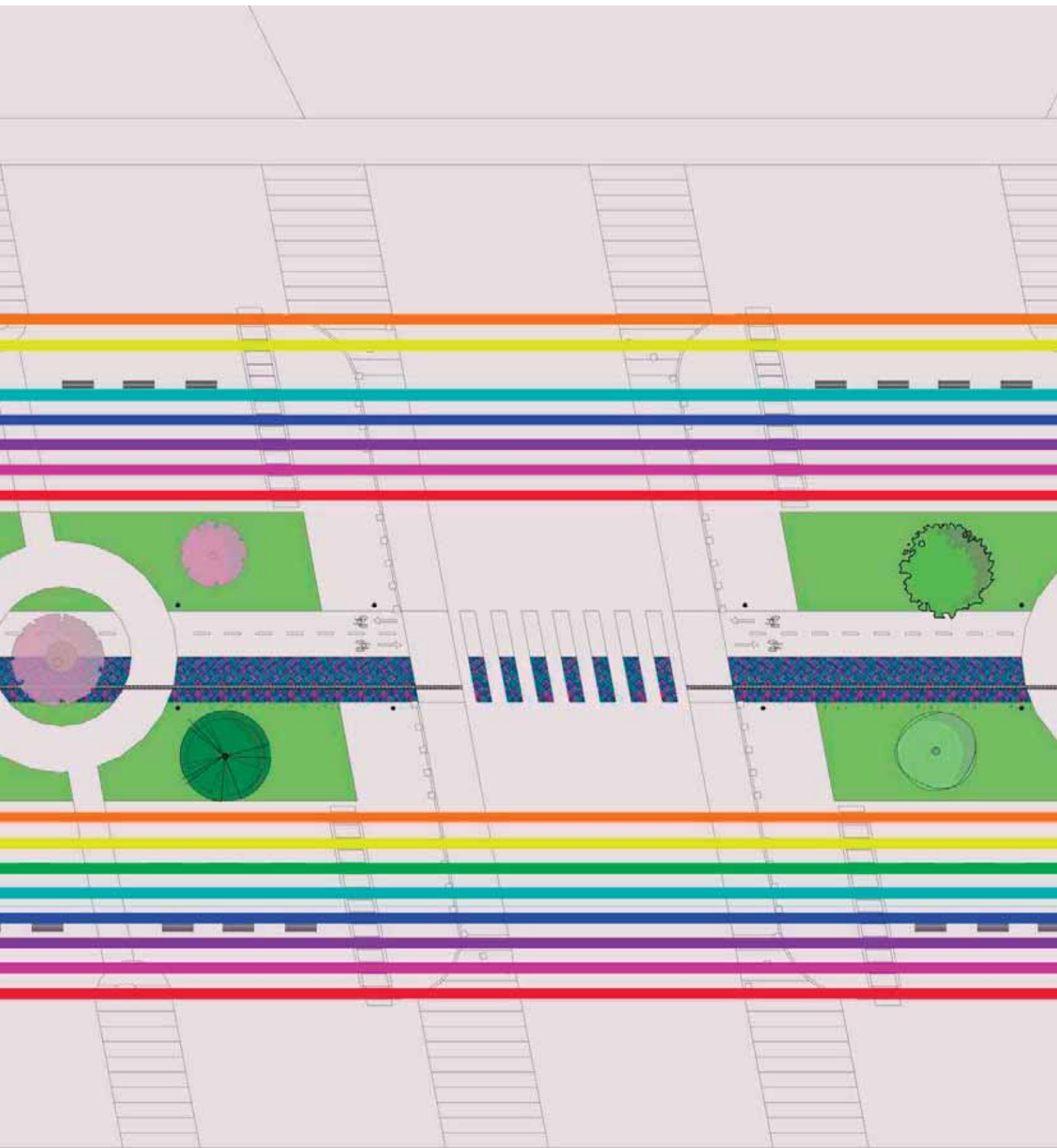
ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES EN MORELIA
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



VISTAS

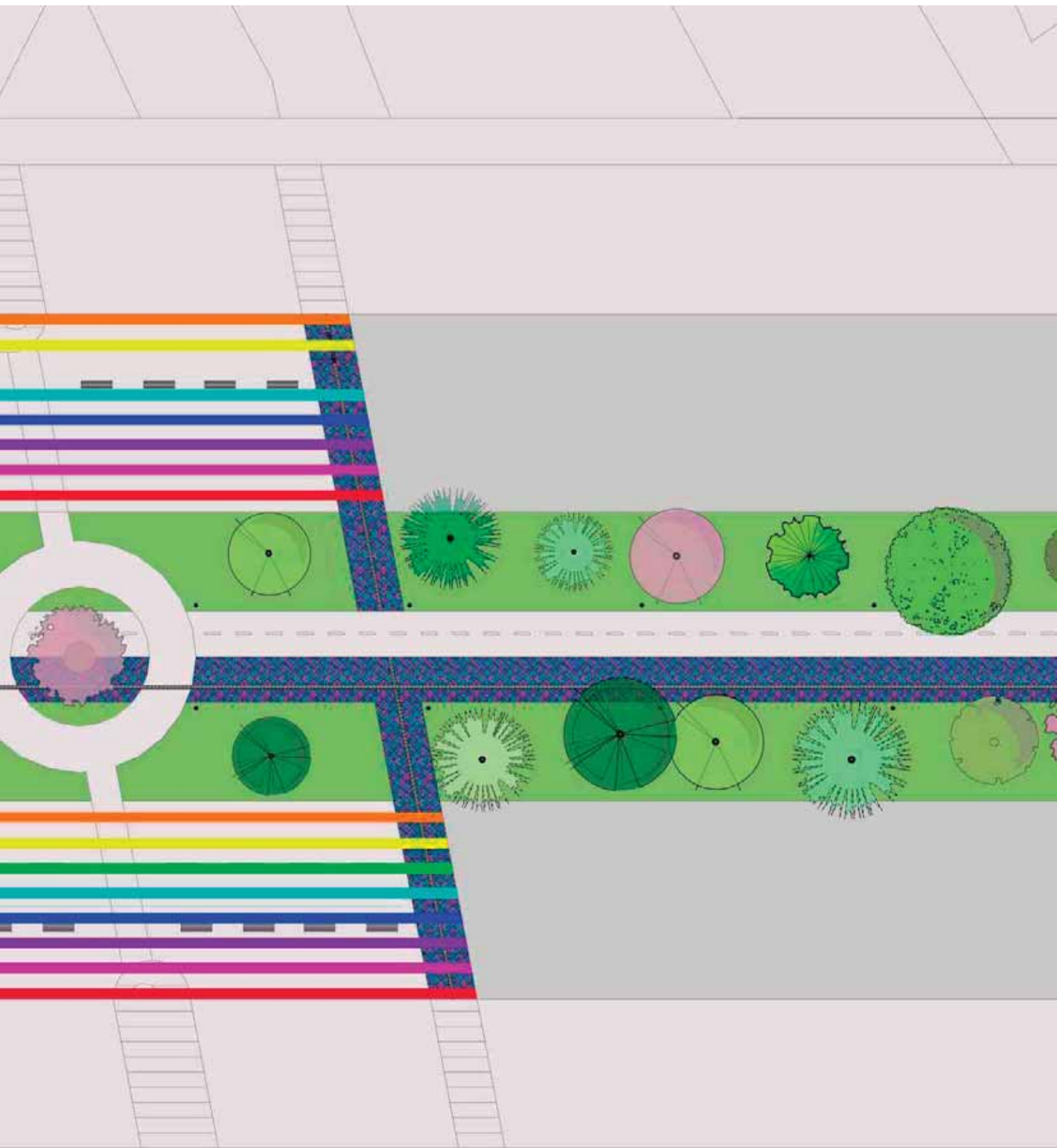
0 10

50



**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



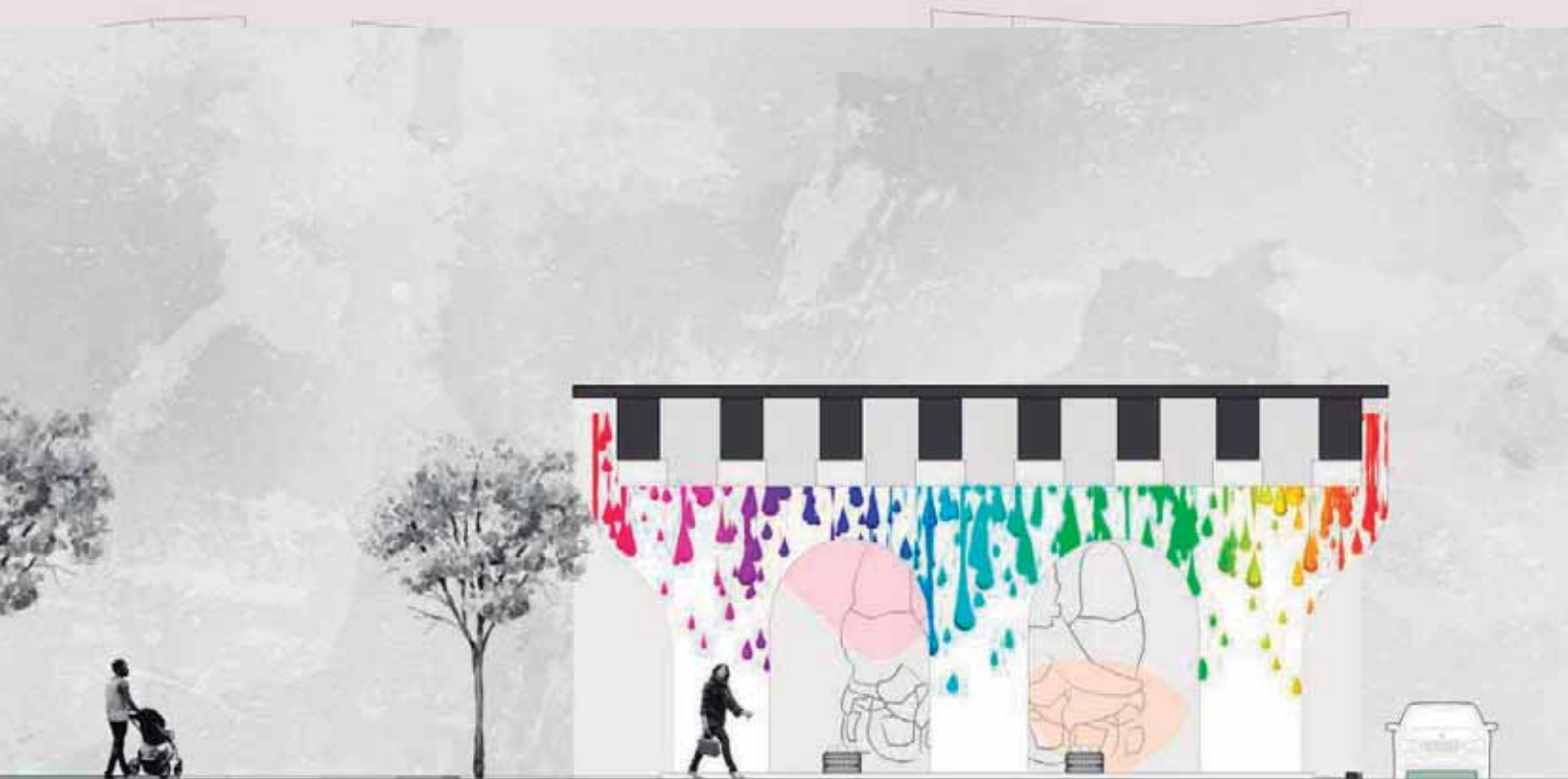
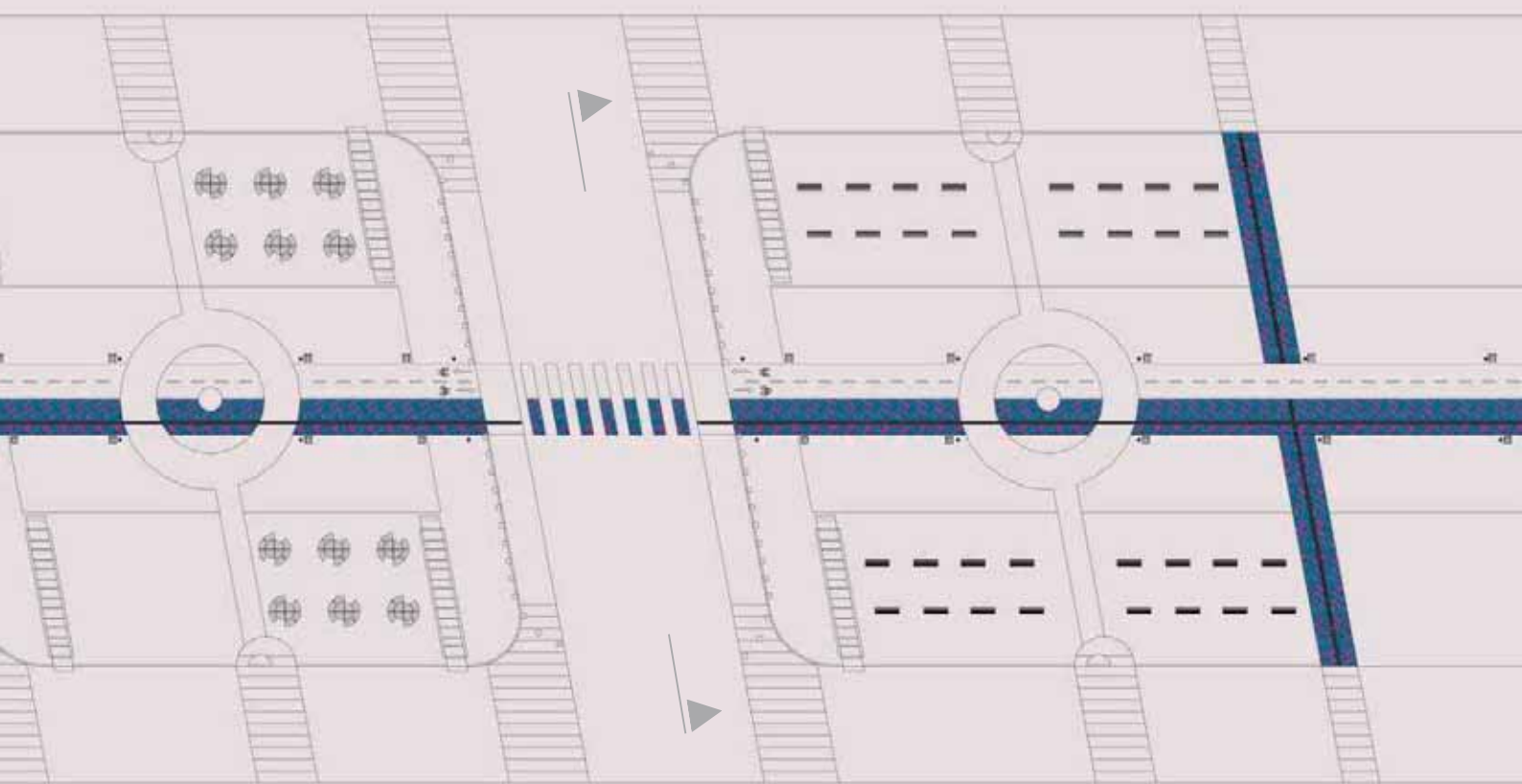
PLANTA DE CONJUNTO

0 10 20

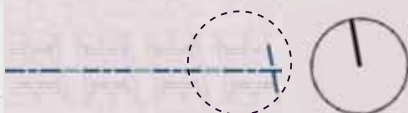


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

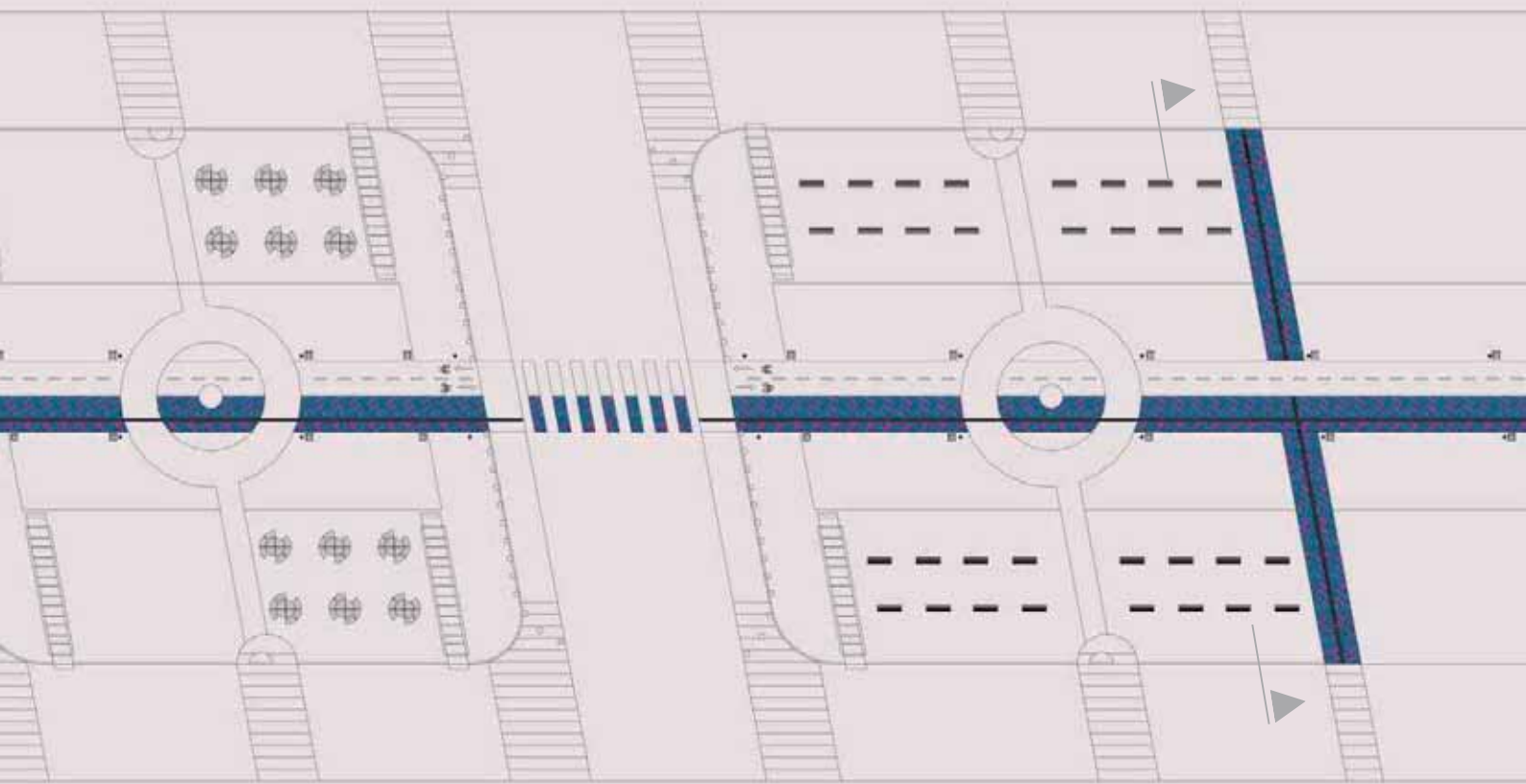


CORTE TRANSVERSAL

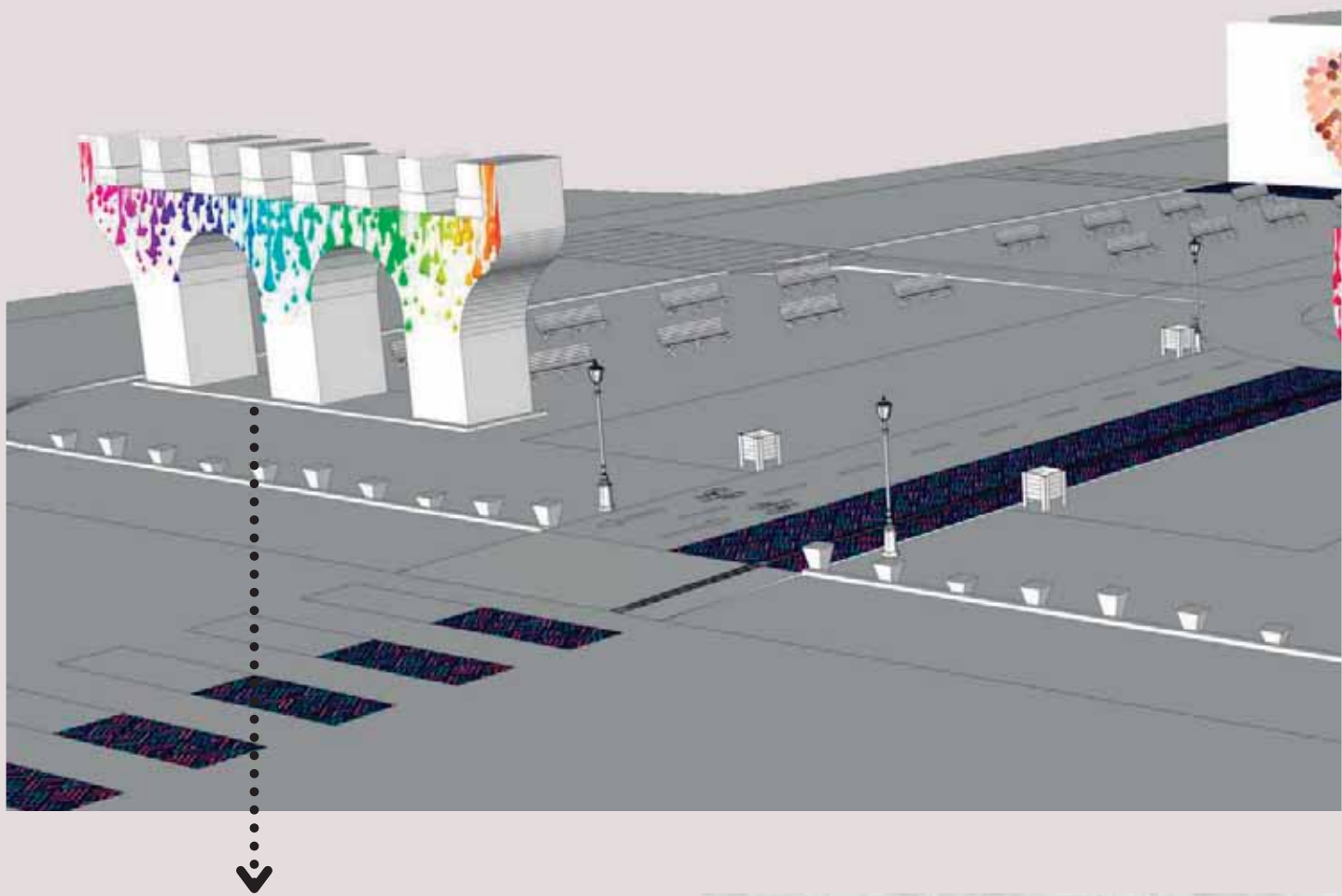


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

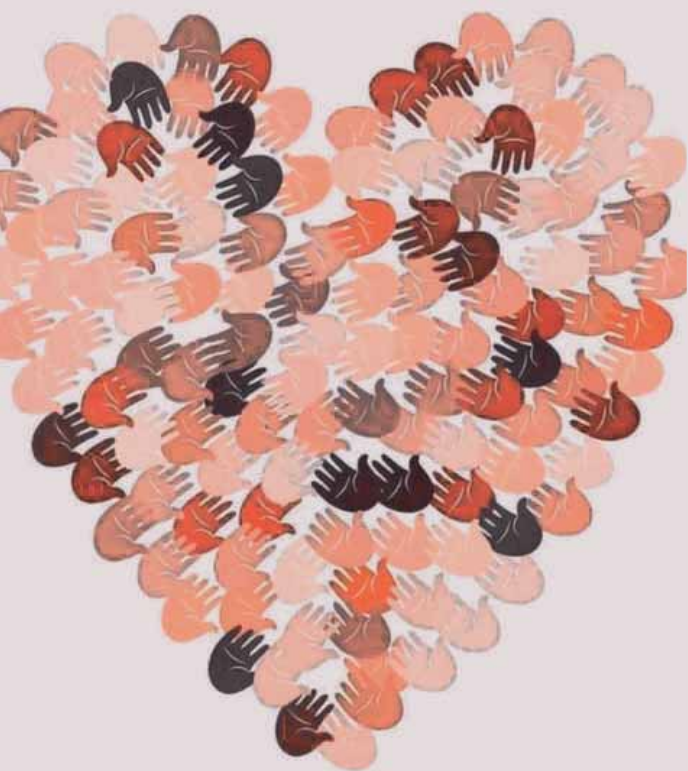
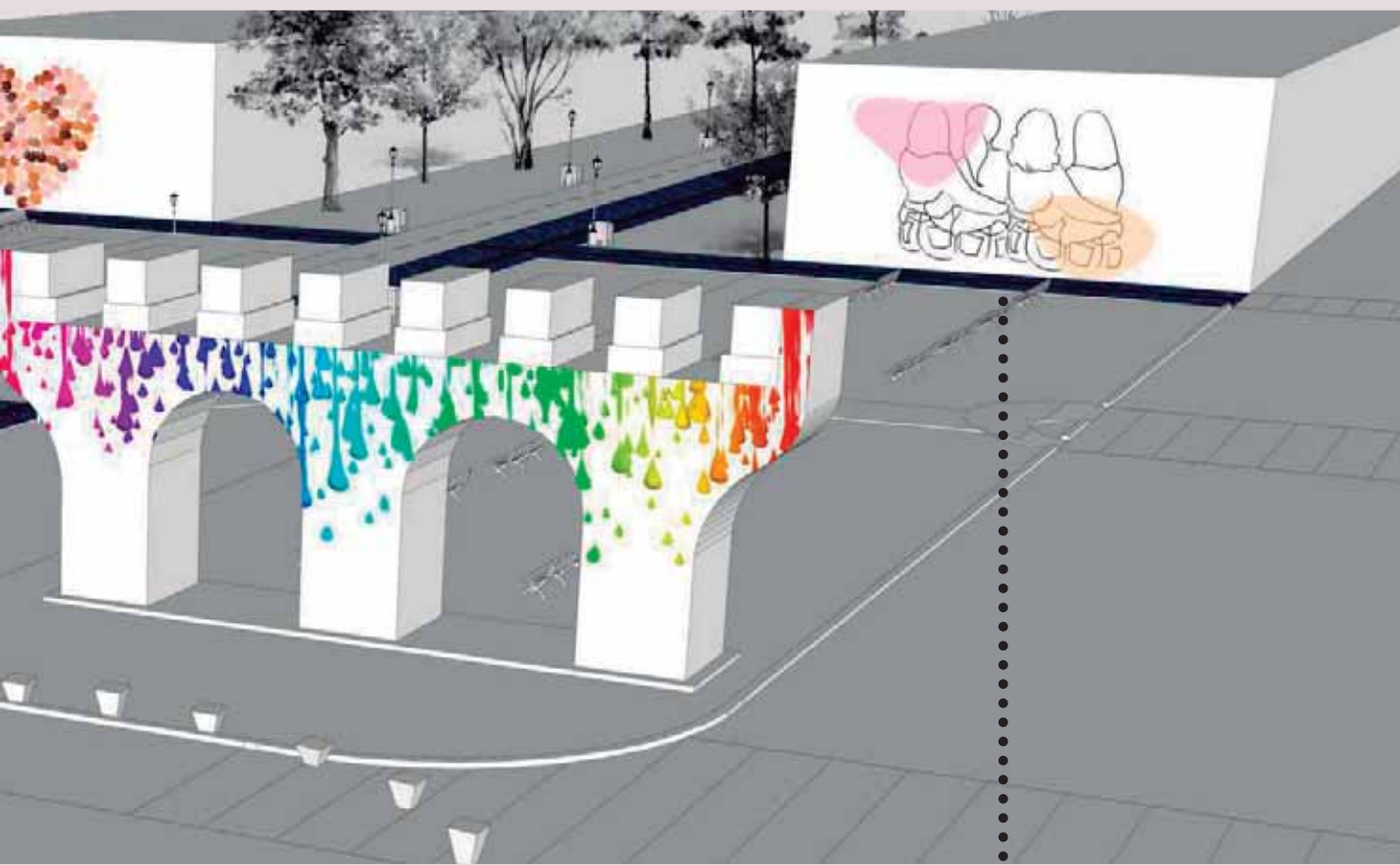


CORTE TRANSVERSAL



Mural interactivo que puede recibir mantenimiento y cambiar de acuerdo a la época del año con colores que corresponden a la comunidad LGBT





Propuesta de mural con figura femenina para identificación de este sector, así como la propuesta de un segundo mural que podría ser resultado de la participación ciudadana y símbolo de identificación al participar en la elaboración del mismo



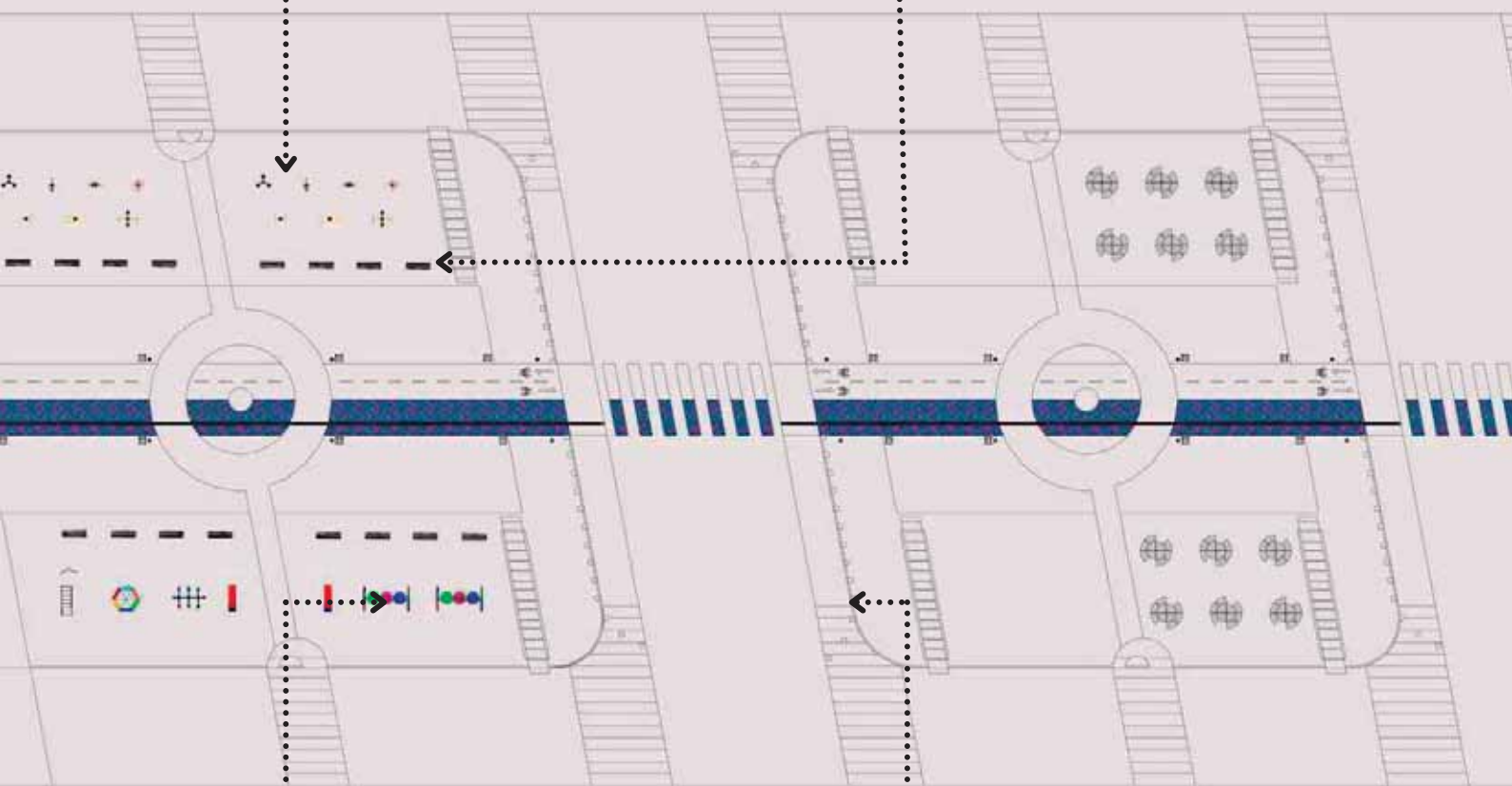
GIMNASIO

Equipamiento con máquinas de gimnasio para hacer ejercicio al aire libre.



MOVILIARIO URBANO

Bancas para espacios públicos con el fin de convertirse en zonas de descanso y/o espera para clientes de talleres



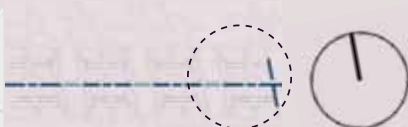
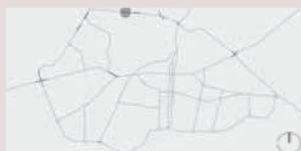
JUEGOS INFANTILES

Equipamiento con juegos infantiles para el disfrute de los infantes.



BOLARDOS

Bolardos para salvaguardar que no puedan estacionarse autos dentro del espacio público, su diseño permite utilizarlos como asientos para esperar el transporte público.



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO PUENTES EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



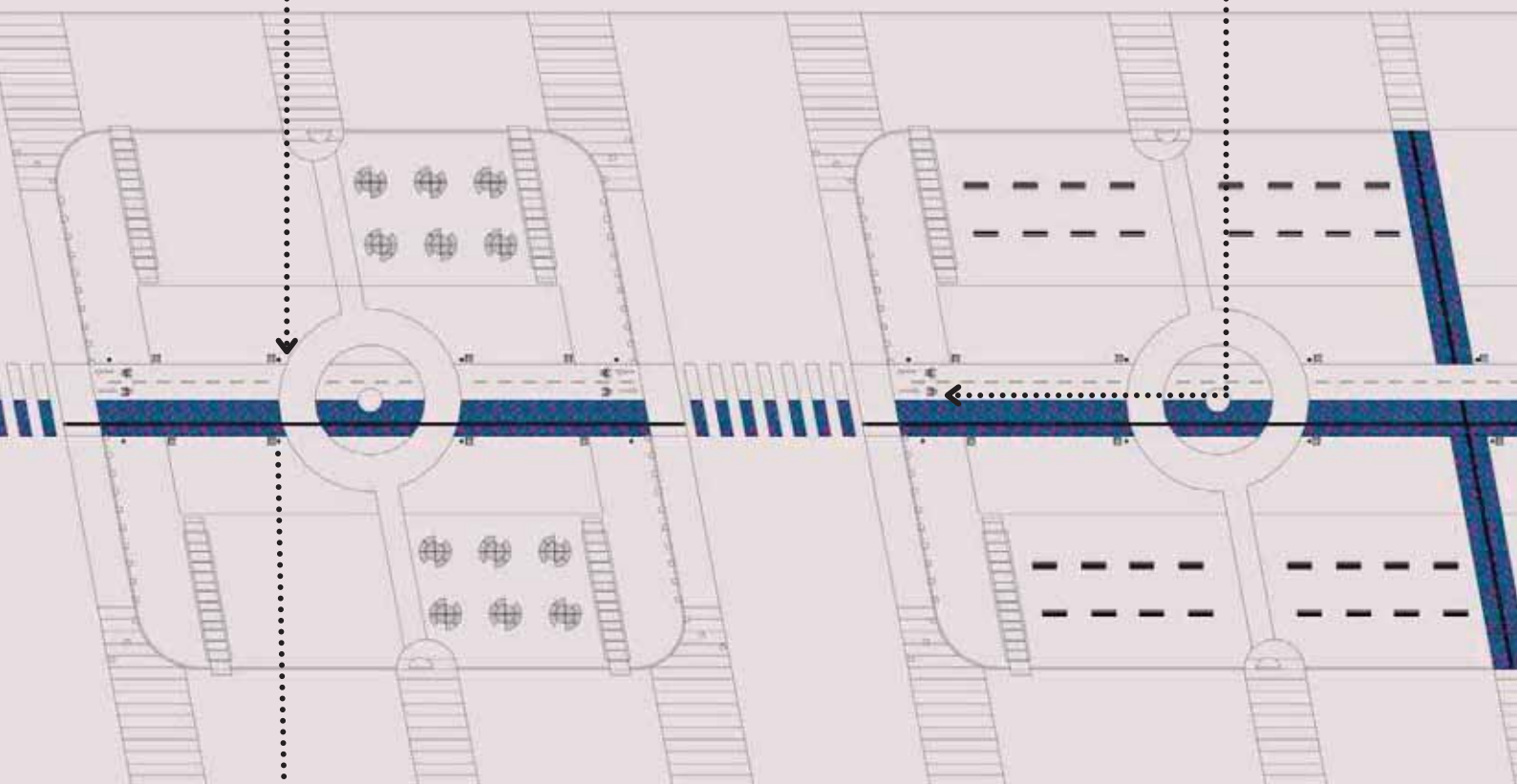
POSTE DE ILUMINACIÓN

Alumbrado público con postes de luz que iluminen en un diámetro de 6 a 8 metros.



SEÑALAMIENTOS

Correcta señalización de sentidos en ciclovía, cruces peatonales y paradas de transporte público bajo el puente incluyendo escritura braille en ellos.



BOTES DE BASURA

Depósitos de basura para los desperdicios generados en el sitio por los usuarios.



Señalización de tránsito

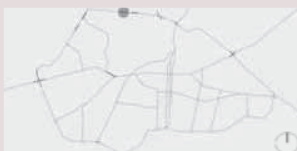


SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO

Zona de niños y ejercicio.

Escritura braille que atiende la norma al colocarse a una altura de 1.25 m hasta 1.75 m para una lectura cómoda.

Señalización de tránsito



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

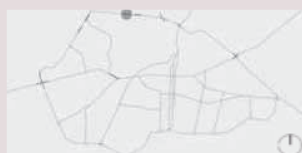
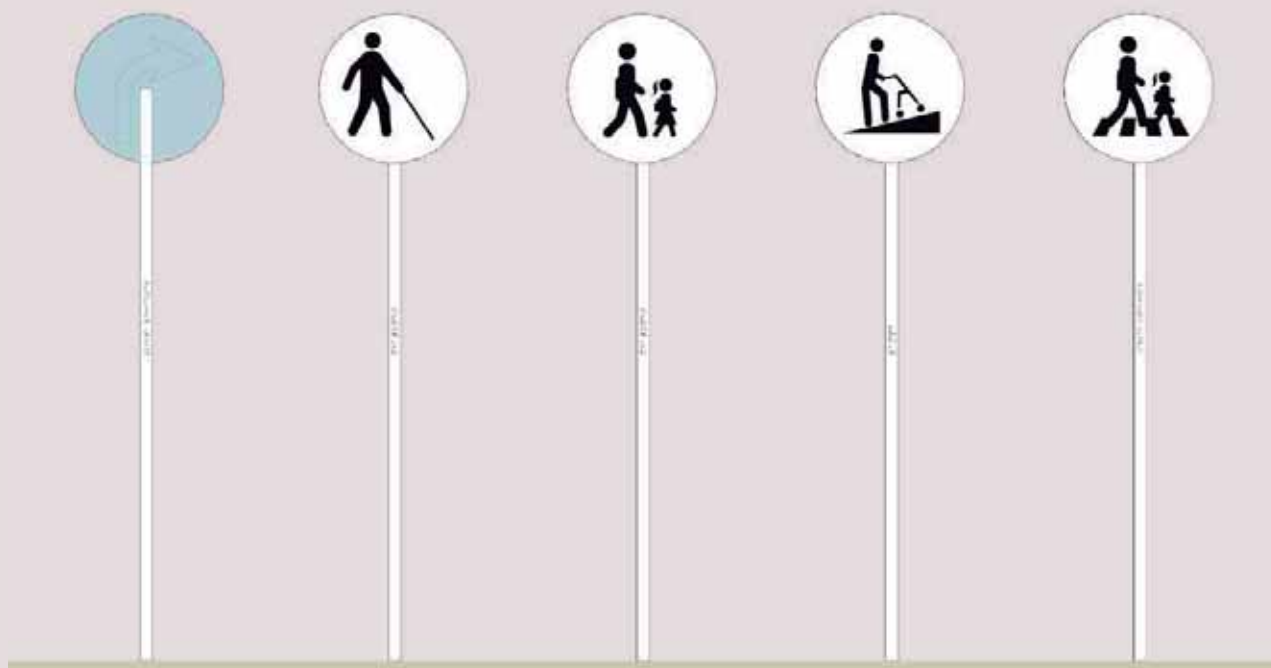
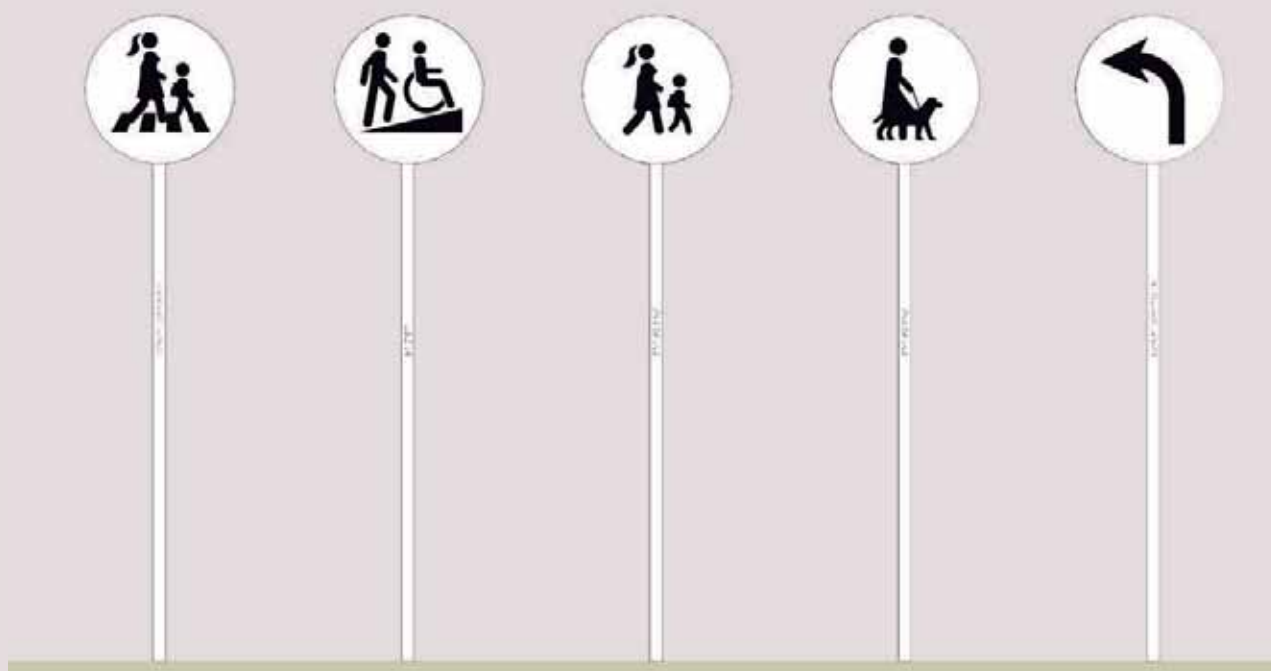
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



Equipo de Diseño



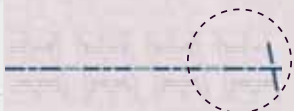
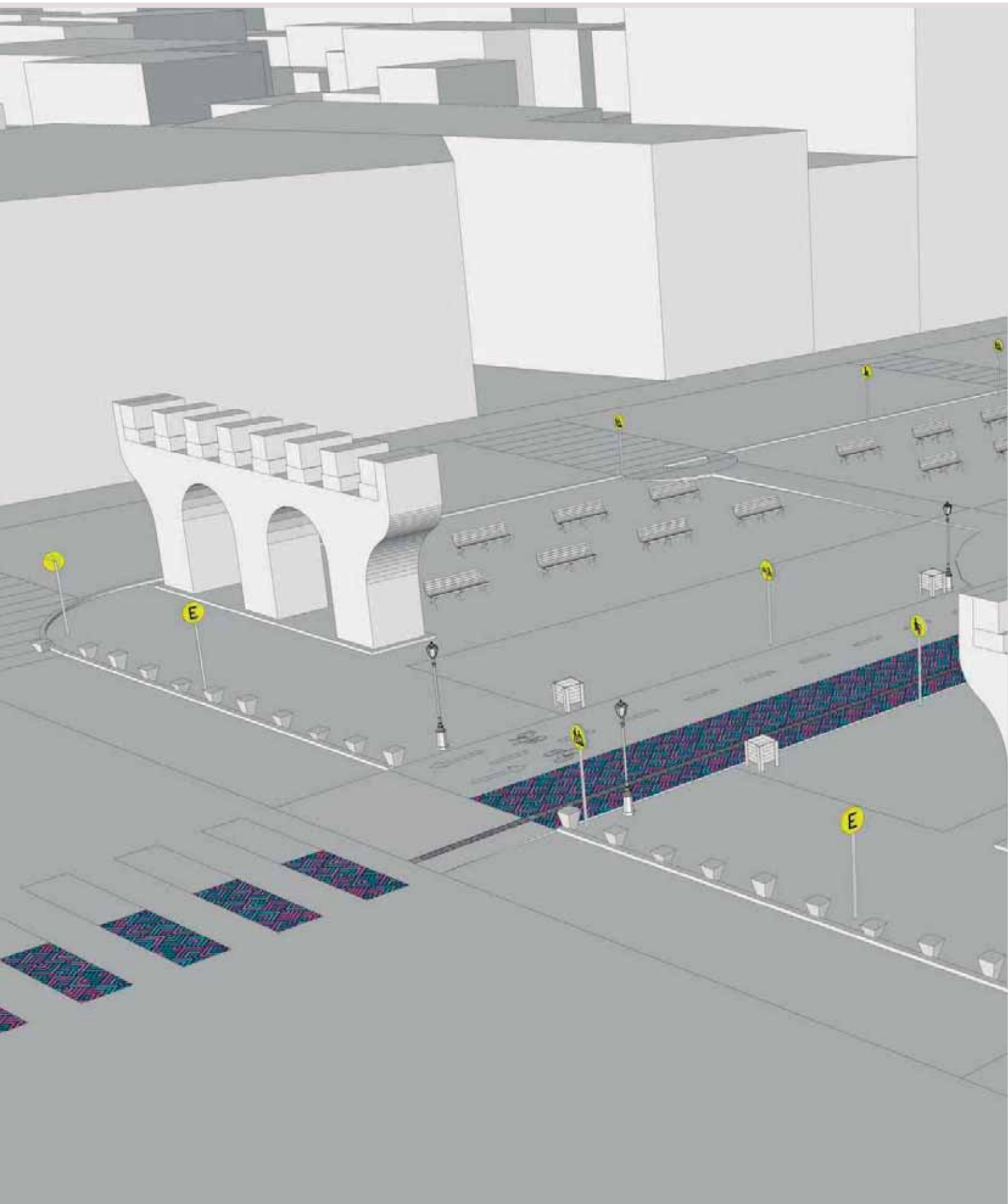
Equipo de Diseño



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

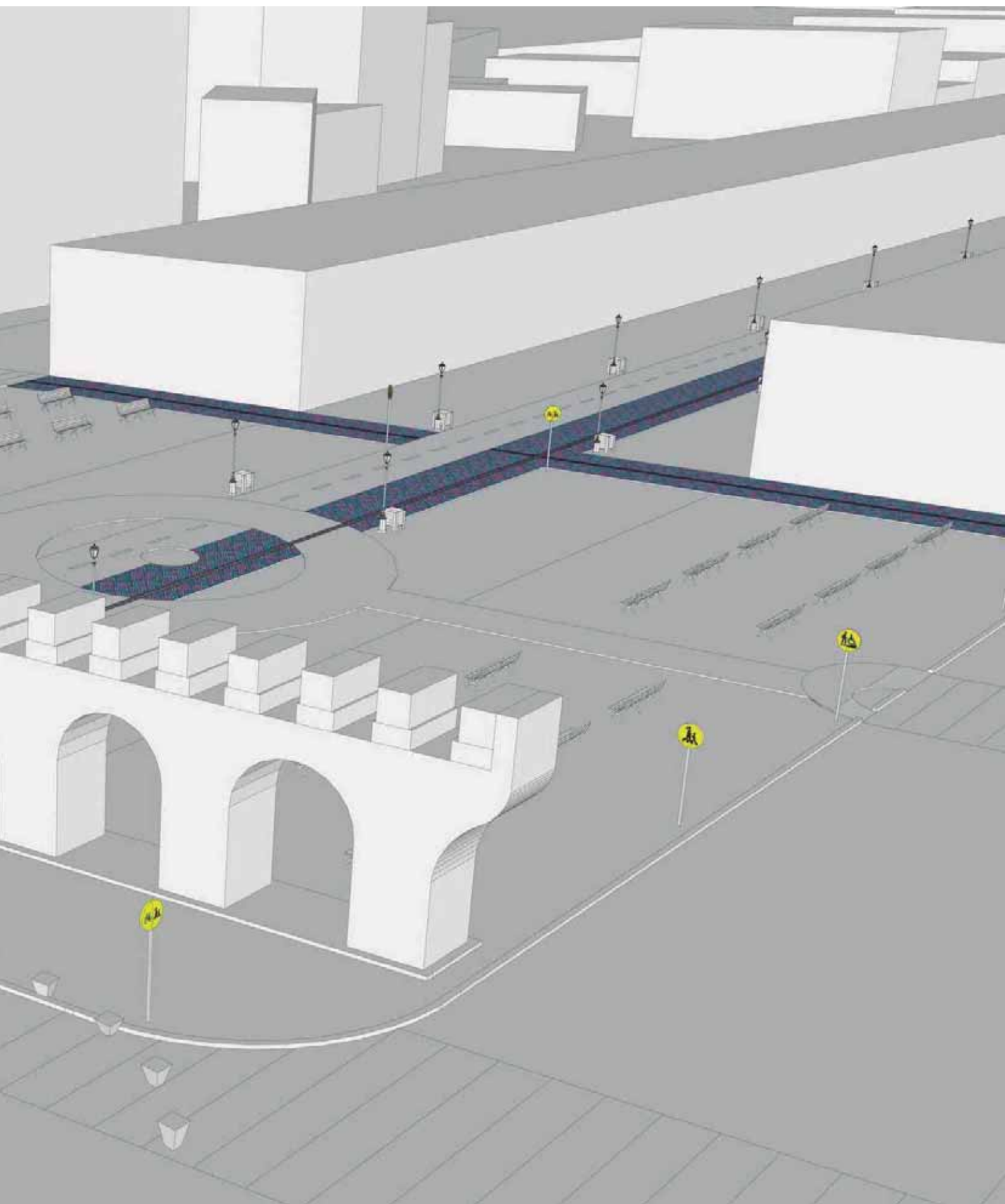
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva





ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

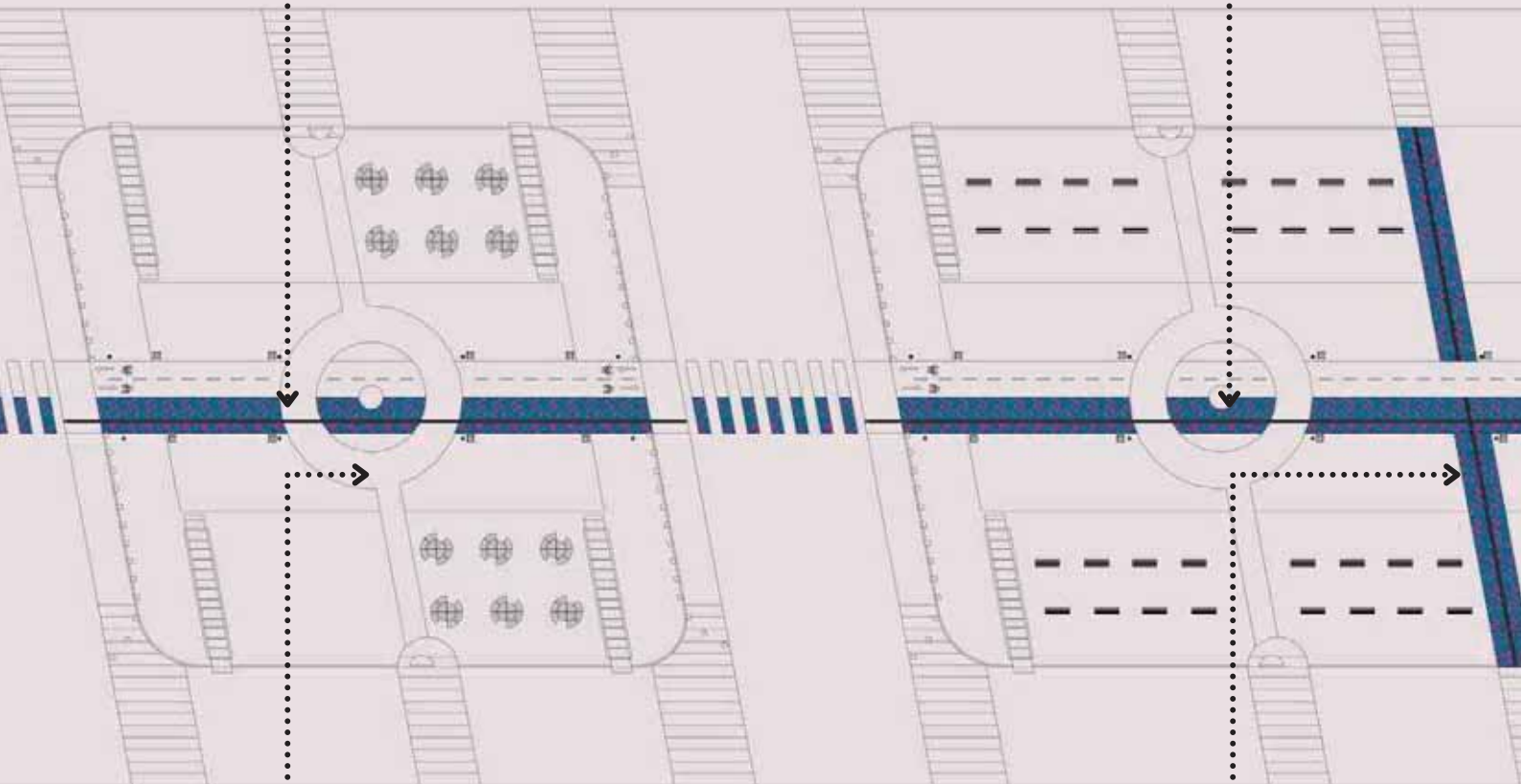
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



EQUIPAMIENTO URBANO

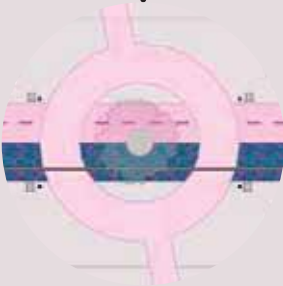
VIALIDAD PEATONAL

Caminos con diseño que captan la atención del usuario que disfruta de la experiencia al caminar por ellos, además se considera un camino podotáctil para el paso de personas con discapacidad visual, las rampas también se incluyen como parte de la accesibilidad universal que se busca.



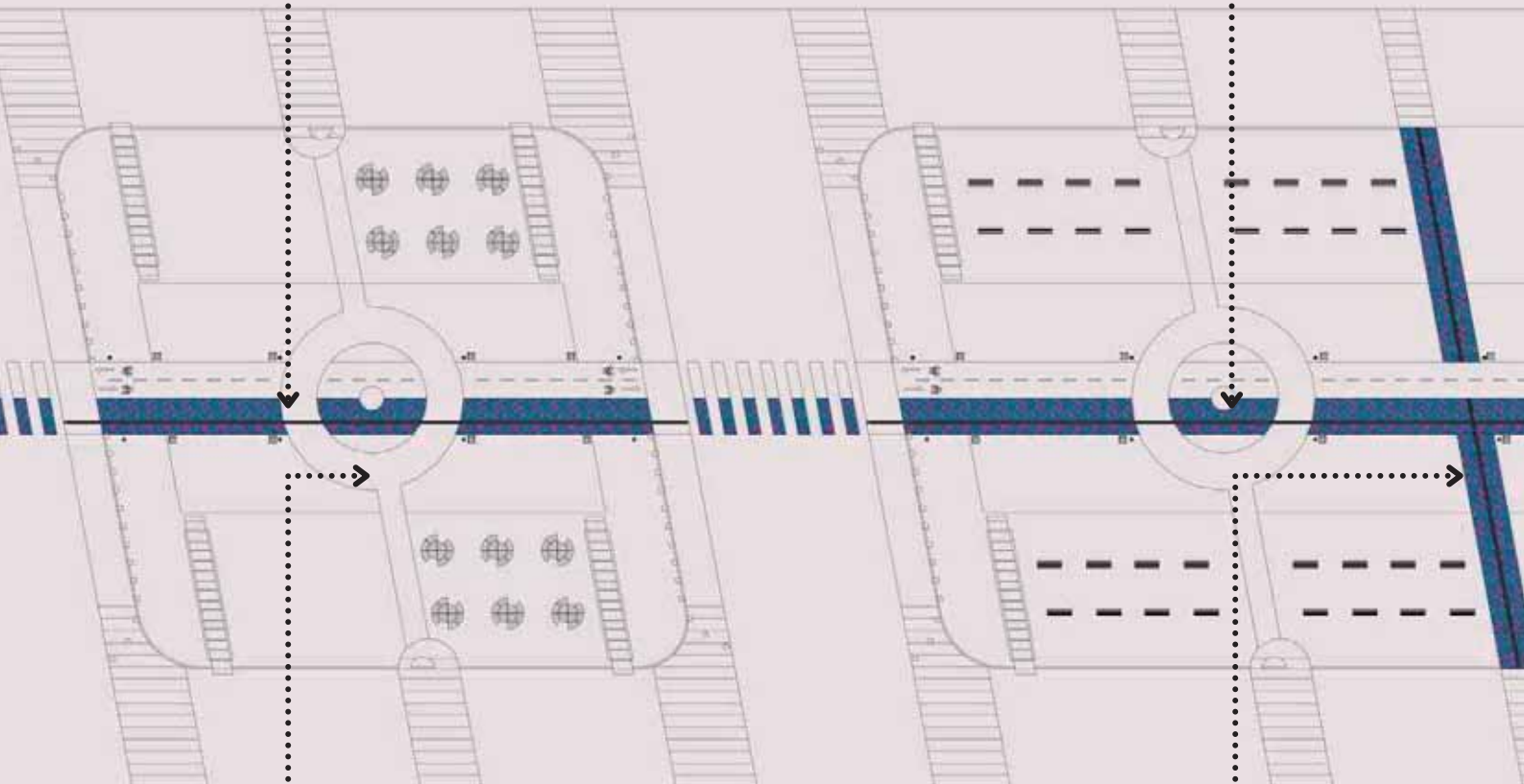
VIALIDAD PEATONAL

Vialidad de cruce respetando el camino de concreto ya existente con color para mejor experiencia del usuario, se agrega otro camino de concreto que consiste en una línea recta que facilita el paso para personas con discapacidad, carritos, etc.



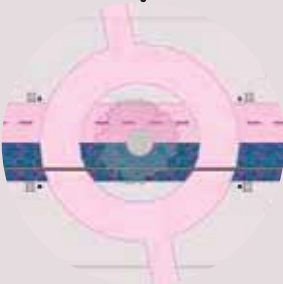
VIALIDAD PEATONAL

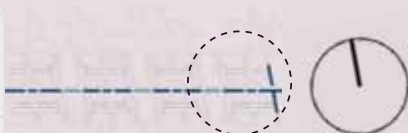
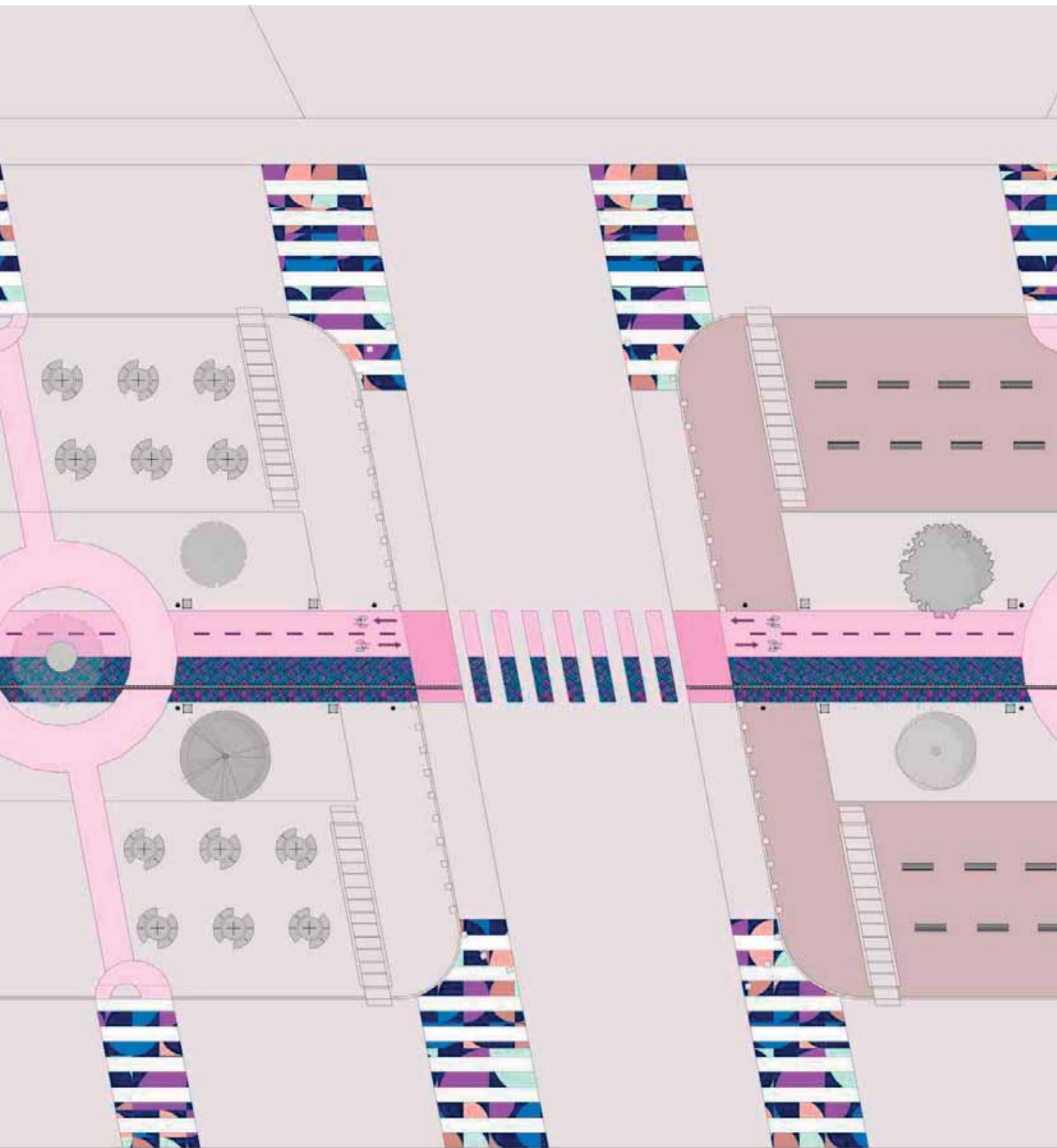
Caminos con diseño que captan la atención del usuario que disfruta de la experiencia al caminar por ellos, además se considera un camino podotáctil para el paso de personas con discapacidad visual, las rampas también se incluyen como parte de la accesibilidad universal que se busca.



VIALIDAD PEATONAL

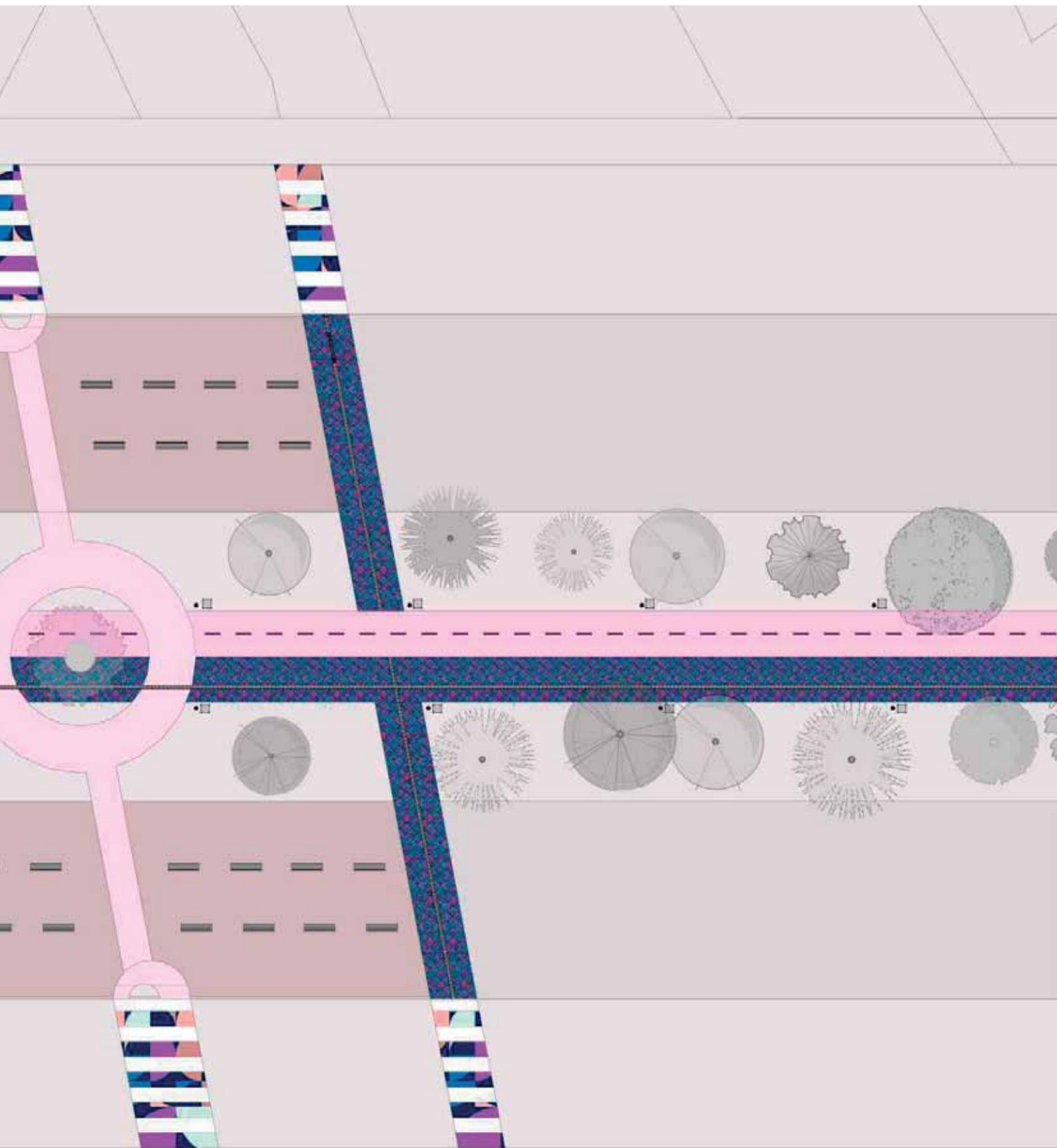
Vialidad de cruce respetando el camino de concreto ya existente con color para mejor experiencia del usuario, se agrega otro camino de concreto que consiste en una línea recta que facilita el paso para personas con discapacidad, carritos, etc.





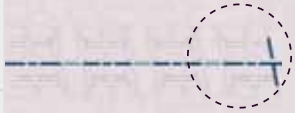
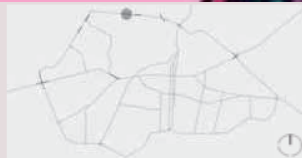
**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



PAVIMENTOS

0 10 20

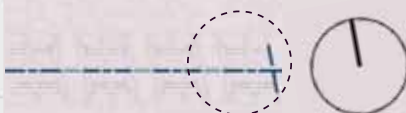
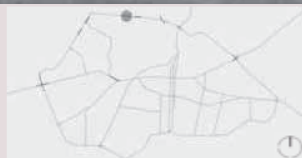


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



P E R S P E C T I V A

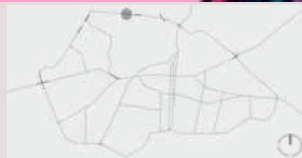


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

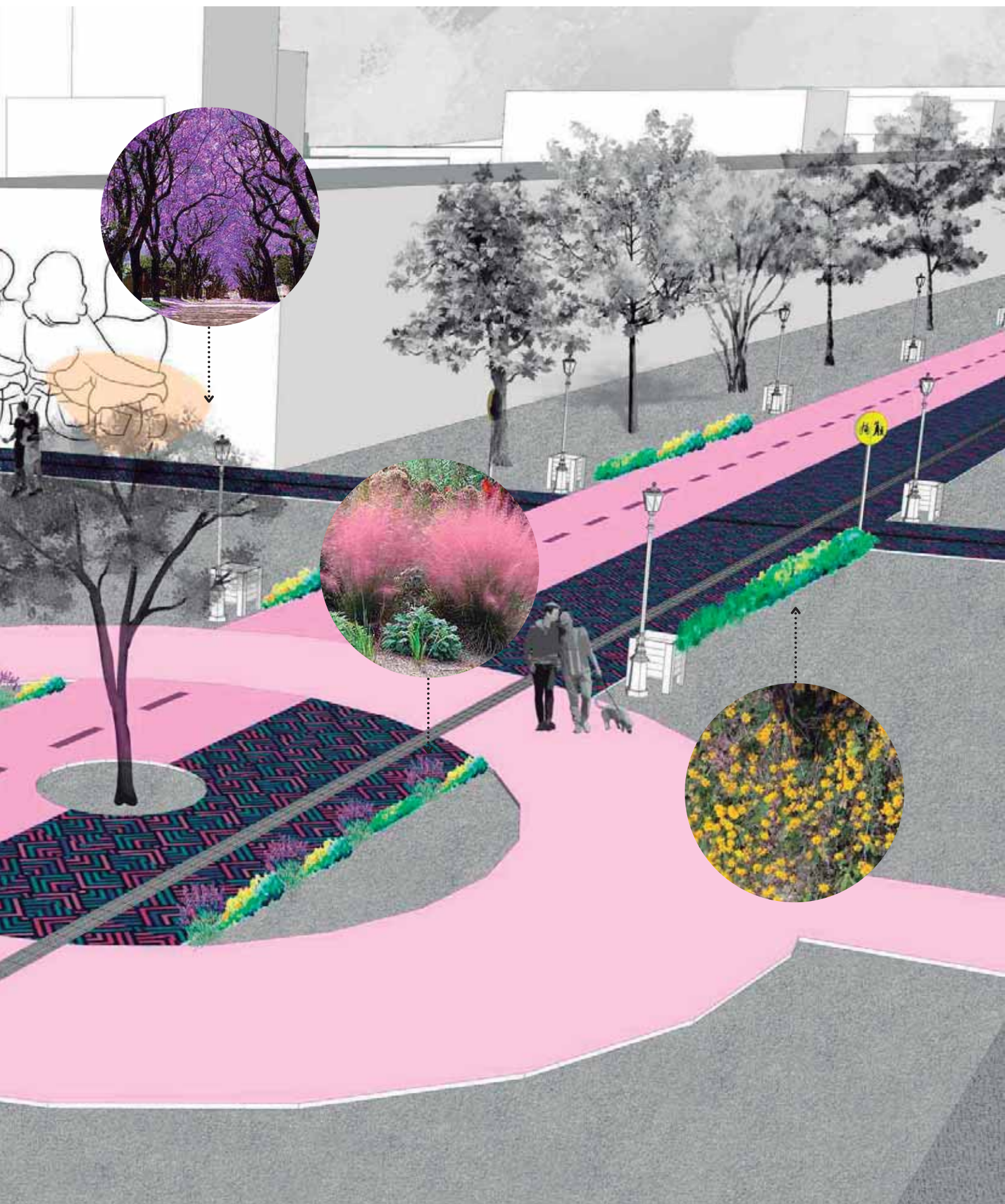


P E R S P E C T I V A



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



P E R S P E C T I V A



PAISAJISMO



Árbol de jacaranda



Coronilla juncea



Dasyllirion wheeleri



Penisetos



Muhlenbergia

Se respetarán los árboles ya existentes en el sitio, solo se propone reemplazar el árbol seco al centro de la glorieta por otro y la inclusión de nueva vegetación.

La fauna vegetal propuesta será de bajo mantenimiento y típica de la región para mantener una paleta de colores a lo largo de todo el año entre tonos morados, amarillos, y verdes.

El poco césped en mal estado donde no llegan los rayos solares será retirado totalmente de la zona con el fin de reemplazarse por un nuevo material.

Se pretende que este cambio en la vegetación genere más confort en el sitio, así como conciencia ambiental.

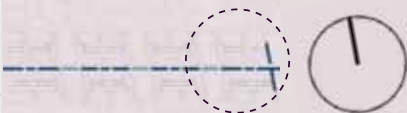
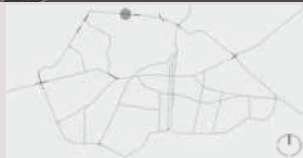
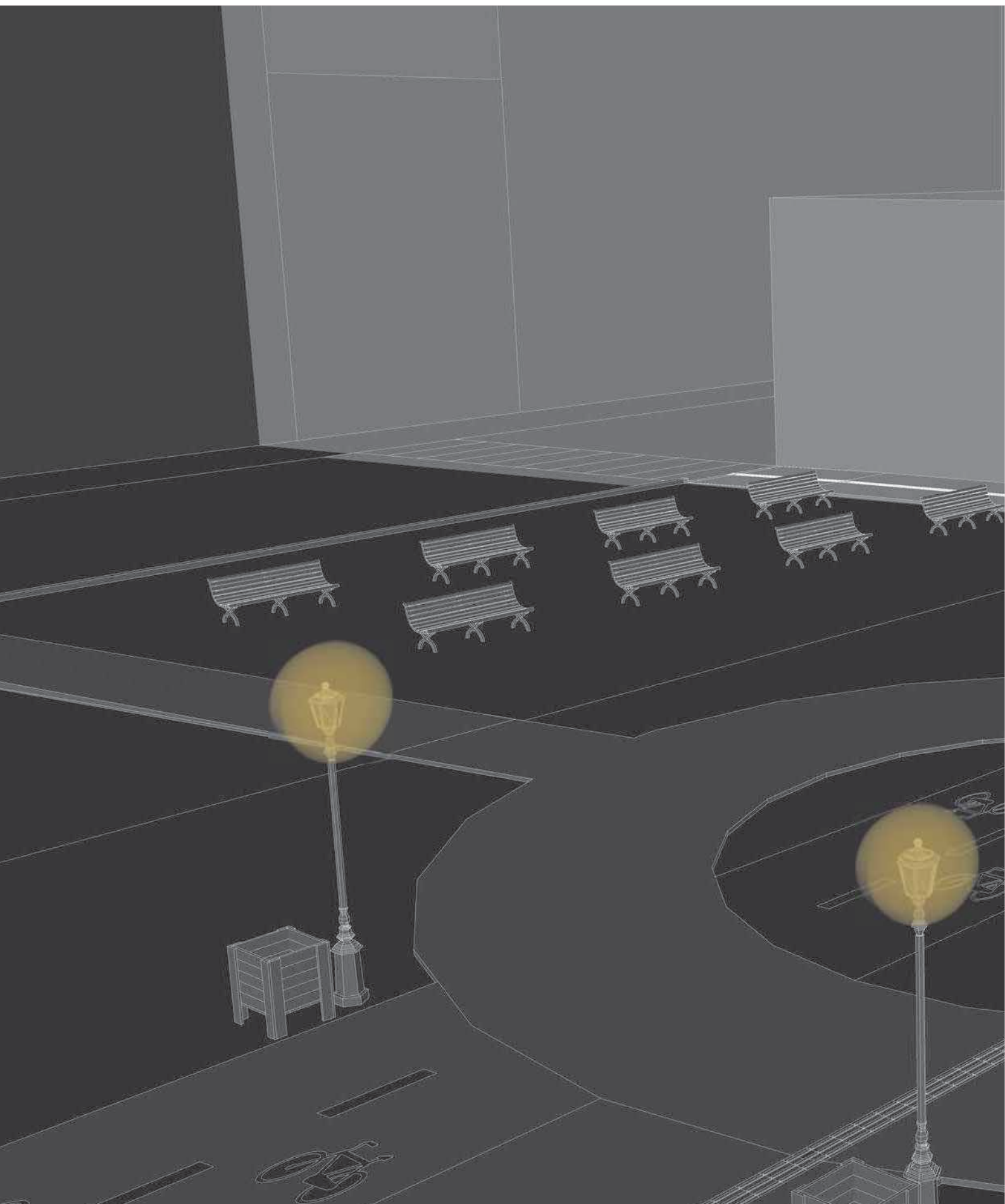


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



P E R S P E C T I V A



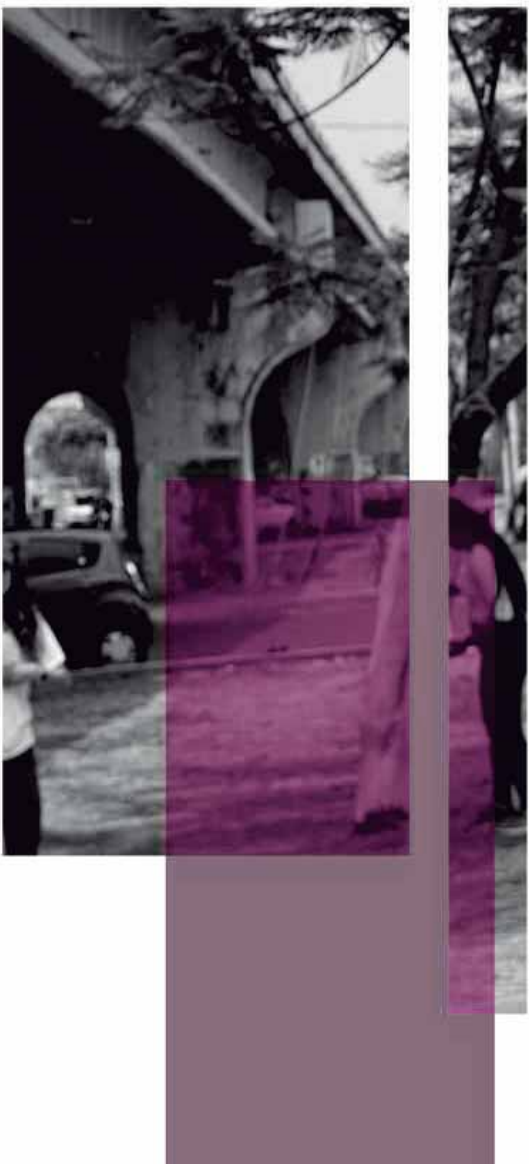
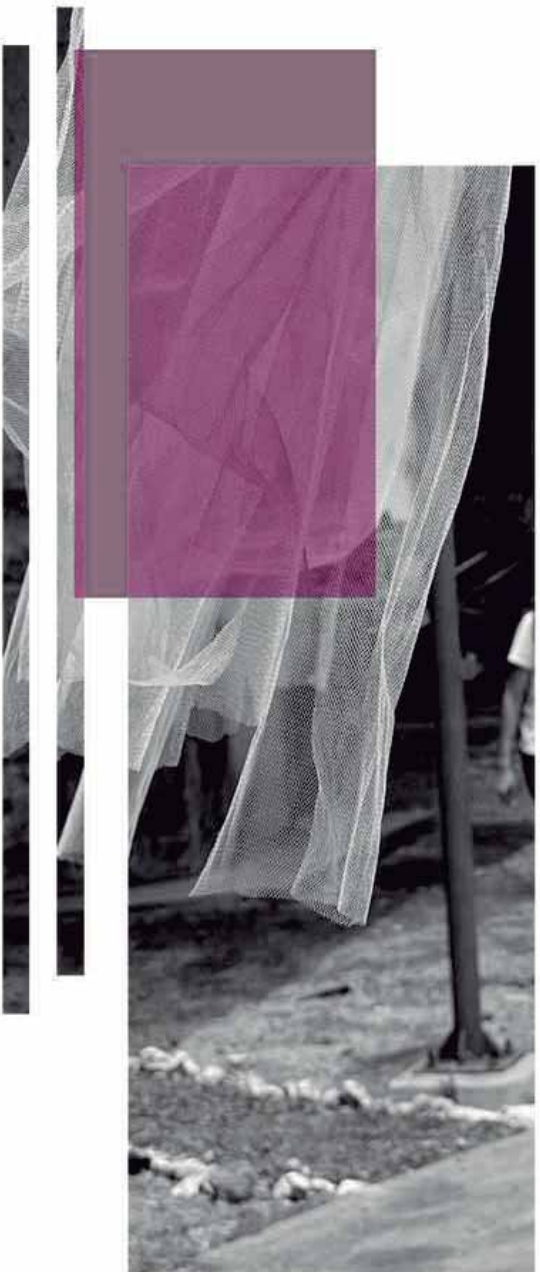
**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

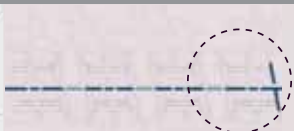
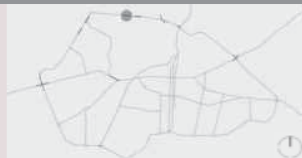
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



ILUMINACIÓN ARTIFICIAL

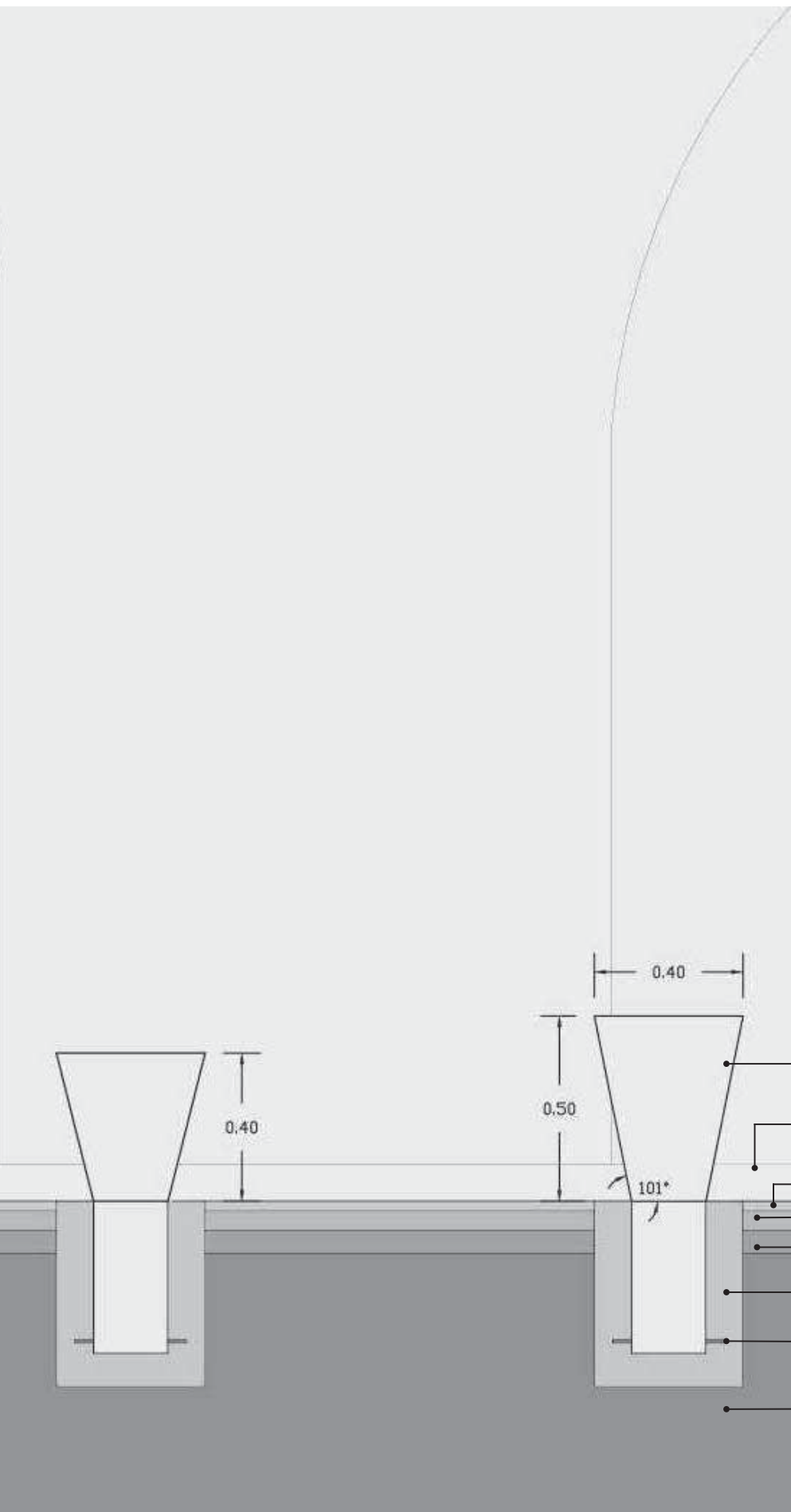
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS





**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

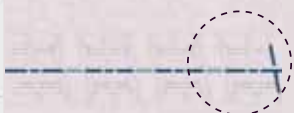
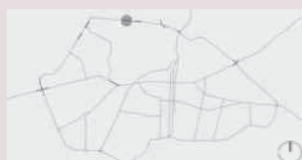
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



Bolardos de hierro fundido anclados en concreto con dos varillas horizontales para mejor anclaje hundidos en concreto $F'c=250 \text{ Kg/cm}^2$.

Se colocarán bolardos de 3 diferentes alturas con base de 20 cm .

- Bolardos de hierro fundido.
- Guarnición de concreto simple.
- Carpeta de asfalto.
- Base.
- Filtro.
- Concreto $F'c=250 \text{ Kg/cm}^2$
- Varilla de anclaje.
- Terreno natural.



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

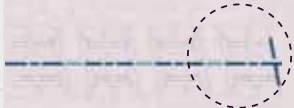
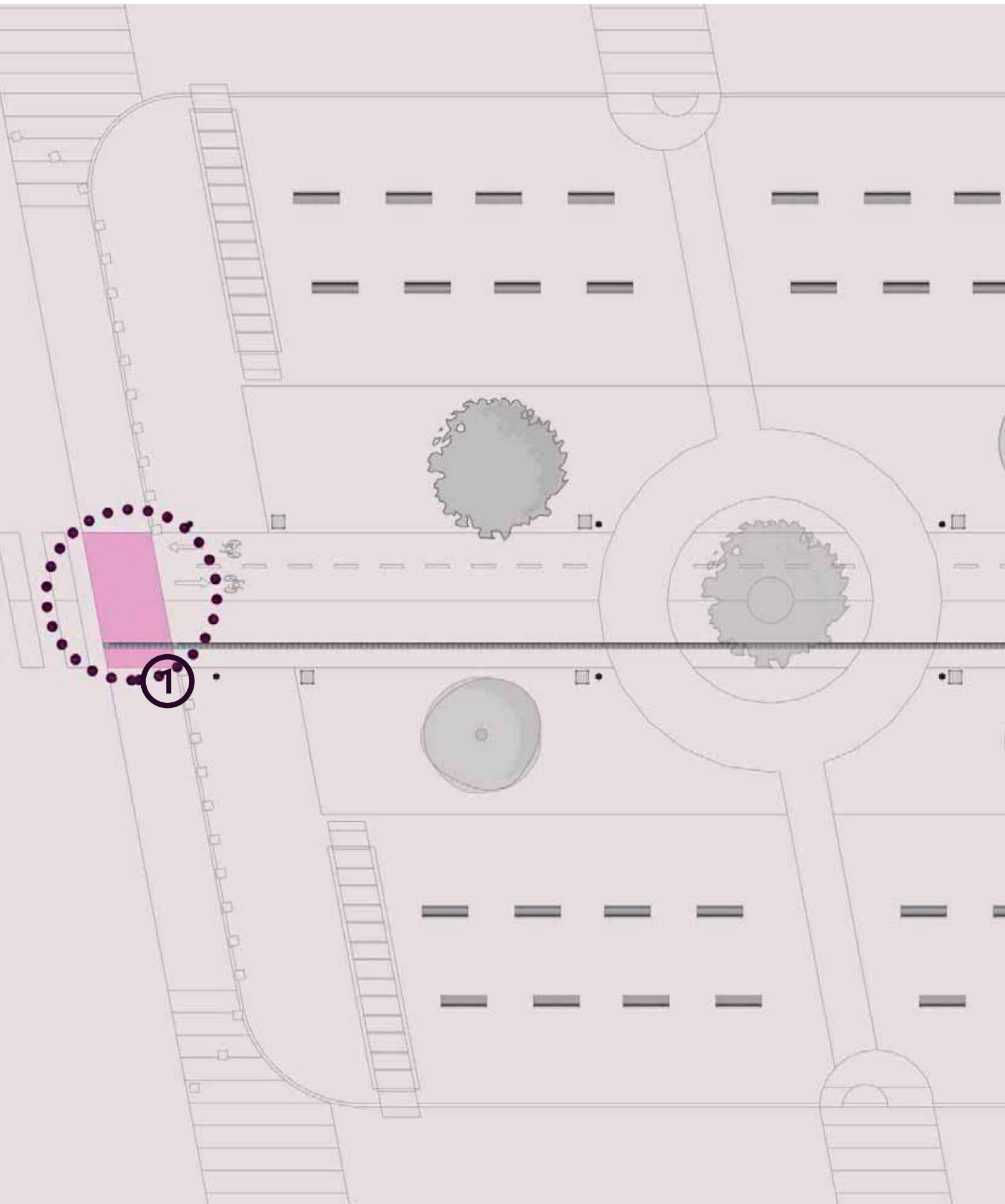
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



COTAS EN M

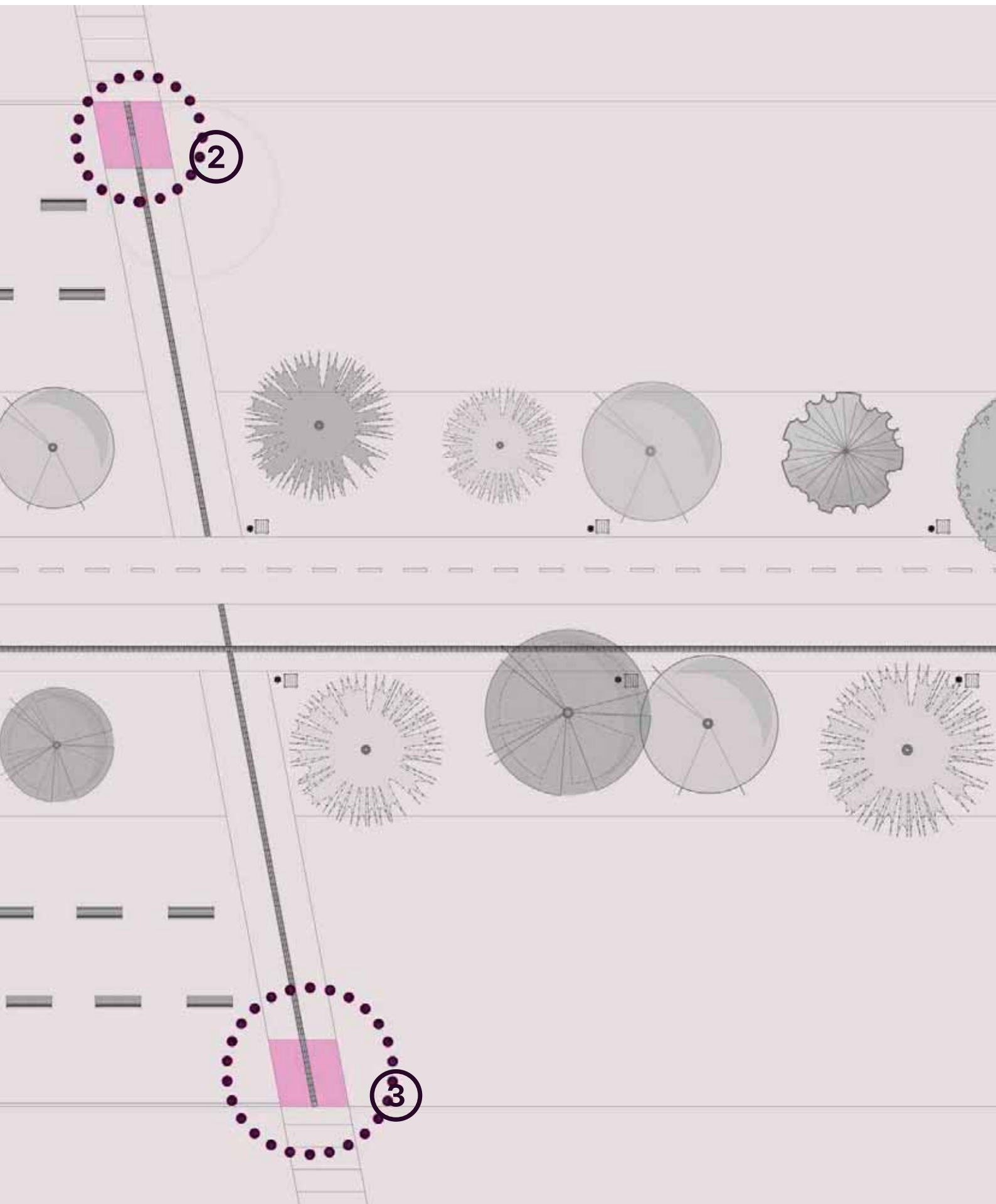
0 10 20

CORTE



ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

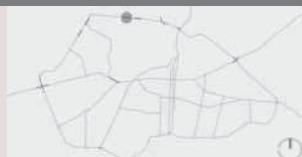
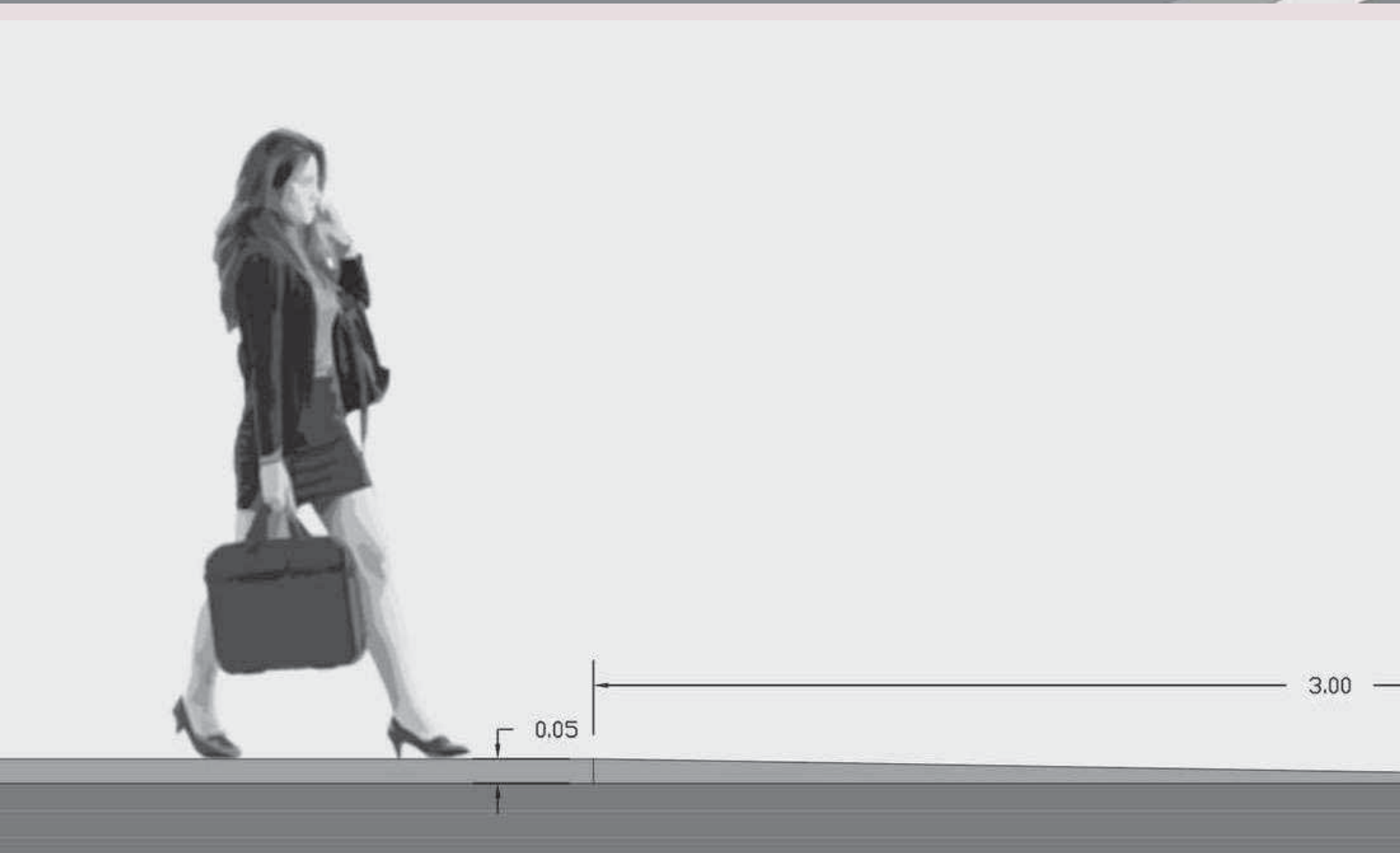
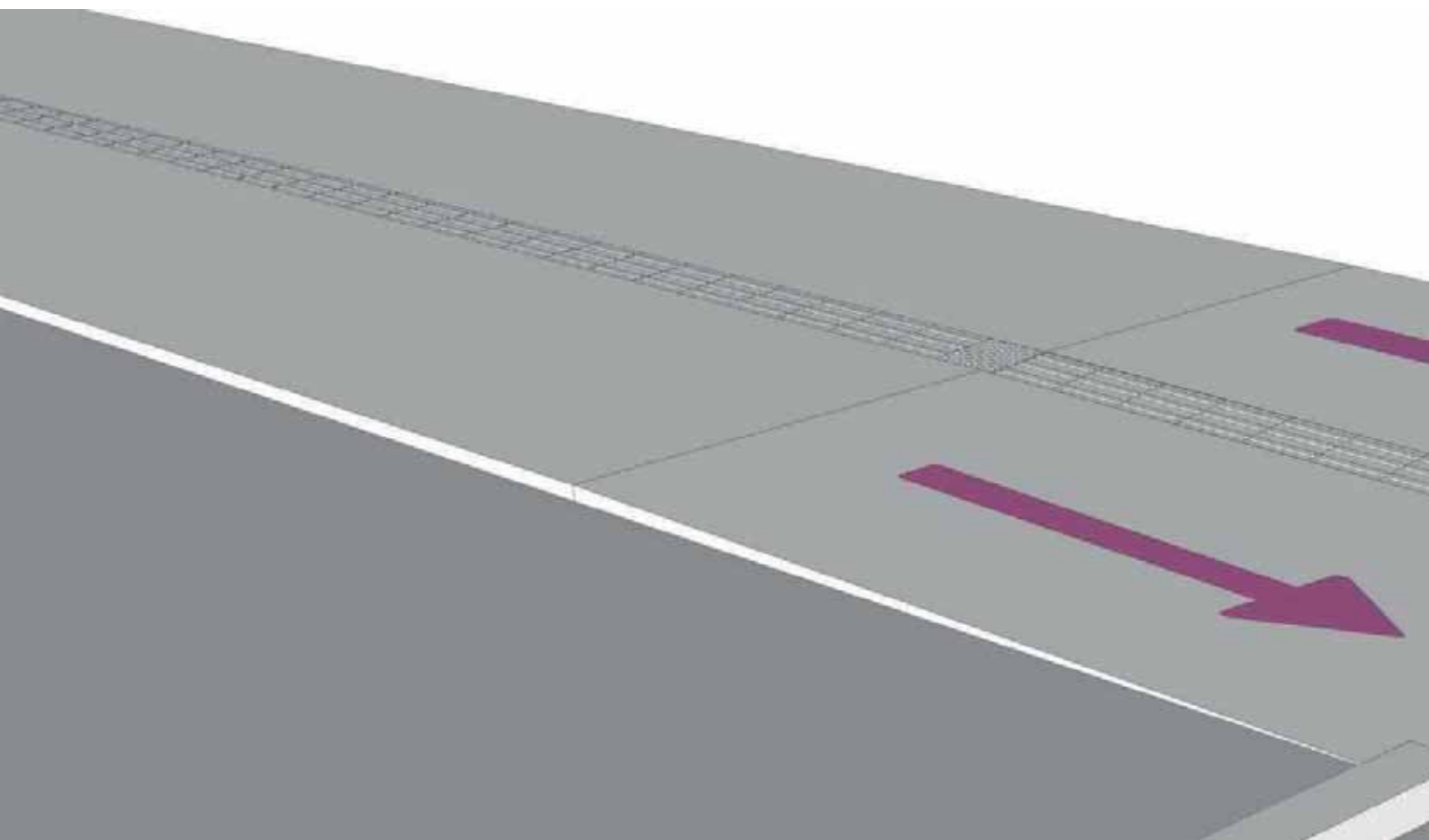
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



COTAS EN M

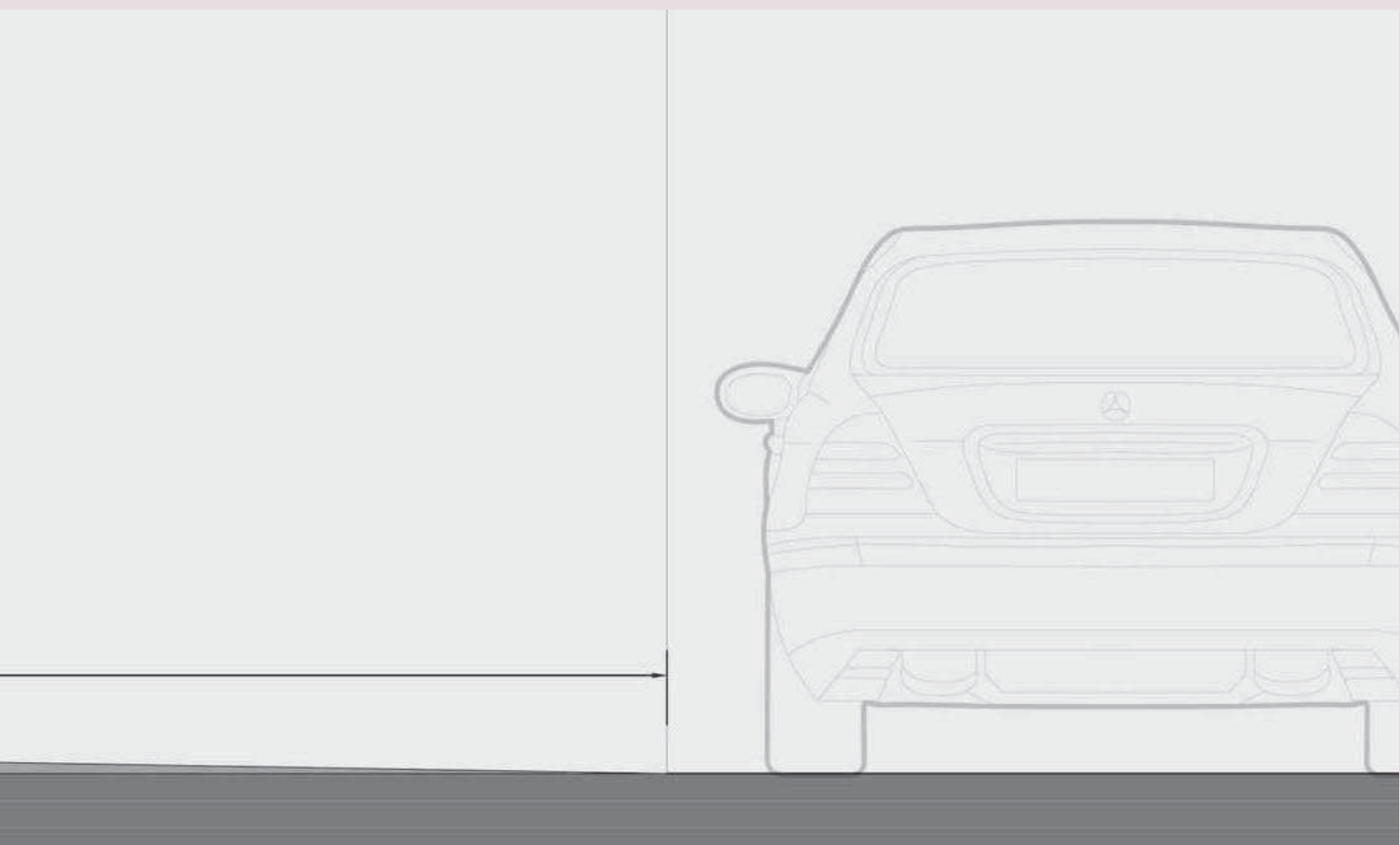
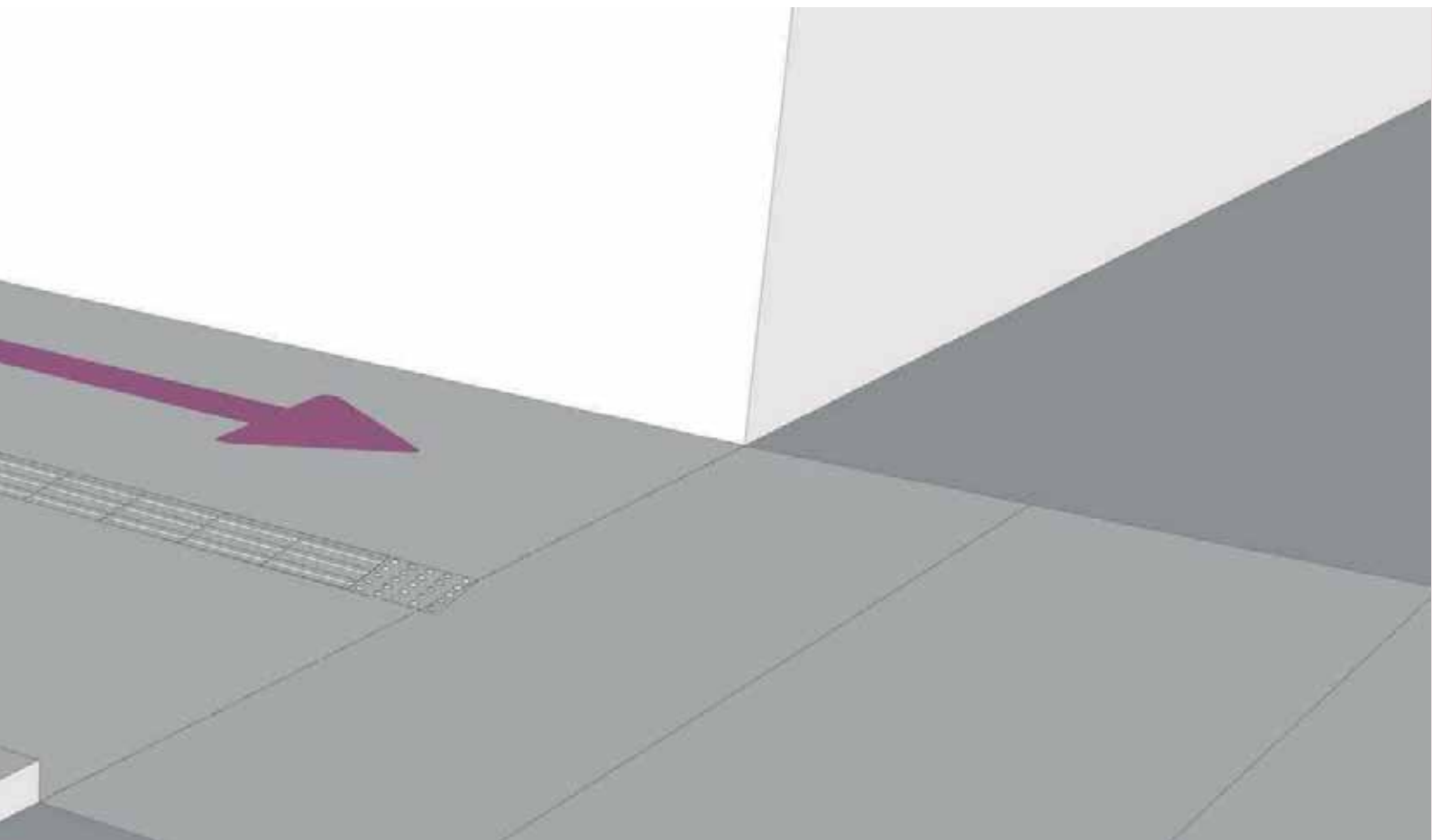
0 10 20

CORTE



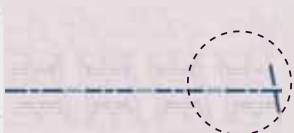
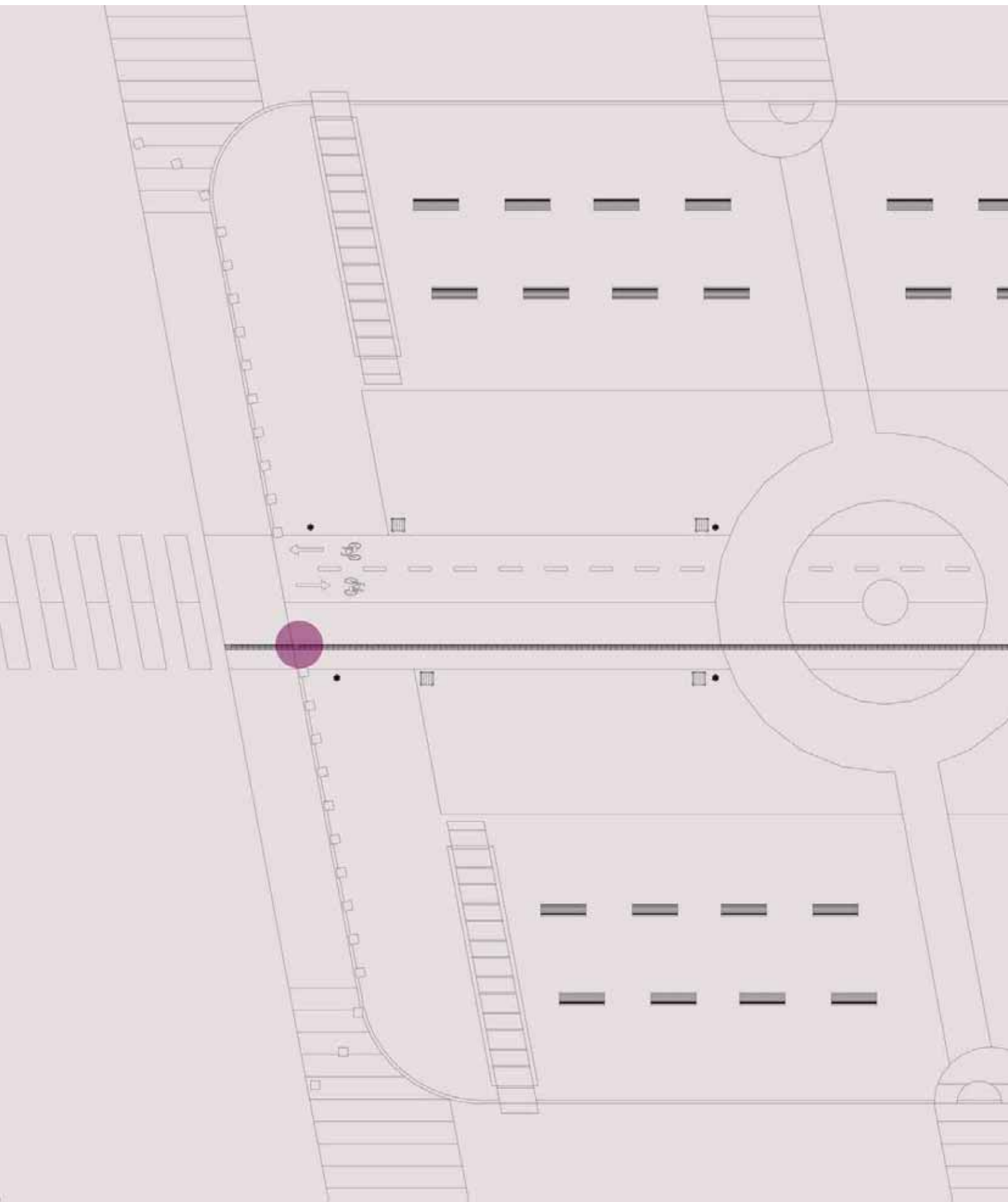
ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



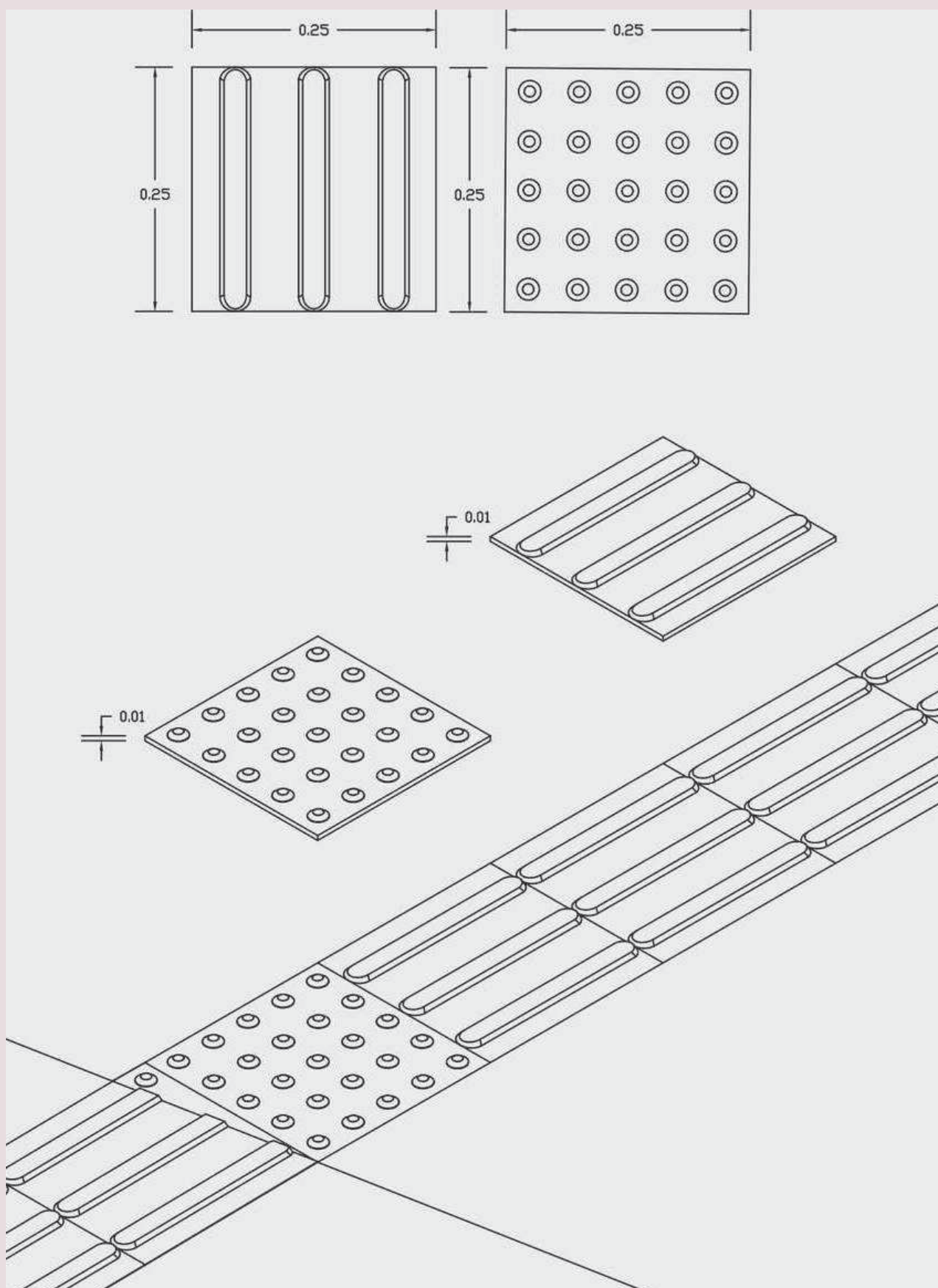
DETALLE RAMPA 2 y 3

COTAS EN M



**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

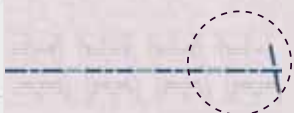
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



DETALLE PISO PODOTÁCTIL

COTAS EN M

0 10 20



**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

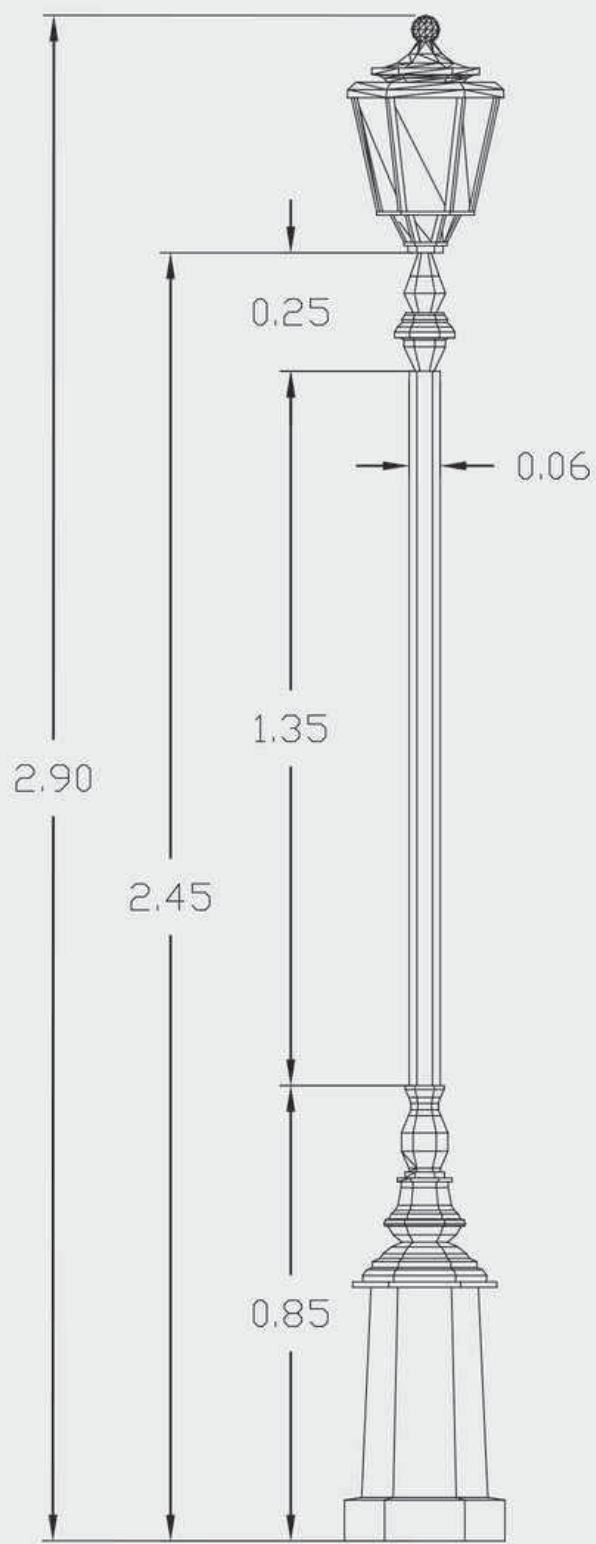
Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva

15.00



DETALLE LUMINARIA

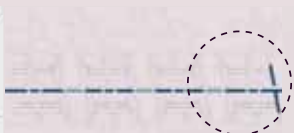
COTAS EN M



VISTA FRONTAL



ISOMÉ

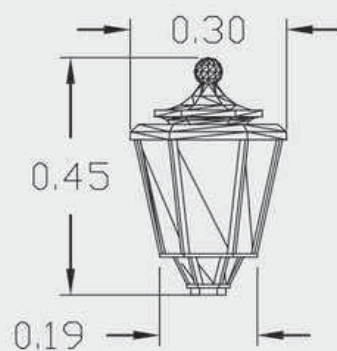


ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO Puentes EN MORELIA

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



TRICO



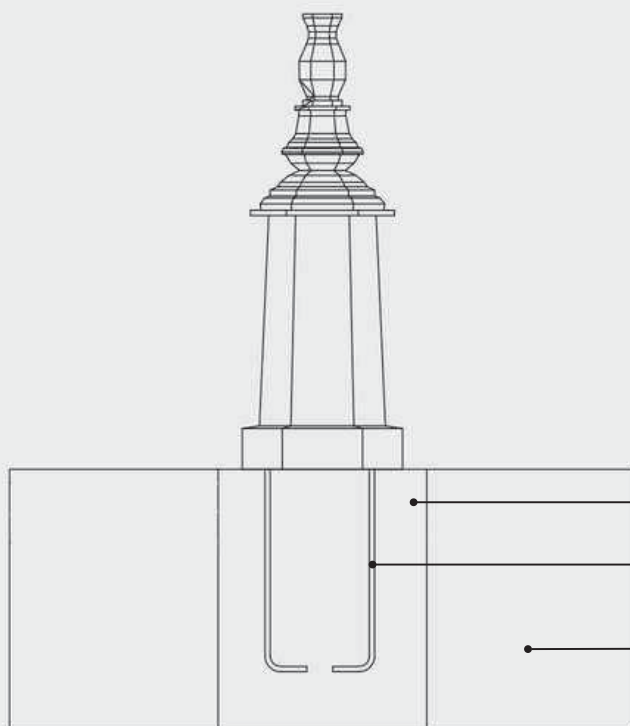
DETALLE PUNTA DE POSTE

Farola fabricada en fundición de hierro.

base con puerta de registro enrasada, pletina para caja de conexiones y toma de tierra.

Fuste hexagonal .

Dos capas de imprimación antioxidante y esmalte en negro.



DETALLE ANCLAJE

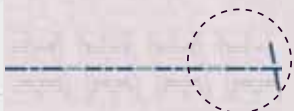
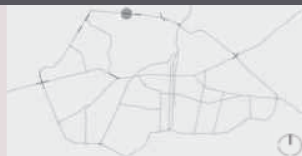
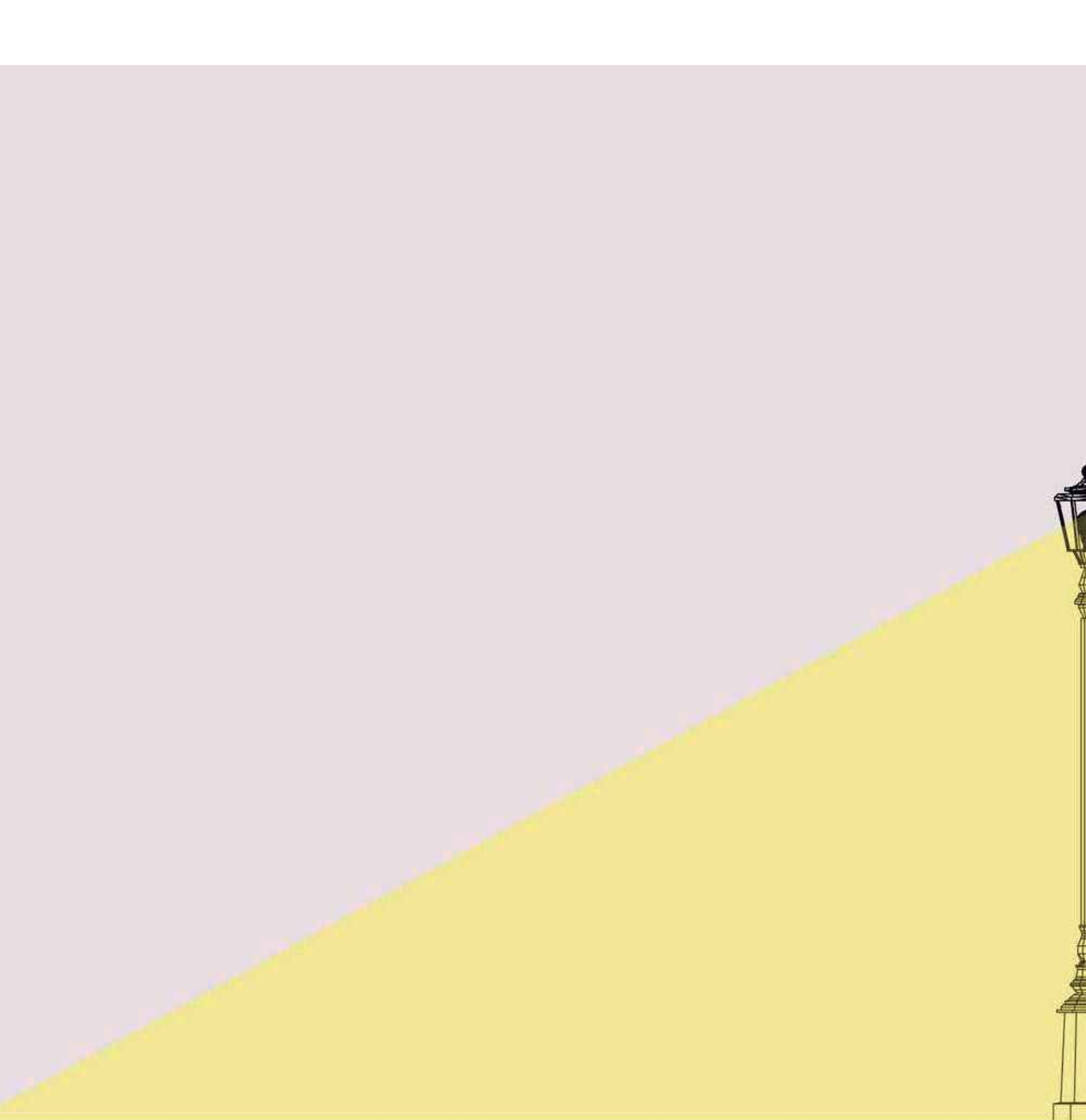
Concreto $F'c=250 \text{ Kg/cm}^2$

Varilla de anclaje.

Terreno natural.

DETALLE LUMINARIA

COTAS EN M



**ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA REVITALIZACIÓN DE BAJO
PUENTES EN MORELIA**

Autora: Miriam Jatziry Godoy Villanueva



Luminaria tipo LED de 60
W entre 10 y 8 metros de
alcance

DETALLE LUMINARIA

COTAS EN M



CONCLUSIONES

El espacio público es indispensable para el desarrollo de la comunidad, sin embargo, en muchos casos estos espacios han quedado en el abandono y con ello la delincuencia se ha apoderado de ellos orillando a que la población poco a poco comenzara a ver estos sitios como un riesgo para su integridad física.

La población más vulnerable en estos espacios son mujeres, personas de la comunidad LGBT+, ancianos y personas con discapacidad, muchos de ellos acosados y siendo víctimas de burlas, en los peores casos, abusados sexualmente, asesinados o hasta secuestrados.

Existen además muchas zonas dentro la ciudad que cuenten con potencial suficiente para convertirse en un espacio público digno y más seguro, fue lo que se abordó a lo largo de todo este proyecto, sin embargo, el interés de la población también es necesario para que los espacios se mantengan en buen estado y llenos de vida.

Sin embargo, se aprendió que la gente muchas veces espera a que el gobierno u otro tipo de autoridades se encarguen de los problemas sin ser ellos parte de la solución, el seguimiento que se dio a este proyecto en la zona se vio muy limitado a mis observaciones como creadora y al cuidado de al menos dos talleres y encargados de un bar nocturno

BIBLIOGRAFÍA

A., A., A., & A. (s. f.). Estrategia Misión Cero | Cero riesgos en la calle. MISIÓN CERO. Recuperado 21 de noviembre de 2021, de <https://estrategiamisioncero.mx/>

Access Denied. (s. f.). Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://www.milenio.com/estados/operan-5-bajopuentes-74-concesiono-gdf>

Bajo Puente Universidad. (s. f.). Recuperado 23 de noviembre de 2021, de <http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/porta/index.php/que-hacemos/proyectos-de-la-secretaria/273-bajo-puente-universidad>

callescompartidas.org. (s. f.). Recuperado 21 de noviembre de 2021, de <http://ww38.callescompartidas.org/>

Derecho a la ciudad. (s. f.). HIC-AL. Recuperado 20 de julio de 2022, de <https://hic-al.org/que-hacemos/derecho-a-la-ciudad/>

Diehl, K. & Cerny, P. (2021, 8 marzo). Women on the Move: Sustainable Mobility and Gender | Heinrich Böll Stiftung | Brussels office - European Union. Heinrich Böll-Stiftung. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://eu.boell.org/en/women-on-the-move-sustainable-mobility-and-gender>

Gaete, C. M. (2016, 3 abril). The Underline, el parque lineal de 16 kilómetros que se construirá bajo el metro de Miami. ArchDaily México. Recuperado 21 de octubre de 2021, de <https://www.archdaily.mx/mx/784864/the-underline-el-parque-lineal-de-16-kilometros-que-se-construira-bajo-el-metro-de-miami>

Gaete, C. M. (2022a, agosto 18). The Underline, el parque lineal de 16 kilómetros que se construirá bajo el metro de Miami. ArchDaily México. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://www.archdaily.mx/mx/784864/the-underline-el-parque-lineal-de-16-kilometros-que-se-construira-bajo-el-metro-de-miami>

Gamrani, S. (2022, 18 marzo). Ciudades con Orgullo: Planificación Urbana Inclusiva con las Personas LGBTQ+. Ciudades Sostenibles. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciudades-con-orgullo-planificacion-urbana-inclusiva-con-las-personas-lgtbq/>

IMPLAN Morelia | Instituto Municipal de Planeación Morelia. (s. f.). IMPLAN. Recuperado 3 de noviembre de 2021, de <https://implanmorelia.org/virtual/>

Losada, N. (2022, 21 abril). La perspectiva de género en la planificación urbana. Geoinnova. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://geoinnova.org/blog-territorio/perspectiva-de-genero-planificacion-urbana/>

Martínez, L. J. M. A. I. M. Y. (2018, 14 mayo). Bajo-puentes, ¿proyecto fallido? La Silla Rota. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://lasillarota.com/metropoli/2018/5/14/bajo-puentes-proyecto-fallido-158730.html>

Mathivet, C. (2009, septiembre). El derecho a la ciudad: claves para entender la propues

ta de crear "Otra ciudad possible". Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>

Muxí, Z. (2018, 17 mayo). Hacia un urbanismo con perspectiva de género. ArchDaily México. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://www.archdaily.mx/mx/893072/que-es-el-urbanismo-feminista>

Obras. (2016, 19 febrero). Rozana Montiel, la voz emergente que reivindica el espacio público. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://obras.expansion.mx/arquitectura/2016/02/17/rozana-montiel-la-voz-emergente-que-reivindica-el-espacio-publico>

OVIE Morelia. (s. f.). OVIE MORELIA. Recuperado 7 de diciembre de 2021, de <http://www.oviemorelia.mx/>

Recuperando espacios públicos con participación ciudadana – Escaleras San José Mayorazgo. (2022, 25 junio). Laboratorio de Espacio Público en México. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de <https://laboratorioespaciopublicomexico.org/2022/02/17/recuperando-espacios-publicos-con-participacion-ciudadana-escaleras-san-jose-mayorazgo/>