



Universidad autónoma de Yucatán
Facultad de Arquitectura
Unidad de posgrado e Investigación.

Maestría en Diseño Urbano
Materia: Taller De Integración.

“Equidad en el uso del espacio público del centro de Umán”

Presenta: **Arq. Manuel Jesús Parra Rubio**

Asesores:

Del taller de integración:

Dra. en Arq. Yolanda Fernández Martínez.

Dra. Gladys Noemí Arana López

De la estancia profesional:

Dr. Edgardo Bolio Arceo

Equipo técnico:

Arq. Elia Macarena Bustos Jaimes

Arq. Sergio Augusto Chan Peniche

Arq. Esmeralda de León Lorenzana

Arq. Manuel Jesús Parra Rubio

Arq. Antonio Trujillo Muñoz

mdu16.18@gmail.com

Mérida Yucatán, 10 de Julio de 2018

Contenido

Presentación.....	1
CAPÍTULO I- REFLEXIÓN DEL DESARROLLO DEL PROGRAMA ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN DISEÑO URBANO.....	3
1.1- Reflexión del Primer semestre- Análisis Urbano.....	3
1.2- Reflexión del Segundo semestre – Intervención.....	8
1.3- Reflexión del Tercer semestre- Gestión.....	18
1.4- Reflexión del cuarto semestre- Integración y estancia profesional.....	22
1.5- Reflexión profesionalizante.....	27
CAPÍTULO II- TRABAJO FINAL DE LA ESTANCIA PROFESIONAL- “PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN”	32
Presentación.....	34
Introducción.....	35
2.1- Identificación del problema.....	38
• Antecedentes.....	38
• Justificación.....	39
• Definición del área de estudio y población objetivo.....	41
• Planteamiento del problema.....	43
2.2- Proceso metodológico.....	45
• Diagrama síntesis.....	46
2.3- Análisis.....	47
• Movilidad.....	47
• Espacio Público.....	52
• Imagen Urbana.....	55
• Patrimonio.....	56
2.4- Diagnóstico	58
• Causas y consecuencias.....	58
• Interrelación y jerarquización.....	60
• Planteamiento del problema de diseño urbano.....	63
2.5- Visión.	67
• Imagen objetivo.....	67
• Objetivo general.....	68

•	Objetivos específicos.....	68
•	Principios de diseño.....	69
2.6-	Planteamiento de estrategias.....	72
•	Fichas de estrategias.....	74
2.7-	Escenarios.....	98
•	Descripción del escenario.....	98
•	Referentes de éxito.....	99
•	Escenario de estrategias.....	100
•	Escenarios de principios.....	101
•	Escenarios de acciones.....	105
2.8-	Conclusiones.....	110
2.9-	Bibliografía.	111
CAPÍTULO III- REFLEXIÓN DEL PROCESO DEL TRABAJO DESDE UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA- CIUDADES CAMINABLES.....		112
3.1-	Planteamiento de la problemática central e hipótesis.....	112
3.2-	Planteamiento teórico- Ciudades Caminables	116
3.3-	Principios de diseño – Parámetros y evaluación.....	118
•	Principios de diseño del ITDP.....	118
•	Principios de diseño de Jeff Speck.....	119
•	Evaluación de las estrategias.....	121
3.4-	Conclusiones.....	124
	Bibliografía.	126

PRESENTACIÓN.

Este documento representa los conocimientos adquiridos durante el programa académico de la Maestría en Diseño Urbano cursada en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán, en la ciudad de Mérida durante el periodo del 2016 al 2018. Incluye el trabajo realizado durante el ultimo semestre de la maestría, así como el proceso que se llevó a cabo para la realización del trabajo académico y las reflexiones acerca de los alcances de dicho programa.

El documento está conformado por 3 capítulos. El primero se centra en una reflexión acerca del programa y el proceso metodológico que se llevó a cabo en la Maestría en diseño Urbano, y tiene como objetivo el plantear las fortalezas y debilidades del programa, e identificar cuáles serían las oportunidades para mejorar el Programa Académico en búsqueda de una mejora continua. Además, nos invita a la reflexión acerca del desempeño y las complicaciones que podamos tener como profesionistas en el ámbito real, tomando en cuenta las capacidades adquiridas y las áreas posibles para desempeñar nuestro papel como Diseñadores Urbanos.

El segundo capítulo está comprendido por el trabajo académico realizado en la Estancia Profesional Supervisada realizada durante el 4to semestre. Este capítulo es en sí la evidencia de las capacidades y habilidades adquiridas, y es en donde se sintetizan los conocimientos adquiridos durante los 3 semestres anteriores.

Representa un ejercicio de la Universidad (UADY) en conjunto con un socio colaborador, en este caso el Ayuntamiento de Umán en Coordinación con la COMEY, que en acuerdo mutuo entre las tres instancias , se establecen los compromisos para la realización de este trabajo , que si bien es un trabajo académico, se espera que pueda ser utilizado por “el Socio” como una herramienta que sirva de guía para la toma de decisiones en los aspectos que tienen que ver con el desarrollo y la planeación de la ciudad de Umán.

El tercer capítulo es una crítica referente al Trabajo realizado durante la estancia profesional desde una aproximación teórica de un autor del tema del Urbanismo, en este caso Jeff Spek, la cual tiene como objetivo evaluar y enriquecer los objetivos y las estrategias del "Plan Estratégico", de los problemas planteados en relación a su solución desde los principios que propone este autor, y su enfoque teórico de "Ciudades Caminables".

CAPÍTULO I- REFLEXIÓN DEL DESARROLLO DEL PROGRAMA ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN DISEÑO URBANO.

El programa de maestría está conformado por 4 semestres en los que cada uno tiene objetivos claramente definidos relacionados a la adquisición de competencias: analizar, proyectar y gestionar, estas se adquieren en los 3 primeros semestres, y un cuarto semestre que supone la integración de las 3 competencias que de manera fragmentada se habían desarrollado previamente. Es con base a esta estructura como se realiza la primera reflexión por semestre del proceso metodológico para después concluir con la Reflexión profesionalizante.

Área de competencia 1 ANALIZAR	Área de competencia 2 PROYECTAR	Área de competencia 3 GESTIONAR
ANALIZA críticamente los procesos de producción del espacio de los asentamientos humanos para la definición de problemas de diseño urbano.	Elabora PROYECTOS de diseño urbano para intervenir en escenarios susceptibles de transformación urbana, con criterios de sostenibilidad, habitabilidad, equidad, competitividad, inclusión y participación.	GESTIONA las diversas fases del proceso de diseño urbano, en sus diferentes dimensiones, para la implementación de sus propuestas de manera equitativa, incluyente y participativa.

Tabla 1: Tabla de competencias de egreso. Fuente: Plan de estudios MDU.

1.1- Reflexión del proceso formativo 1er semestre-

“Analizar críticamente los procesos de producción del espacio.”

EL primer semestre de la maestría en Diseño urbano está orientado a adquirir las competencias de análisis.

Está conformado por 4 materias y un taller. cada una de estas materias contribuyen a la generación del trabajo del Taller de Análisis en distintos aspectos.

A mi parecer una de las materias fundamentales en el primer semestre fue “La producción del espacio urbano” ya que se plantean las discusiones de los temas de vanguardia referentes al diseño urbano desde un enfoque crítico, lo cual necesariamente nos obliga a reflexionar acerca de estos paradigmas y construir una postura personal al respecto.

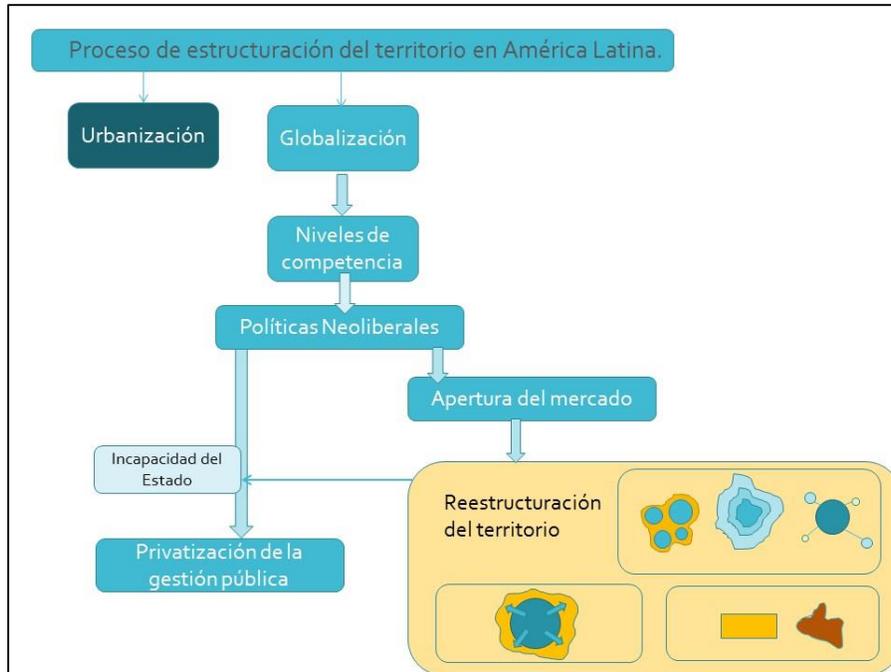


Imagen 1.1 -de la gestión de la administración pública- Elaboración propia.

En la materia de “Teorías del Diseño Urbano” conocimos las principales ideas y autores relacionados al urbanismo como Jane Jacobs , Ian Bentley, Kevin Lynch, entre otros. Esta materia fue de gran importancia ya que nos dio las bases teóricas que nos servirían a lo largo de toda la maestría, y de manera específica nos sirvió para analizar el área de estudio que en nuestro caso fue la zona sur de Mérida, desde los enfoques teóricos de los autores mencionados, lo cual le dio una buena fundamentación a nuestros análisis en el taller.

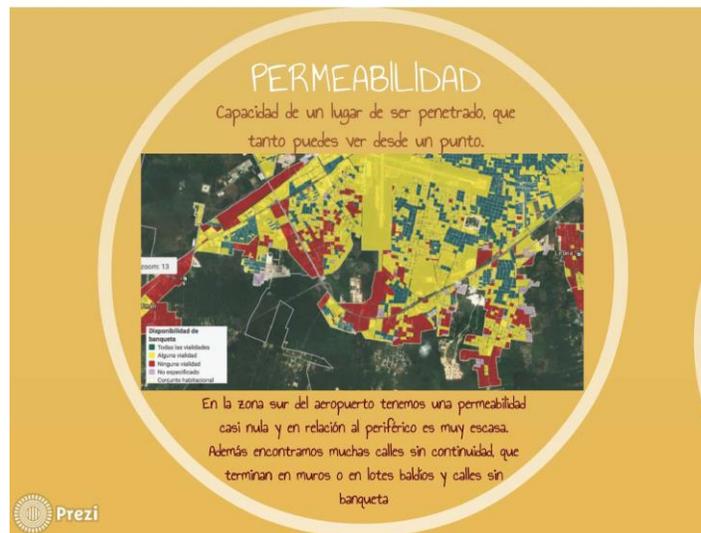


Imagen 1.2-Gráfico de análisis conceptual de Ian Bentley- Elaboración propia.

La materia de técnicas de “Análisis urbano” planteaba la estructuración de un método de análisis urbano basado en identificación, análisis y desarrollo de problemáticas urbanas y la definición de un objeto de conocimiento que en nuestro caso podría ser un concepto o un tema referente al diseño urbano, para posteriormente en la etapa que continúe ,ya teniendo un claro entendimiento del objeto, poder hacer propuestas o diseños que respondan con mayor precisión a los requerimientos de dicho problema u objeto .

Esta materia era de suma importancia, pero en cierto modo no logra concretar los alcances establecidos, ya que los objetivos de la materia no se presentaron con claridad desde un inicio, lo que complicó el entendimiento de cada una de las etapas de la materia.



Imagen 1.3-Temas de conceptualización – Elaboración propia.

Cabe reconocer que esto se hace más evidente por el hecho de que es el primer semestre y muchos de los conceptos son nuevos para los estudiantes de la maestría, sin embargo, la materia fue un buen insumo para la formación del alumno como una herramienta básica.

La materia de “Desarrollo sostenible y diseño urbano es una materia que complementa los criterios y establece principios para los proyectos de diseño urbano desde un enfoque sustentable. Estuvo conformado principalmente por lecturas y discusiones por lo que la evidencia se limita a un ensayo reflexivo el cual logra su objetivo. A pesar de no tener una evidencia práctica de la aplicación de estos principios en algún proyecto o diseño, estos se verán reflejados en el taller de diseño ya que servirán de criterios al momento de generar las propuestas.

En el “Taller de Análisis” el objetivo era definir y conceptualizar un problema de diseño urbano mediante las metodologías de investigación y analizarlo con distintas herramientas aprendidas en las materias complementarias.

Para empezar, necesitábamos identificar un problema de estudio, o más bien construir un problema de estudio que pudiese ser atendido mediante el diseño urbano. Para esto realizamos una investigación de gabinete y levantamientos en campo, organizamos las problemáticas para conocer cómo se relacionaban y las ordenamos por jerarquías.

Como resultado de este análisis determinamos que “El crecimiento descontrolado y expansivo de la ciudad”. Para entender cómo se produce este fenómeno y que repercusiones tiene, es necesario conocer las causas y efectos de la expansión descontrolada de la ciudad.

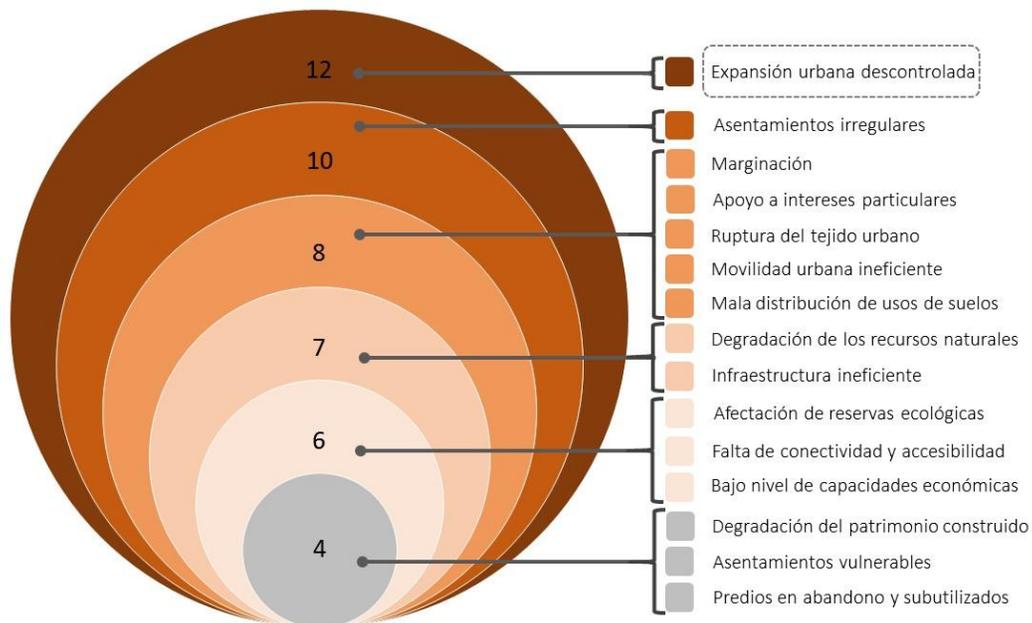


Imagen 1.4-Gráfica de matriz de relaciones- Elaboración propia del equipo de trabajo.

Identificamos que “La Marginación”, está relacionada de manera transversal con este problema ya que muchos de los efectos de la expansión de la ciudad se relacionan con esta problemática, y la definimos de la siguiente manera:” Entendemos la marginación urbana como un acceso inequitativo a bienes, servicios, oportunidades, calidad de vida y cualidades habitables”.

Se analizaron espacialmente los siguientes indicadores:

- Zonas de Atención Prioritaria 2015 (CONEVAL)
- Polígonos Hábitat (SEDESOL)
- Polígonos de Marginación (PMDU 2016 Visión 2040)
- Zonas de Riesgo (Protección Civil)
- Índice de Rezago Social 2015 (CONEVAL)
- Índice de Marginación Urbana 2010 (CONAPO)

Como resultado del análisis espacial se identificaron zonas potenciales, de las cuales se seleccionó la zona específica con base en los criterios de selección previamente definidos (oportunidad de gestión, relevancia, pertinencia académica). Con estos criterios se definió la zona sur como zona de estudio, la cual requerirá de una caracterización y análisis más a detalle en el siguiente semestre para poder determinar la propuesta de intervención.

Se identificaron 6 grandes zonas marginadas, en la ciudad de Mérida. De acuerdo al análisis de los mapas y sus indicadores. Éstas son:

1. El roble
2. Zona sur: Emiliano Zapata Sur, el Renacimiento, Colonias sin nombre, San Luis Sur, San Pedro Palomeque.
3. Caucel.
4. Poniente.
5. Nor-poniente.
6. Santa Rita-Cholul.

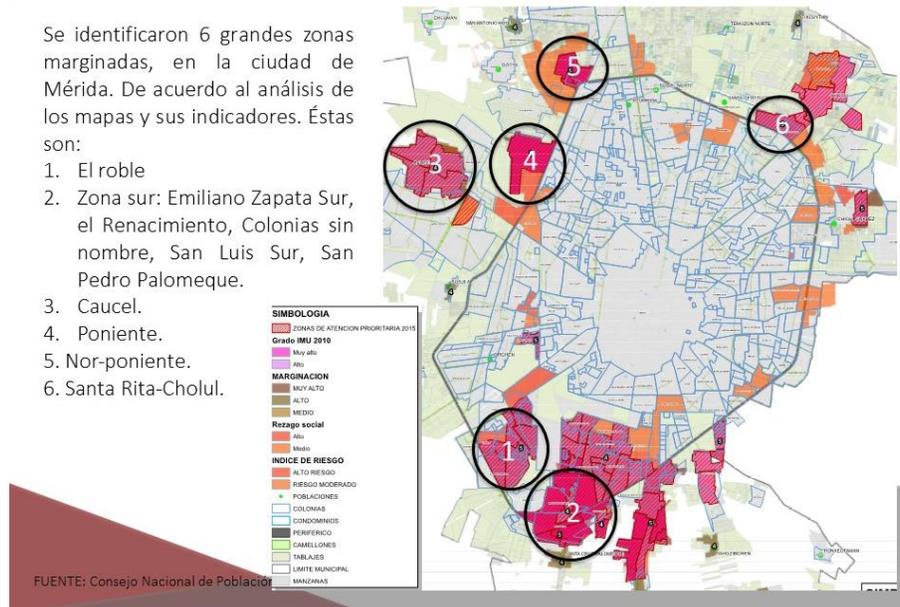


Imagen 1.5- Mapa de zonas potenciales con mayores problemáticas – Elaboración propia.

Para la identificación del problema central nos basamos en un método inductivo, de una escala macro a una escala menor. Esto nos fue de utilidad para entender la relación del problema específico con problemas de mayor magnitud, e inclusive relacionarlo con problemáticas que no pueden solucionarse directamente desde el diseño urbano pero que son importantes de considerar para no caer en ingenuidades.

Uno de los primeros retos fue empezar una investigación sin establecer un proceso metodológico que nos sirviese de guía en cada paso a seguir, y por lo tanto los objetivos de cada parte del trabajo no se definieron desde un inicio.

La idea era que los alumnos desarrollaran por si mismos una metodología, de manera que no se limitaran por una metodología específica, en el entendido de que no existe metodología única para la generación de proyectos de diseño urbano. Sin embargo, el costo de este proceso fue el atraso en los tiempos ya que el definir el problema de diseño urbano requirió de mucho tiempo, y por lo tanto los análisis considerados a cubrir en este primer semestre se vieron postergados en gran medida para continuarse en el semestre 2, que debería orientarse más al diseño que al análisis.

1.2- Reflexión del proceso formativo 2do semestre- “Elaboración proyectos de diseño urbano.”

El segundo semestre está conformado por 4 materias y el “Taller de Intervención”; este semestre está orientado a adquirir las competencias de Proyección de alternativas de transformación e intervención para el desarrollo construido.

Una de las materias con mayor importancia en toda la maestría fue la de “Metodologías del Diseño Urbano”. Esta materia es fundamental para el proceso formativo, ya que es la base para la generación de cualquier trabajo relacionado al diseño urbano.

Nos llevó al interés de conocer y analizar diferentes metodologías que se están utilizando en la actualidad, conocer cuáles son los aspectos fundamentales que consideran, cuáles son sus intereses y motivaciones que los llevan a considerar dichos aspectos, medir el grado de efectividad que se logra con su implementación considerando su operatividad, y reconocer los puntos asertivos y carencias que tenga como metodología de diseño urbano.

Reconoce que las propias metodologías están conformadas por multimétodos, o por diferentes fases en la cual cada fase requiere de su propia metodología para alcanzar los objetivos. Se conceptualiza el método como un proceso sistemático para conseguir algo, este requerirá de herramientas y técnicas específicas que posibiliten alcanzar los objetivos de cada etapa.

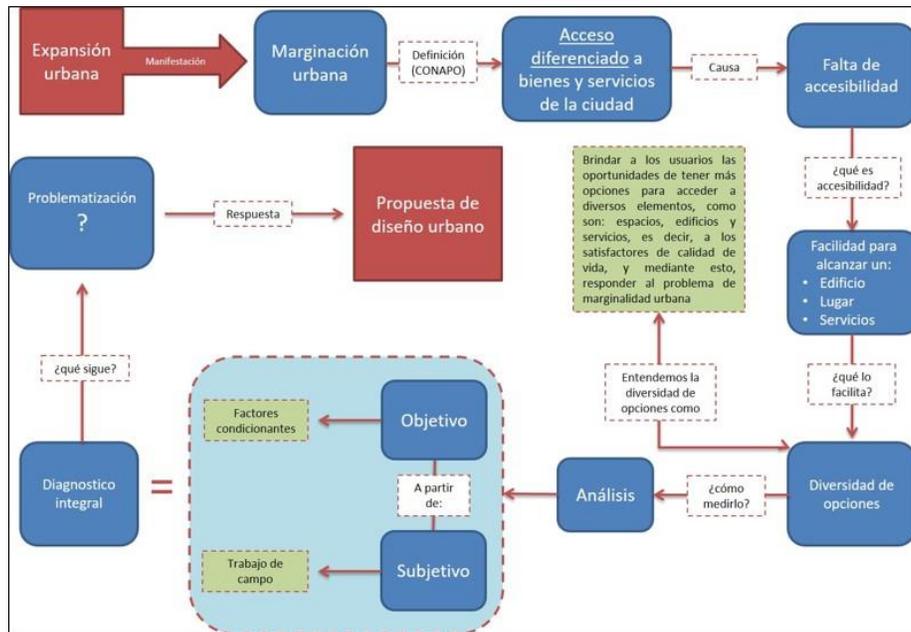


Imagen 1.6-Esquema metodológico de problematización- Elaboración propia.

Lamentablemente esta materia se da en el segundo semestre, y pienso que hubiese sido una herramienta útil que debería de impartirse desde el primer semestre, que ayude a tener un planteamiento claro de los objetivos que busca cada etapa del proyecto.

Por otro lado, se esperaría que los conocimientos obtenidos en esta materia fueran aplicados y aprovechados en los siguientes semestres, sin embargo, esto no fue del todo cierto, ya que la falta de definición de una metodología en el 4to semestre en la "Estancia Profesional" complicó los alcances y retraso el avance del trabajo por la falta de definición de los objetivos de cada paso en el desarrollo del "Plan estratégico".

Esto quiere decir que a pesar de que teóricamente la materia estuvo muy completa, no logra insertarse de manera efectiva en los procesos para el desarrollo de proyectos de diseño urbano realizados en otras materias.

Como materia de conocimiento teórico básico de este semestre tenemos “Los problemas de diseño urbano en la producción del espacio”. Esta materia estaba orientada en la definición y conceptualización de temas referentes al diseño urbano como “La Marginación”, “La segregación”, “La Inequidad”, “La Resiliencia”, entre otros, por lo que nos permitió adentrarnos en las discusiones que se están dando a nivel internacional y local, y plantea cual es el papel del diseñador urbano en estos cambios en las ciudades que son de relevante importancia en nuestro ámbito de estudio.



Imagen 1.7- Lámina ejemplo de conceptualización de problemáticas- Elaboración propia

La materia de “Participación y Diseño Urbano” tiene como objetivo sentar las bases de los mecanismos de participación ciudadana en los procesos de planeación del desarrollo urbano, los conceptos principales como gobernanza, gobernabilidad, desarrollo local, y las implicaciones que tiene la participación como forma de construcción de la democracia.

Para esto se tuvieron discusiones sobre las lecturas de los distintos temas, se nos presentaron herramientas como análisis FODA, entrevista, encuestas, sesiones

de discusión, o mecanismos de participación que nos servirían en los semestres siguientes para realizar diagnósticos, validar las propuestas estratégicas y construir la visión y objetivos mediante mecanismos de participación ciudadana.

La materia tuvo un buen contenido; aunque pudo haber sido más práctica y menos teórica, los objetivos planteados se alcanzaron en gran medida ya que el material con el que se trabajó fue muy completo y acertado.

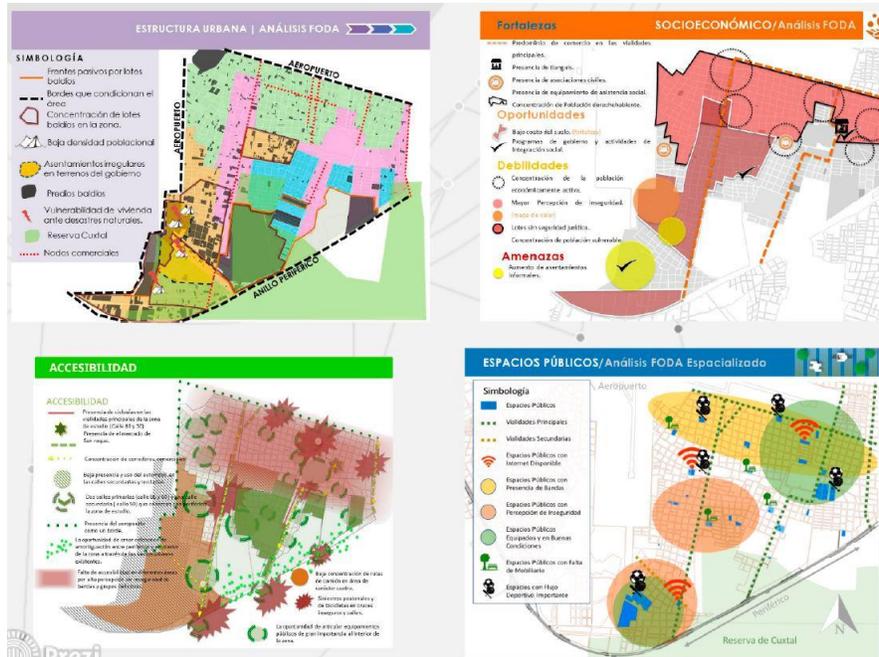


Imagen 1.8- Espacialización de análisis FODA- Elaboración propia del equipo de trabajo.

La materia de "Técnicas de representación" es una materia que como su nombre lo indica tiene como objetivo desarrollar métodos, técnicas y herramientas de representación gráfica para la comunicación de proyectos de diseño urbano.

En esta se enfatizó en que al momento de compartir o comunicar información, su representación en cuanto a formato y carácter estará condicionada por el receptor al cual va dirigida la información. Este creo que es uno de los aportes más valiosos de la materia, ya que nos hizo reflexionar respecto a si los medios de comunicación utilizados en cada etapa de un proyecto en un contexto determinado es el apropiado.

Reconocimos que en el taller de Análisis Urbano no se había considerado en ningún momento el tipo de interlocutor al que estaban dirigidas las presentaciones

realizadas, ni se había reflexionado en cuales eran los objetivos de las presentaciones, tampoco se había hecho una revisión de si lo que estaba en la presentación lograba comunicar las ideas del trabajo realizado de una manera clara y precisa, ni si la manera (formatos) en que estaba presentándose la información era la más adecuada.

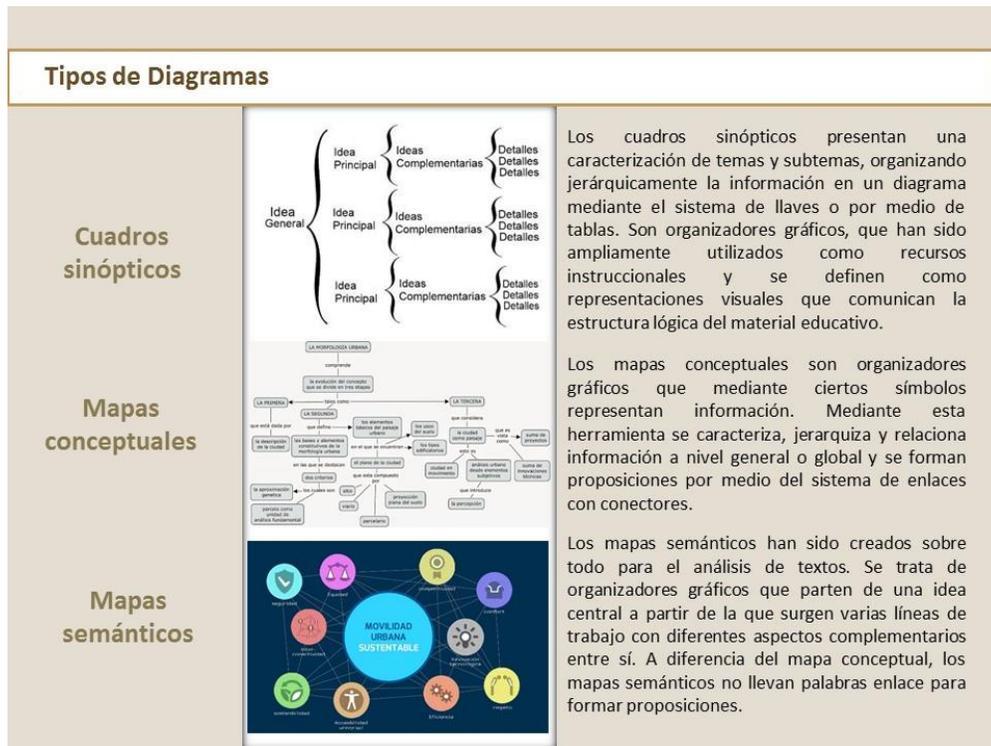


Imagen 1.9-Lamina ejemplo de tipos de diagramas- Elaboración propia

Lo que no fue de mucha utilidad en esta materia es que muchas de las herramientas planteadas y analizadas eran herramientas que ya se conocían por la mayoría de los alumnos ya que todos éramos arquitectos, sin embargo, esa reflexión que mencionamos es la que tenía un valor extra, no el aprendizaje técnico para la creación de la gráfica o el diagrama en sí.

Cabe destacar que esta materia en particular fue la que presento con mayor claridad la estructura a seguir durante todo el semestre, con objetivos claros y criterios de evaluación bien definidos. Esto ayudo mucho a la comprensión del contenido de la materia y a cumplir con las entregas sin contratiempos.

Como materia complementaria “El diseño y la Marginalidad Urbana” nos ayudó a fundamentar teóricamente el problema central “La marginalidad”, y que al ser un concepto complejo y muchas veces definido de distintas formas, requería de un entendimiento profundo y a su vez, la definición propia del concepto de “Marginación Urbana” como planteamiento dentro de nuestro “Plan Estratégico”.

Esta materia fue sin duda una materia clave, que hizo posible el avance en el desarrollo del Taller, ya que sin ella hubiésemos quedado débiles en la conceptualización y la fundamentación teórica del problema de diseño urbano, cosa que como comentaremos más adelante no sucedió en el 4to taller y complico en cierta medida la vinculación entre la definición de las problemáticas y las estrategias de diseño urbano.

El “Taller de proyección” fue el más activo y requirió una amplia variedad de herramientas tanto para el análisis como para la sistematización y representación de las estrategias por lo que a mi parecer fue el semestre más productivo de toda la maestría. En él se hicieron los análisis que no lograron completarse en el primer semestre, se definió la imagen objetivo, la visión y se generaron las estrategias de diseño urbano.

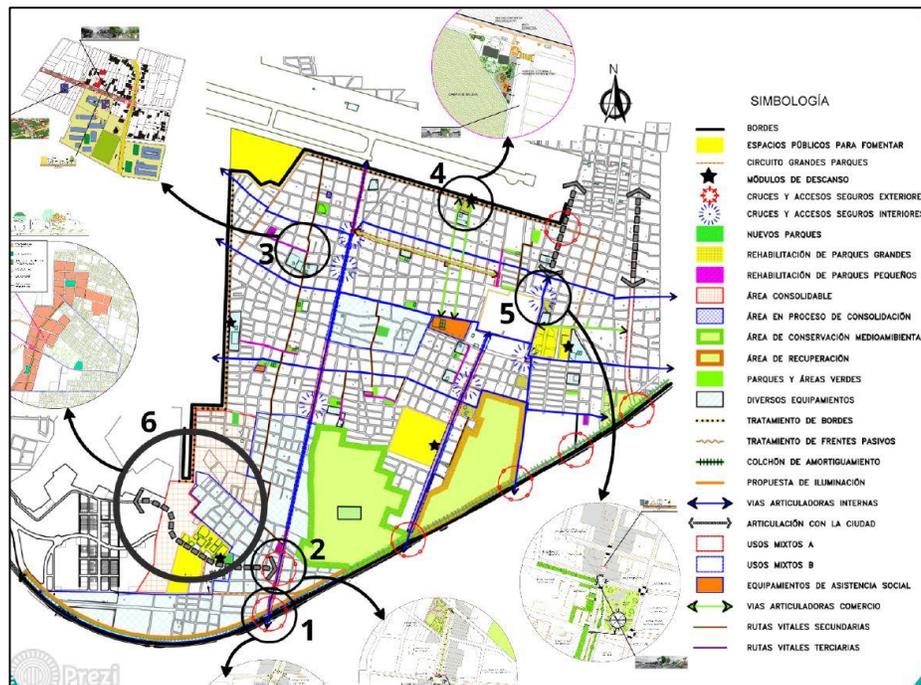


Imagen 1.10- Escenarios diseñados en el taller de Intervención- Elaboración propia.

Además se lograron desarrollar parcialmente “escenarios” a manera de proyectos de intervención urbana que sirvieran como ejemplos y se hiciera evidente los alcances y utilidad de un proyecto estratégico de este tipo, que si bien no tiene una delimitación clara como producto , es una herramienta intermedia de gran importancia entre los planes o programas y las acciones de intervención , que sirven de guía en la toma de decisiones al establecer objetivos , plantear criterios y priorizar las acciones en distintos plazos.

A pesar de que, en la etapa de “Definición de áreas de carácter” se complicó el avance del trabajo debido a la disparidad de opiniones entre los alumnos y los profesores, estas mismas discusiones finalizaron con una comprensión mucho más profunda de las condicionantes, y por lo tanto un aprendizaje más rico en ese sentido, siendo este a mi parecer el taller con más provecho de todos.

Como etapa intermedia entre el segundo y el tercer semestre, se tuvo el “Curso de verano con estancia en la ciudad de México”. En este pudimos observar cómo se está respondiendo a las problemáticas de una gran ciudad, visitamos diversos proyectos urbanos y platicamos con actores de diferentes ámbitos, tanto gobierno como colectivos y asociaciones civiles que están teniendo participación en la conformación de esa ciudad con el objetivo de reflexionar en las posibilidades que tenemos como actores en cuanto a la solución de problemas urbanos, reflexionar sobre lo que estamos haciendo en nuestra ciudad y que hace falta por hacer para llegar a la ciudad que queremos, y conocer los riesgos de no hacerlo.



Imagen 1.11- Laboratorio de la ciudad CDMX- Fotografía propia.

Entre algunos puntos destacables, presento las siguientes ideas recuperadas de las sesiones:

Algunos desarrolladores hipotecarios se han dado cuenta que es más eficiente trabajar con sus vecinos para facilitar los procesos de permisos y construcción, que imponer sus ideas.

El gobierno de la CDMX comprende que es necesaria la contratación de personajes externos que sirvan de mediadores para la obtención de información, la de divulgación y con ello conseguir la aprobación de la ciudadanía en sus proyectos urbanos.

El gobierno de la CDMX entiende la necesidad de producir soluciones nuevas, con mayor participación de creatividad y de juventud, por lo que ha creado un departamento exclusivamente para el desarrollo de ideas innovadoras, multidisciplinario, lleno de gente joven que sean proactivos en la búsqueda de una mejor ciudad.

Los profesionistas que tienen años de experiencia comprenden que para cambiar la dirección de los gobiernos y de sus ciudades, no solo se requiere un discurso desde la academia, si no que se debe buscar contactar, aconsejar e instruir a los actores que tienen la influencia y el poder para realizar los cambios.

Es sobresaliente que la gente joven en la CDMX, tiene un ferviente interés por participar de forma colaborativa para cambiar la situación actual de su ciudad, en beneficio de todos.

En todos los casos visitados, se hace evidente la necesidad de la participación del gobierno para regular los usos de suelo y su valor, ya que el mercado inmobiliario solo mejora las condiciones urbanas en busca de un beneficio privado, sin importar la pérdida de identidad cultural propia del sitio.

Es importante ver las nuevas formas de concesión que maneja el gobierno de la CDMX, donde se pueden realizar proyectos de gran albergadora con recursos 100% privados a cambio de ganancias estratégicas para los inversionistas,

que no solo no requieren dinero público, si no que mejoran las condiciones de seguridad, mantenimiento y habitabilidad del espacio público. Sin embargo, estos mismos procedimientos, aunque están sujetos al beneficio directo de los usuarios, aún les hace falta pensar en las cuestiones culturales y las consecuencias que estos cambios de imagen generan entorno a la plusvalía de la zona, así como en la necesidad de atender a todos los niveles de la sociedad, generando alternativas de consumo para todos los niveles económicos.



Imagen 1.12- El Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca- Agencia barrio- Fotografía propia

El gobierno de la CDMX, maneja actualmente un esquema de fideicomisos, que aseguran que la recaudación de recursos en una zona en específico sea específicamente utilizada en la misma zona, garantizando que existan los medios suficientes para la mitigación de factores negativos con el mismo desarrollo y evolución de la ciudad. Sin embargo, este sistema también priva a zonas de la ciudad que tiene menor crecimiento a que no se cuente con los suficientes recursos para su mejoramiento, partiendo a la ciudad en zonas con gran desarrollo y mejor calidad de vida, contra las zonas menos favorecidas y que presentan elevados niveles de marginación.

El gobierno maneja en su discurso público, la existencia de un valor intrínseco en los inmuebles y áreas de valor patrimonial sea histórico o artístico, sin embargo, únicamente se considera para su salvaguarda, la existencia de nombramientos

oficiales para los mismos que deben velar por su conservación, sin tener un claro proyecto de ciudad, donde sea este patrimonio el que ayude a mantener la identidad de la ciudad.

El aspecto reiterativo en todos los proyectos e intervenciones que visitamos es el de la participación ciudadana, que en sus diferentes grados de organización se está luchando por el derecho a la ciudad.



Imagen 1.13- Reflexiones sobre la Constitución de la Ciudad de México- Fotografía propia.

Ciertamente en la ciudad de Mérida aún no se presentan los problemas con la magnitud que se presentan en la ciudad de México, pero como dijo la Lic. Silvia Blancas (Coordinadora CETRAM) "estamos en el camino exacto para que se den todos los problemas, es cuestión de tiempo". Por lo tanto no hay que esperar a que eso ocurra para tomar medidas al respecto, inclusive es más económico prevenir los problemas con regulaciones en el desarrollo y planeación de la ciudad que intentar corregir errores que en muchas ocasiones serán casi irreversibles, mientras más avanzada esta una situación más difícil será intervenir con soluciones sencillas, y en esos casos la única solución serán intervenciones drásticas que seguramente tendrán más afectación y por lo tanto resistencia de un mayor número actores.

La experiencia del curso de verano fue muy provechosa como profesionistas para ampliar nuestras perspectivas, ubicarnos en donde estamos en cuanto a la

gestión y administración de nuestro territorio y conocer lo que se está haciendo en otros lugares.

1.3- Reflexión del proceso formativo 3er semestre- “Gestionar las diversas fases del proceso.”

El tercer semestre está conformado por 3 materias y el “Taller de Gestión”; este semestre está orientado a desarrollar las competencias de Gestión, aunque esta competencia empieza a desarrollarse desde el primer semestre, en este se prioriza conocer los criterios que permitan establecer un Modelo de Gestión y las consideraciones en cada etapa del desarrollo de un proyecto.

La materia de “Técnicas de implementación de proyectos” tenía como objetivo identificar métodos, técnicas y herramientas jurídico- administrativas, sociales, financieras y ambientales para sustentar la viabilidad de los proyectos de diseño urbano.

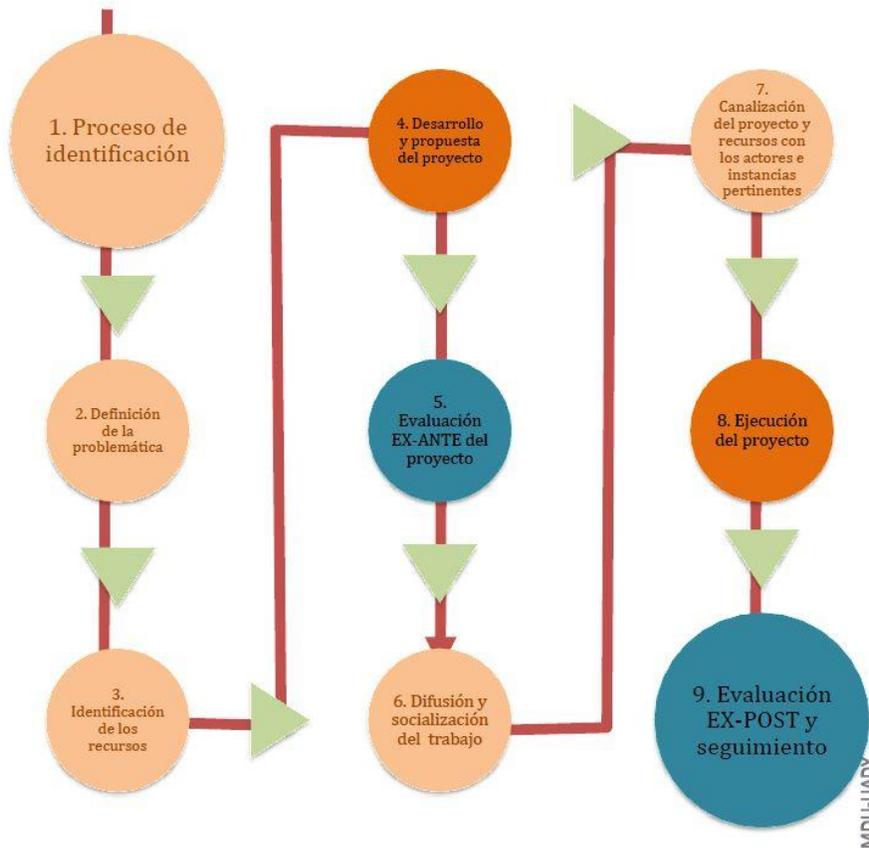


Imagen 1.14- Proceso metodológico- Elaboración propia del equipo de trabajo.

Esta materia se impartió en conjunto con dos profesores, lo cual trajo como beneficio que tuviese mucha información. *Modelo de gestión como herramienta-*

Gracias a la participación de un profesor que tiene experiencia real en la gestión de proyectos, se vieron muchos temas relevantes como la conformación formal de un proyecto para que sea viable, su financiamiento, su alineación con los programas de gobierno y en general todas las partes que lo conforman ; sin embargo la desvinculación en los temas entre profesores no logro que se cerrara debidamente el curso, quedando prácticamente como 2 materias con entregas distintas con la mitad de tiempo cada una.

Una materia que complemento de manera acertada la malla curricular es la de "Políticas públicas y diseño urbano". Esta materia tenía como identificar la legislación urbana y las políticas públicas que enmarcan las propuestas de diseño urbano.

Mediante un repaso histórico analítico nos permitió entender la razón de muchas de las situaciones del sistema político y económico del país, y como estas han ido orientando el desarrollo y crecimiento de nuestras ciudades.

Esto nos permitió comprender la conformación de los programas, el por qué los recursos públicos y las políticas públicas se orientan hacia ciertos objetivos, para poder analizarlos desde una postura crítica, cuestionar estos objetivos y a su vez considerarlos al momento de hacer propuestas, no para aprobarlos, pero para no caer en ingenuidades.

Por su parte, la materia de "Diversidad y diseño urbano" nos brindó un enfoque transversal referente a los criterios que debemos de considerar en todo momento en la concepción de un proyecto, sobre todo en proyectos relacionados con la ciudad en los que los usuarios somos todas las personas, las cuales tenemos distintas necesidades.

El ejercicio de la materia se basó en la reflexión referente al tema de "Genero" y "Diversidad" y en el conocimiento de herramientas que permitiesen evaluar los espacios públicos desde una perspectiva de Género.

Los temas y contenido de la materia fueron bastante completos y las discusiones en las sesiones fueron de provecho, sin embargo, me parece que faltó claridad con la estructura de la materia y los alcances en entregas, lo que pudo haber dado mejores resultados en los ejercicios realizados.



Imagen 1.15- Diagnóstico Urbano con perspectiva de Género DUG - Elaboración propia.

En el “Taller de Gestión” se realizaron distintas reuniones con grupos previamente organizados de vecinos y asociaciones en los que se validaron y complementaron las propuestas en el “Plan estratégico del Sur”.

Cabe reconocer que los enlaces que se realizaron entre los profesores académicos como representantes de la universidad y los grupos organizados de vecinos, facilitó enormemente el desarrollo de las actividades en el taller, ya que de otro modo no hubiesen dado los tiempos necesarios para concluir con los objetivos del semestre.

Fue muy grato confirmar que las propuestas eran lo más apegadas a los intereses y necesidades de la población de la zona.



Imagen 1.16- Taller con el grupo "Manos unidas por el sur"- Fotografía propia.

En las sesiones se obtuvo como resultado que la mayoría de nuestros diagnósticos estaban muy apegados a la realidad y al sentir de los vecinos, pero también fue provechoso el poder caracterizar e identificar las problemáticas por zonas o áreas de carácter, esto nos permitiría precisar en la ubicación de las intervenciones de modo diferenciado en toda el área de estudio.



Imagen 1.17- Taller con el grupo "El Renacimiento" -Fotografía propia.

El cierre del trabajo "Proyecto Integral Mérida Sur" se finaliza en este semestre, con una presentación hacia autoridades relacionadas con el tema y los profesores que nos orientaron para su realización. Sin embargo, la asistencia a la presentación final no fue la esperada debido a una falta de poder de gestión tanto por los profesores a cargo de la materia como nosotros los alumnos, que al no tener en cuenta lo que correspondía a cada parte, nos limitamos en esperar que los profesores convocaran y al final el resultado no fue de lo más satisfactorio.

1.4- Reflexión del proceso formativo 4to semestre-

"Estancia profesional, la experiencia con Umán."

El cuarto semestre tiene como objetivo la realización de un trabajo que sirva como evidencia de las capacidades adquiridas a lo largo de la maestría y que sintetice en un ejercicio dentro del ámbito real las etapas que deben de llevarse en el desarrollo de un proyecto de Diseño Urbano.

El semestre se complementa por la "Estancia Profesional Supervisada" que es el trabajo completo de diseño urbano en conjunto con un "socio" y el "Taller de integración" que plantea recuperar y sintetizar los saberes de las asignaturas de los tres talleres anteriores.

A pesar de lo que pudiera entenderse por "Taller de Integración", este taller está orientado a contrastar el modelo académico del proceso de diseño urbano y la práctica profesional para que el alumno defina una postura crítica como diseñador urbano.

Esto significa que presta su mayor atención a la retroalimentación y la reflexión en cuanto al proceso formativo llevado a cabo a lo largo de los 4 semestres de la maestría, y en identificar las debilidades y oportunidades que tiene el plan de estudio en relación a este proceso formativo, y en la reflexión personal acerca de las capacidades desarrolladas ante la expectativa de los alcances de la maestría en función de la labor profesional del diseñador urbano.

Esta materia tiene relevancia para los alumnos en el sentido de que puedan identificarse sus propias fortalezas e identificar áreas de oportunidad; así como generar una reflexión crítica hacia los trabajos desarrollados.

Sin embargo, ya sea por la estructura o la manera en que se plantean los ejercicios, esta materia parece más orientada a la identificación de oportunidades de mejoramiento del plan de estudios y no termina abonando del todo con el trabajo de la Estancia Profesional.

Cabe mencionar que la materia se impartió por 2 profesores en distinto horario, razón por la cual complico operativamente las sesiones.

Esto aunado a una falta de coordinación entre los profesores del "Taller de Integración" y la "Estancia Profesional", provoco que los esfuerzos se dividieran y terminaran atrasando las entregas.



Imagen 1.18- Taller Lego Serious Play© - Fotografía Propia.

A pesar de la comprometida labor por parte del equipo técnico para la elaboración de este documento, en este caso los alumnos de la Maestría en Diseño Urbano, reconocemos algunas carencias dentro del "Plan estratégico para la regulación de Umán" que, si bien son relevantes, estas no pudieron solventarse por distintas circunstancias, pero es importante tener en cuenta que son debilidades del propio ejercicio y que serían recomendables atender para la implementación real de cualquier estrategia aquí propuesta.

Se reconoce un vacío en la fundamentación teórica de algunas de las partes dentro de la metodología para la elaboración del Plan estratégico, y esto es una de sus debilidades más relevantes.

Esta situación se da por la falta de un planteamiento metodológico bien definido desde el inicio del trabajo. El ejercicio no se plantea con una metodología en específico, se deja una flexibilidad en el desarrollo del Plan con la finalidad de que los alumnos pudieran desarrollar su propia metodología, y esta no se vea limitada a una metodología en específico.

A pesar de tener sus ventajas, de experimentación y proposición, esta situación fue en contraposición al desarrollo del trabajo debido a que no se logró concretar y definir con prontitud la metodología a seguir, lo que ocasiono una serie de idas y vueltas en la exploración de alternativas, desperdiciando esfuerzos en algunos casos, y comprometiendo los plazos de entrega.

Debido a esta situación, y por la premura en tiempos, algunos diagnósticos quedaron muy superficiales.

Reconocemos que faltó agregar en las estrategias los indicadores que permitan evaluar la efectividad de las mismas, en relación al alcance de los objetivos específicos, y cómo estos están abonando a la solución del problema general. Es imprescindible que una herramienta de este tipo cuente con estos mecanismos de evaluación y seguimiento para poder evaluarlos a priori y que permita hacer las correcciones de la propuesta antes de su implementación. También es importante para que una vez implementada la estrategia, esta pueda tener un seguimiento que permita realizar los ajustes necesarios, que garanticen su efectividad y éxito en la mayor medida posible.

Los indicadores deberían de ser medidas directas e indirectas que den cuenta de aprendizajes, acciones, hechos, existencia de materiales, equipamientos, etc. que definen el desempeño y resultado del proyecto. Es importante señalar el medio de verificación de estos indicadores y la fuente de los datos. Un buen indicador nos debería permitir medir cantidad, calidad y tiempo.

Para esto se debió realizar los diagnósticos con un mayor sustento de datos cuantitativos y cualitativos, que nos permitieran establecer parámetros y evaluar de manera objetiva los elementos urbanos en cada eje. Lamentablemente esto implicaba una recolección de datos e información prácticamente desde cero ya que el Ayuntamiento de Umán, como la mayoría de los ayuntamientos de Yucatán a excepción de Mérida, no contaba con información suficiente que nos permitiese hacer estos diagnósticos y recabar la información de primera mano era operativamente complicado, por los recursos limitados tanto humanos como materiales.

Estas complicaciones, además se dan en un periodo difícil al coincidir con las campañas electorales, momentos en que la atención de las autoridades estaba en otros temas, al parecer “distintos” a los objetivos de nuestro proyecto, pero en realidad no pudieron reconocer que este trabajo era en sí una herramienta con potencial, que pudo y podría servirles de guía para sus propuestas.

Esta situación, es en sí, una buena experiencia ya que nos hizo enfrentarnos en un contexto real, y darnos cuenta que en el ejercicio real las circunstancias pueden presentarse como externalidades no contempladas al momento de plantearse un calendario, los alcances del trabajo y los compromisos de cada actor involucrado. Nos hizo caer en cuenta de que no todos los factores pueden controlarse, por lo que es imprescindible tener alternativas para ser proactivos y no reactivos ante las complicaciones.

PLAN DE TRABAJO																		
Mes	Febrero			Marzo			Abril					Mayo				Junio		
Semana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	24-19	28-03	05-09	12-16	19-23	26-30	2-7	09-14	16-21	23-28	30-03	07-12	14-19	21-26	28-2	04-09	11-16	18-23
Sistematizar	A			1														
Análisis							B											
Visión										2/C								
Proyecto estratégico															3			

Imagen 1.19 -Plan de trabajo con presentaciones y entregas parciales. Elaboración propia.

También nos sirvió para reconocer la importancia que tiene el lograr transmitir las ideas de una manera directa, clara y efectiva a sujetos clave; que esta comunicación requiere de una capacidad de síntesis muy asertiva, para la cual es

necesario tener una claridad completa del contenido del trabajo y de la función de cada una de sus partes.

Parece tarea fácil, pero vemos que no lo es, que independientemente del contenido de un proyecto o plan estratégico, la capacidad de comunicación puede darle el éxito o, por el contrario, limitarlo a un ejercicio académico que, por su falta de impacto, quede a lo mucho como referente para futuros estudios relacionados con el Centro Urbano de Umán.

1.5- Reflexión profesionalizante.

Como conclusión de la reflexión del proceso metodológico y el producto resultante se realiza una reflexión referente a las competencias adquiridas, cómo estas competencias cubren con las expectativas personales y las necesidades en el ámbito profesional.

Al iniciar mis estudios en la maestría en diseño urbano, mis expectativas de aprendizaje estaban orientadas al diseño de espacios públicos y proyectos urbanos entendiéndolos como intervenciones físicas debido a mi formación como arquitecto, y a algo de planeación en los usos de suelo debido a mi ejercicio profesional en el ámbito de la administración pública y por mis participaciones en el PMDU del municipio de Mérida y diversos proyectos como a poyo a otras dependencias.

Esta participación en proyectos es de hecho uno de mis principales motivantes para iniciar la maestría ya que me sentía limitado en cuanto a metodologías de análisis y proyectos, muchos de los ejercicios y análisis los hacía empíricamente, aprueba y error. Sin embargo, para mi sorpresa la maestría ofrece mucho más que eso, inclusive me di cuenta de que eso que yo esperaba terminó siendo una muy pequeña parte del ejercicio del diseñador urbano.



Imagen 1.21 -Recorrido en el área de estudio del "Proyecto Sur de Mérida-

Fotografía Propia.

Considero que entre las virtudes que presenta la maestría están la formación de conceptos y principios de diseño. El conocer los conceptos que se están discutiendo a nivel nacional e internacional, conocer las propuestas de intervención que han empleado con éxito en algunas ciudades, el discutir los criterios de diseño y posturas de distintos autores, las metodologías para llevar un proceso efectivo y eficiente, etc. Esto es a mi parecer lo más valioso que ofrece la maestría, ya que, si bien el alcance queda un poco limitado en el módulo de Gestión, pensaría que algunas cuestiones técnicas pueden ser adquiridas en la experiencia laboral y cuando uno se especializa en una u otra línea, pienso que, si se tienen bien definidos los principios las limitaciones técnicas o prácticas son superables.

Recordemos que no todos necesitamos saber todo, esta es una profesión que funciona en equipos de trabajo multidisciplinarios. La maestría promueve el trabajo en colaboración y participación de todos los integrantes de manera equitativa, me parece que los ejercicios que se proponen en las distintas materias propician de manera efectiva esa participación equitativa. A diferencia de la formación como arquitecto que es más individual, en los trabajos de la maestría en diseño urbano la mayoría de los trabajos se proponen ejecutar en equipo, condición que impone un nuevo reto por la diversidad de intereses, la necesidad de gestionar tiempos y de debatir posturas encontradas, pero da como resultado que al concluir estemos preparados profesionalmente para trabajar en grupos de trabajo multidisciplinario.

En cuanto al contenido de las materias me parece que están bien balanceadas entre materias teóricas, metodológicas, conceptuales, y de diseño, ya que cada una aporta algo valioso a la formación de los alumnos de la maestría.

En su mayoría las sesiones de clases propician a tener una postura crítica ante todo lo que se plantea, no existe la verdad absoluta ni un solo método aceptable, esto le permite al alumno cuestionarse y construir sus propias herramientas y conocer con mayor profundidad las existentes.

Por otro lado, a pesar de la buena formación profesional, la vinculación de los ejercicios de la maestría con otras instituciones y/o actividades se ve muy limitada, y por lo tanto el impacto que pudiesen tener los trabajos resultantes de esta.

Valdría la pena buscar espacios en los que los alumnos podamos intercambiar experiencias con alumnos o profesionistas de otros lugares, considerar un espacio para estancia profesional. Que se buscaran los espacios para presentar e inclusive concursar con proyectos en ámbitos fuera de la propia escuela como foros y congresos que impliquen una exigencia y promuevan el desarrollo de la competitividad como parte de nuestra formación.

Sería importante que se busque el aprovechamiento de los productos resultantes de los talleres, tratando de identificar problemas en escalas más manejables pero que permitan tener un alcance más profundo y detallado en las propuestas, posiblemente con socios de otros sectores que tengan una necesidad urbana legítima y no únicamente el de la administración pública que tiene muy "etiquetados" sus intereses.

Por ejemplo, vemos grupos de vecinos que se organizan para defender la ocupación de su territorio, y que están siendo desplazados por los grandes inmobiliarios (Caso Santa Gertrudis Copo), los cuales requieren de herramientas y asesorías (de planeación, jurídicas, organizativas), y que sin duda alguna estarían interesados en trabajar colaborativamente con la Universidad, y posiblemente el proyecto tendría un impacto real.

Gracias a la maestría me siento capaz de realizar análisis e investigaciones, proyectos de diseño e intervención, con propuestas que contemplen los principios de sostenibilidad, habitabilidad, competitividad, equidad e inclusión, que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

Durante este trayecto de formación académica en la maestría, identificamos la participación como elemento clave para la realización exitosa de los proyectos, por lo que uno de mis intereses es lograr introducir modelos de gestión

participativo dentro de los ejercicios relacionados con el desarrollo urbano y los procesos de transformación del territorio en los ámbitos que sea posible.

Estaríamos pensando entonces, en otro esquema de planeación y gestión en las ciudades. Como nos lo plantea Nan Ellin en su libro *Integral Urbanism*, en el que menciona que “la función de la administración pública dentro de la gestión urbana estaría cambiando su papel, sus facultades, cediendo terreno a una participación auténtica”, pero es difícil porque este nuevo esquema pone en riesgo el propio poder y autonomía con el que se han desenvuelto los gobiernos, de cambiar la gobernabilidad por la gobernancia.

La reflexión en pro de una mayor inclusividad va ganando terreno, siendo la participación ciudadana uno de los pilares del nuevo estilo de gestión urbana, sin embargo, la implementación de instrumentos y procesos participativos es todavía un gran reto.

Otro reto es el de concientizar a los ciudadanos en que deben involucrarse cada vez más en las decisiones que determinan el devenir de su ciudad, ya que es el lugar en donde viven, trabajan, se relacionan, y que sepan que el manifestar y defender sus necesidades es de suma importancia, y que es un derecho como ciudadanos.

Es ahí donde nosotros como profesionistas y agentes transformadores debemos de buscar los espacios en los que podamos transmitir esta nueva agenda, estos nuevos enfoques de ciudad, e invitar a los diferentes actores a participar con mayor interés y de manera más activa en los procesos de desarrollo de su ciudad, y en caso de no encontrar estos espacios, construirlos mediante el ingenio que será nuestra herramienta primordial para aprovechar al máximo nuestras capacidades y conocimientos.

Estamos a tiempo de prevenir el caos urbano y de llevar nuestra ciudad a mejores condiciones, pero tenemos que declarar y consensar hacia donde la queremos llevar y eso aún no está claro para muchos.

El ejercicio realizado durante la estancia profesional en conjunto con el socio colaborador, nos dio la oportunidad para aplicar todas las capacidades adquiridas durante la formación en la maestría, y esto nos permitió plantear de manera profesional propuestas relacionadas a la solución de problemáticas en el ámbito del diseño urbano en un contexto real.

Esto nos dio el espacio para poder hacer propuestas estratégicas fundamentadas por los conceptos teóricos aprendidos, que estuviesen analizadas y diagnosticadas mediante distintas herramientas como análisis estadísticos y espaciales;

También nos dio las bases para que las propuestas estuviesen guiadas por principios de diseño congruentes con la visión y la postura de los actores involucrados; que tuviesen un planteamiento de gestión basado en el diseño participativo que respondiera a los intereses de las autoridades del Municipio de Umán, las necesidades de los pobladores de Umán, la postura de la Universidad y los principios modernos del urbanismo relacionados a las teorías de urbanización, economía política de las ciudades, formas de consumo del espacio urbano, reconfiguraciones socio espaciales , pobreza urbana, degradación ambiental, entre otros temas de las ciudades que son los temas presentes en los debates de vanguardia del diseño urbano ; y otros temas desafiantes como la sostenibilidad, habitabilidad, competitividad, adaptabilidad y seguridad de los asentamientos humanos. Esto nos debería garantizar una mayor efectividad en el diseño de las estrategias.

A continuación, se presenta el Plan Estratégico, como resultado del trabajo en el 4to semestre de la maestría elaborado de febrero a julio del 2018. Se adjunta de manera íntegra el documento académico, por lo que contiene su propia introducción, conclusiones y bibliografía.

Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán

Movilidad | Espacio Público | Imagen Urbana | Patrimonio



Universidad Autónoma de Yucatán
Facultad de Arquitectura
Unidad de Posgrado e Investigación
Maestría en Diseño Urbano 2016 - 2018

EQUIPO TÉCNICO

Arq. Elia Macarena Bustos Jaimes
Arq. Sergio Augusto Chan Peniche
Arq. Esmeralda de León Lorenzana
Arq. Manuel Jesús Parra Rubio
Arq. Antonio Trujillo Muñoz

COORDINACIÓN TÉCNICA

Dr. Edgardo Bolio Arceo

mdu16.18@gmail.com

PRESENTACIÓN

La concentración de actividades en un espacio como es el centro urbano de Umán hacen de este un lugar propicio para la vitalidad¹ y el encuentro. La continua formación de dinámicas sociales en el espacio público, manifiesta la forma en que cada uno de los grupos se apropia del espacio a través del uso que pueden hacer de él, tanto los usuarios que residen el lugar como los que lo usan como espacio de tránsito cotidiano.

Debido al contexto que presenta la ciudad de Umán en sí, su vocación de zona industrial y como nodo de convergencia de diferentes rutas de transporte a nivel nacional, estatal, metropolitano e intermunicipal, la zona de estudio presenta conflictos en la eficiencia del funcionamiento del espacio público, al pretender que las actividades sean compatibles en escala y usuario.

La fuerza económica y competitiva de la iniciativa privada y una deficiencia en las herramientas para la regulación por parte del sector pública coexisten en un mismo espacio que se administra para el servicio de la población que habita y que transita el centro urbano.

En palabras de Jordi Borja, "La conquista implica iniciativa, conflicto y riesgo, pero también legitimidad, fuerza acumulada, alianzas y negociación", (Borja, 2001)² y para la ciudad, son las relaciones entre los ciudadanos y el poder las que se expresan en su espacio público.

Entendida como un sistema de redes donde confluyen la movilidad, la imagen urbana, el patrimonio histórico y las dinámicas en el espacio público, la ciudad de Umán en su centro urbano, privilegia al transporte motorizado sobre la movilidad peatonal o ciclista y a la ocupación comercial del espacio público sobre los demás usos; en un lugar que por su traza histórica y morfología no presenta las condiciones para soportar la carga de actividades que ha ido en aumento en el centro, lo que se traduce en un espacio desordenado visual y estructuralmente, propicio para la generación de accidentes viales y conflictos en el espacio público.

1. Bentley, Ian. "ENTORNOS VITALES, hacia un Diseño Urbano Arquitectónico más humano", 1999

2. Borja, Jordi. El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2001, p 91.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo surge en atención a la solicitud de la Coordinación Metropolitana de Yucatán (COMET) y el Ayuntamiento de la Ciudad de Umán para generar propuestas de solución a problemáticas en el espacio público mediante un proyecto de diseño urbano realizado en la ciudad de Umán, Yucatán.

Entre varios temas importantes, diferentes actores de la ciudad coincidieron en la necesidad de dar solución a problemas localizados en el primer cuadro de la ciudad. Intereses en común: la factibilidad y el impacto que tendría un proyecto de este tipo, fue lo que dirigió los esfuerzos en este lugar en particular.

En un principio, se decidió llamar al área de estudio "Centro Histórico"; sin embargo, por no ser una delimitación oficial, se optó por utilizar el término que la Carta Síntesis de la zona identifica como "Centro Urbano".

El objetivo es generar una propuesta de diseño urbano que contribuya a generar una dinámica más segura y accesible para todos, en especial la población vulnerable, crear los espacios óptimos para fortalecer la cohesión social e impulsar la conservación y revalorización del patrimonio.

Todo esto a partir de estrategias de diseño urbano que sienten nuevas bases para fomentar la generación de reglamentos fuertes, una coordinación eficiente y mejorar la gestión creando espacios de participación.

Como consecuencia de los tiempos políticos, la disponibilidad de recursos humanos, fechas de entrega e información disponible sobre la ciudad, se reconoce que el estudio del usuario no fue trabajado directamente con la sociedad civil.

A pesar de estar conscientes de probables sesgos, se decidió trabajar con representantes políticos, en el entendido de que su función es velar por los intereses de la ciudadanía.

Se entiende este ejercicio como un proceso cíclico y en constante evaluación, que promueva la participación social, evalúe su aplicación y permita que las mejoras pertinentes sean realizadas.

Con el fin de realizar un diagnóstico e identificar problemas de diseño urbano, se construyeron herramientas para completar la información físico- espacial a partir de reconocimientos visuales, encuestas y mapeos en horarios y días distintos.

Con la información obtenida se realizaron talleres participativos con funcionarios públicos para validar el diagnóstico y generar una imagen objetivo compartida por los asistentes.

El análisis muestra que las problemáticas encontradas tienen mayor incidencia en el espacio público, a pesar de que la atención y principal preocupación de las autoridades se centra en resolver el problema de la movilidad, en relación con los paraderos de transporte público, el tránsito de vehículos de carga pesada y el control del creciente fenómeno de los moto taxis.

Se identificó que las condiciones del espacio público privilegian el uso de vehículos motorizados, limitan las actividades humanas dejando a las personas en condiciones vulnerables y contribuyen a la pérdida de la cohesión social.

En respuesta se plantea una serie de estrategias organizadas en cuatro temas: movilidad urbana segura, espacio público equitativo, patrimonio valorado e imagen urbana recuperada.

Con un enfoque integral, se identifican acciones que deben ser realizadas en conjunto o consecutivamente, para obtener intervenciones exitosas que abonen efectivamente en la construcción de una mejor ciudad con oportunidades para todos.

Todavía queda mucho por hacer y se entiende que algunas soluciones a problemas del Centro Urbano pueden estar condicionadas a elementos externos. Se reconoce que el "Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán" representa un primer paso para enfrentar de manera integral los problemas urbanos, relacionando las causas que detonen los proyectos que harán de Umán un mejor lugar para vivir.



Imagen 1: Parroquia de San Francisco de Asís en Umán. Foto de archivo.

CAPÍTULO I : IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

ANTECEDENTES

La Universidad Autónoma de Yucatán ha tenido una larga y positiva cooperación con diferentes instancias gubernamentales. En el caso de la Facultad de Arquitectura y su Unidad de Posgrado e Investigación (UPI), se consolidó una cooperación con la Coordinación Metropolitana de Yucatán (COMET) y el Ayuntamiento de la ciudad de Umán, Yucatán, cuyo objetivo es realizar una propuesta de Diseño Urbano para la ciudad de Umán.

Se tomó en cuenta las capacidades técnicas del equipo de la Maestría, las condicionantes de tiempo y la fuerza de trabajo, así como las necesidades de Umán desde la perspectiva local y metropolitana que representara los intereses de los actores en cuestión.

Reordenamiento, movilidad, fraccionadores, crecimiento desordenado, entre otros, fueron algunos de los conceptos que surgieron en las reuniones de trabajo. Queda claro que hacen falta muchas cosas por hacer en la ciudad, por lo que es necesario hacer un ejercicio de balance y generar alcances factibles de acuerdo con los insumos existentes, la posibilidad de acceso a dicha información y su vigencia. Como primera aproximación, se solicitó al Ayuntamiento los documentos normativos y de información vigentes de la ciudad.

Un "Plan Estratégico" puede responder de manera efectiva a la solución de las problemáticas detectadas, realizando un diagnóstico y analizando los resultados en el área determinada.



Imagen 2: Reunión de trabajo con el D.H. Juan Pablo Peña de la Dirección de Obras Públicas del Ayto. de Umán. Fuente: Archivo propio.

A partir de estrategias que integran acciones, se cumplen objetivos a diferentes escalas en los ámbitos de acción identificados, planteando una ruta que identifique y priorice los factores que harán de esta, una cartera de proyectos exitosa.

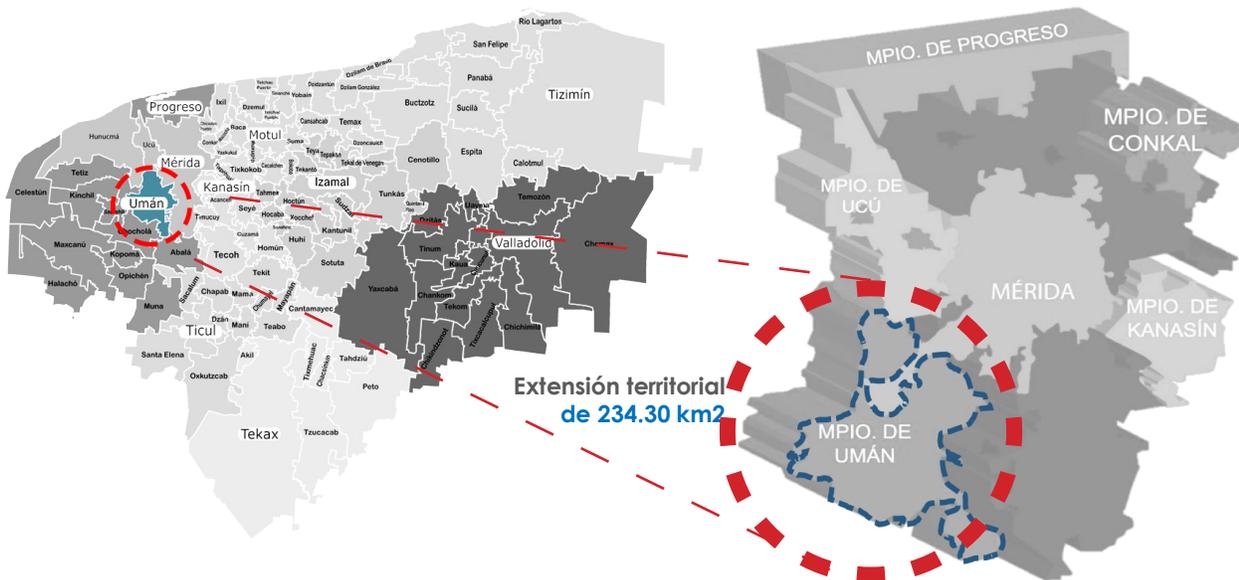
La discontinuidad en los procesos de administración y gestión de la ciudad por cuestiones partidarias, ha provocado una resistencia social hacia los cambios que se proponen en el lugar; en respuesta, es necesaria la generación de objetivos tangibles con proyectos que animen a la sociedad a participar activamente en la construcción de su ciudad.

Esta propuesta integra de manera transversal cuatro componentes que posibilitan su implementación: gestión, participación social, financiamiento y reglamentación.

JUSTIFICACIÓN

A nivel internacional el discurso que promueve la inclusión y la equidad en la ciudadanía es planteado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los cuales, en su objetivo 11 hablan sobre ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles (ONU-Hábitat, CEPAL, 2017)³.

Umán es un polo de crecimiento industrial a nivel metropolitano, de acuerdo a la Nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, lo que conlleva a la formación de dinámicas sociales, económicas y culturales que transforman a la ciudad y por ende, la vida de sus habitantes.



Mapa 1: Localización, relación metropolitana y extensión territorial del municipio de Umán. Fuente: Elaboración propia.

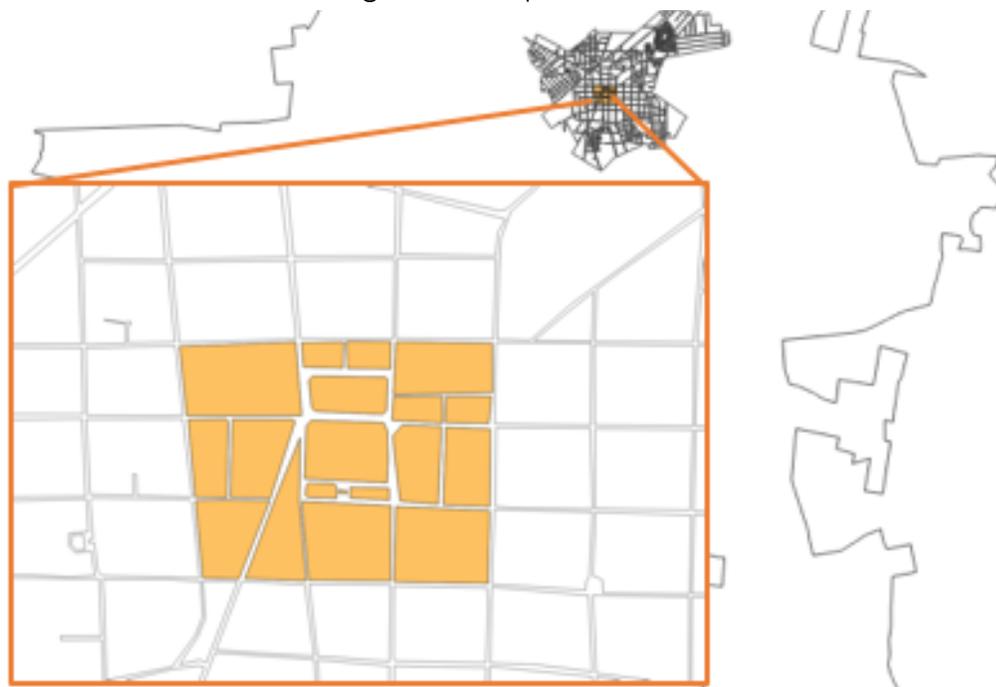
3. ONU-Hábitat, Soporte del PNUD para la Implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Resulta necesario generar estudios y proyectos que fomenten un futuro sostenible para todos; la eficiencia del gasto público, el ahorro de las economías familiares y el acceso a los satisfactores que las personas necesitan para desarrollarse plenamente.

En ese sentido, este trabajo representa un referente con una visión integral para la planeación urbana, identifica a Umán como parte de un gran sistema que enlaza relaciones económicas y sociales con las comisarías, la metrópoli y el estado. Es la puerta de la capital del Estado con el resto del país, por lo que resulta pertinente la implementación de estrategias que permitan la intervención en su centro urbano, de manera que se responda a las causas de los problemas que en su espacio urbano se suscitan, convirtiéndose en proyectos detonantes de cambios mucho mayores.

La relevancia de la actividad industrial y logística de Umán, su cercanía espacial y relación funcional con la ciudad de Mérida; el empleo de baja remuneración, así como el creciente dinamismo urbano y demográfico, destacan como los principales elementos contextuales a considerar para la interpretación de los resultados en el municipio de Umán y la aglomeración de la que forma parte, (COMEY, 2010)⁴.

Por lo tanto, se delimitó el área de estudio a trabajar en el Centro Urbano de Umán, de acuerdo al proceso de selección con actores del Ayuntamiento de la ciudad, como se muestra en el siguiente mapa:



Mapa 2: Representación del municipio, ciudad y centro urbano de Umán, Yucatán. Fuente:
Elaboración propia a partir de Q-Gis 3.0.

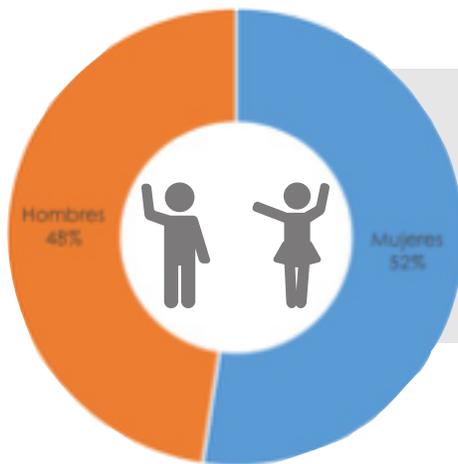
4. Umán tiene una participación relevante al especializarse localmente en la industria manufacturera, gracias a la infraestructura vial y férrea existente en torno al corredor industrial Umán - Mérida - Progreso; considerado como el principal eje de conectividad regional y de desarrollo metropolitano (COMEY, 2010)

DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

La ciudad de Umán, preserva en sus primeras cuadras edificios que por sus características formales, de material y de construcción, pudieran ser catalogados como Monumentos Históricos, a pesar de esto, no cuenta con documentos que delimiten oficialmente el área como Centro Histórico; por lo que se plantea, siguiendo la delimitación de la Carta Síntesis del Municipio y el Plan de Desarrollo Municipal de Umán, como Centro Urbano al área delimitada entre la calle 19 a la calle 25 de norte a sur y de la calle 22 a la calle 16, de oriente a poniente, como se observa en el siguiente mapa:



Mapa 3: Delimitación de la Zona de Estudio. Fuente: Maps-Google 2018.



Se encontró que en el Centro Urbano de Umán, viven 822 habitantes, de los cuáles, tan solo por 3%, la mayoría es representada por las mujeres, con 419 habitantes y 373 hombres.

Gráfico 1: Distribución de la Población por Sexo. Fuente: Elaboración propia a partir de información del INEGI 2010.

El área de estudio está conformada por las 18 manzanas que completan el primer cuadro de la ciudad de Umán.

Se define esta zona considerando los tiempos y alcances que la maestría permite para desarrollar el proyecto de diseño urbano. La relevancia que tiene en particular este espacio de la ciudad y las dinámicas que en él se desarrollan como nodo de conexión intermunicipal, de Mérida hacia Campeche y con el resto del país, así como su actividad industrial, hacen de este un lugar propicio para la intervención.

Es importante mencionar que, con el fin de proponer la mejor solución a los problemas encontrados en el área de estudio, las intervenciones propuestas en el Plan Estratégico para la Regulación de Umán no necesariamente se limitan al Centro Urbano, sino que las soluciones pueden estar planteadas en cuadras aledañas, tomando en cuenta el contexto urbano y la magnitud de la mejora.

El área de estudio está conformada por las 18 manzanas que completan el primer cuadro de la ciudad de Umán.

De acuerdo a la información obtenida en el INEGI (2010), la población del Municipio de Umán es de 50,993 habitantes, mientras que la población de la Ciudad de Umán es de 39,540 habitantes lo que representa el 77.54% de la población total del municipio.

Además de la población que habita el lugar es pertinente mencionar que, al ser una zona importante de servicios, comercio e interconexión a diferentes escalas, el usuario promedio no es el que vive en esta zona, por lo que la información estadística con respecto al Centro Urbano de Umán no corresponde en su totalidad con la población real que lo transita.

Las dinámicas que se presentan en el Centro Urbano, generan la circulación de gran cantidad de personas que utilizan el espacio público de la ciudad y que son consideradas en el planteamiento de las estrategias de solución de la problemática identificada.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como resultado de los análisis previos, se identificó que el centro de Umán es un espacio lleno de vitalidad donde convergen dinámicas económicas y sociales con una gran intensidad, siendo un núcleo de abastecimiento y servicios para los habitantes y para la población de las localidades aledañas, donde se acumula una gran cantidad de personas diariamente, considerándose un lugar de convergencia e intercambio nodal de transporte, ya que por él circulan diferentes tipos de transporte: tanto de carga, transporte público, privado, moto taxis, motos y bicicletas.

Esta dinámica se expresa físicamente en la apropiación del espacio público, lo cual genera una concentración de actividades económicas, sociales y culturales, en un espacio cuyas capacidades han sido rebasadas, manifestándose en conflictos entre peatones y vehículos, desorden o desequilibrio visual en los elementos que conforman la imagen urbana, deterioro o abandono del patrimonio histórico y cultural, congestión vehicular e inseguridad vial, así como contaminación ambiental y auditiva.

Por consiguiente, en un primer diagnóstico situacional del Centro de Umán, se plantea que el problema general radica en la inexistencia de lineamientos que establezcan una adecuada utilización del espacio, que promueva la realización de diversas actividades en el espacio público, o se establezcan jerarquías (ver gráfico 4).



Gráfico 3. Problemáticas identificadas en el Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

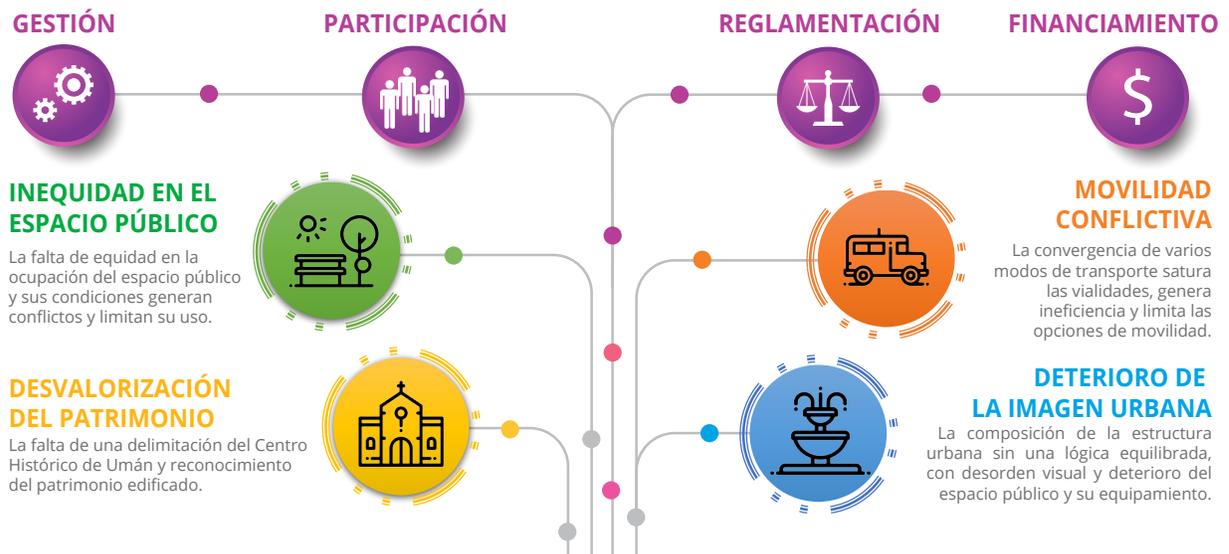
El centro de Umán no cuenta con las condiciones físico-espaciales para albergar las actividades que hoy se realizan en él, debido a que no fue diseñado para ello; sus usos y costumbres siguen siendo las mismas, pero algunas actividades han cambiado y el número de usuarios ha aumentado.

El incremento en la intensidad de uso como centro de abasto y punto de transferencia, ha llevado al centro de Umán a la saturación de los espacios que lo conforman.

Las dinámicas y formas de ocupación de los espacios se han realizado con base en los usos y costumbres de una época pasada y no contemplaron dentro de su planeación, el cambio de usos de suelo ni el crecimiento, tanto de las actividades como de la población que lo utiliza.

Así mismo, estas demandas han modificado los usos del espacio en función de las necesidades (en su mayoría comerciales y de servicios), transformando los edificios sin ninguna regulación, dañando la imagen urbana y la valoración del patrimonio, ocupando los espacios públicos de manera irregular, en un centro urbano que no cuenta con criterios de movilidad peatonal y seguridad vial adecuados.

Se identificó como tema prioritario que el núcleo de Umán presenta un esquema de centralidad que conlleva al funcionamiento ineficiente del mismo. Esta gran concentración de actividades en un espacio delimitado genera conflictos, ocasionados por una falta de regulación en distintos ámbitos y escalas de actuación.



PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN

CAPÍTULO II: PROCESO METODOLÓGICO

El proceso seguido para el desarrollo de este documento se basa en la identificación de las problemáticas urbanas de Umán y la propuesta de una herramienta para la generación de estrategias integrales que sirvan de base para el mejoramiento de las condiciones de la ciudad, el Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán.

Se plantean una serie de etapas con objetivos definidos, encaminados al desarrollo de estas estrategias. Comienza con el análisis situacional de la ciudad (fase 1) para la delimitación de la zona de estudio (fase 2) y del problema urbano general (fase 3). Se realiza una investigación de gabinete y estudio de campo (fase 4), donde con la ayuda de ciertas herramientas, se sistematizan los resultados obtenidos del análisis (fase 5).

Continúa el proceso con una síntesis y diagnóstico en el cuál se identifican relaciones entre causas y efectos de los problemas urbanos (fase 6), así como la jerarquización de estos. Concluyendo con la definición del problema de Diseño Urbano que será atendido en el Proyecto Estratégico (fase 7).



Imagen 3: Reunión de trabajo con el Arq. Andrés Zapata, originario de Umán.

Es necesario el planteamiento de Principios de Diseño que guíen las propuestas para dar paso a la generación de una imagen objetivo integral (fase 8), de la mano de cuatro componentes articuladores (fase 9): Gestión, participación, reglamentación y financiamiento. Estos elementos abonarán al planteamiento de las soluciones con un enfoque más articulado y aterrizado a la zona de estudio, donde no solo se hagan propuestas físico-espaciales, sino recomendaciones para una eficiente implementación (fase 10).

A lo largo del proceso de trabajo, se programaron reuniones con actores clave como representantes de la COMEY, funcionarios del Municipio de Umán y personas que han estado vinculadas de manera directa con la ciudad, que ayudaron a alcanzar los objetivos de cada etapa. Las reuniones permitieron establecer compromisos y objetivos para la toma de decisiones y la validación de las propuestas presentadas en el proceso.



Imagen 4: Taller participativo con autoridades del municipio de Umán.

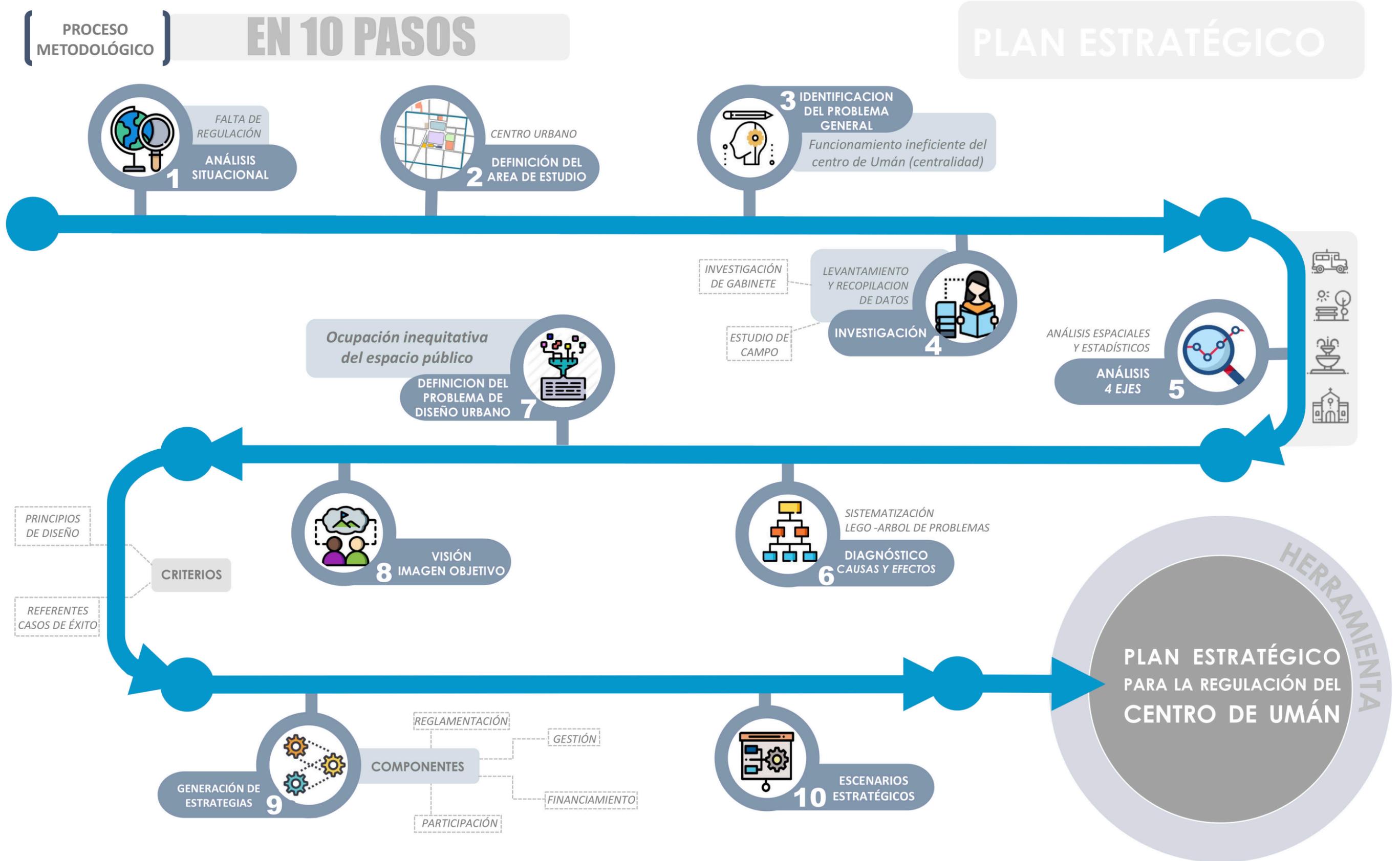


Gráfico 5. Proceso Metodológico del Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO III: ANÁLISIS

Una parte fundamental del proceso para la elaboración del proyecto, es la etapa del análisis de las diferentes dinámicas que se manifiestan en el territorio; a partir de éste, se definen los temas prioritarios a trabajar, sus causas, efectos y las relaciones que existen entre las distintas problemáticas urbanas y sus jerarquías.

Dichas problemáticas urbanas, limitan a los habitantes de Umán a ejercer su derecho a la ciudad, es decir, a disfrutar de las diferentes capacidades, opciones y libertades que esta debe brindarles. Los habitantes pierden el protagonismo debido a que las decisiones sobre la ciudad se realizan a partir de diversos intereses que no representan a la mayoría.

Como menciona Lefebvre, “el derecho a la ciudad es entonces restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del “buen vivir” para todos, y hacer de la ciudad “el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva”. (Lefebvre, 1975)⁵ Además, es en la ciudad donde convergen todas las dinámicas que la construyen en un proceso de constante actualización.

Para solucionar los problemas que se manifiestan en la ciudad, es necesario conocer la situación actual y las necesidades de los habitantes, lo cual sentará las bases para el planteamiento de alternativas para su solución. Como señala Harvey: “No es simplemente el derecho de acceso a lo que ya existe, sino el derecho a cambiarlo a partir de nuestros anhelos más profundos”. (Harvey, 2008)⁶

Para este análisis se identificaron 4 grandes problemáticas: movilidad conflictiva, inequidad en el espacio público, deterioro de la imagen urbana y desvalorización del patrimonio, donde los aspectos físicos se representan en mapas, así como los aspectos que no se pueden espacializar, pero están presentes y condicionan las distintas problemáticas.

MOVILIDAD CONFLICTIVA

En la conquista del espacio público se expresan las necesidades económicas, sociales, de movilidad y de esparcimiento de los diferentes usuarios, unos con mayor fuerza que otros, sin que sea la más urgente o necesaria aquella con mayor espacio conquistado, en ese sentido primeramente se analizó la movilidad urbana, con los siguientes componentes:



Flujo peatonal
y ciclista



Flujo de transporte
de carga



Saturación vial



Flujo del transporte
privado



Comercio informal



Seguridad vial



Flujo de transporte
público



Cruces conflictivos

5. Lefebvre, Henry. El Derecho a la Ciudad. España: Capitán Swing, 1968.

6. Harvey, David. La Condición de la Postmodernidad, 1998

ANÁLISIS

A partir de estos componentes se identifican y relacionan los elementos que influyen en las condiciones actuales que presenta la movilidad urbana en Umán.

Concentración de flujos

En los mapas siguientes se representa el análisis de flujos de los distintos modos de transporte que convergen en la zona de estudio y se separan en cuatro capas: peatonal, transporte privado, transporte público y transporte de carga pesada.

El flujo peatonal se encuentra casi de manera uniforme en las calles que rodean al centro, respondiendo a la diversidad de actividades que se realizan en él. La intensidad peatonal varía dependiendo de la hora y el día de la semana.

El transporte privado ocupa menor cantidad de vialidades en comparación con el peatonal, se aprovechan las conexiones más directas y se utilizan con mayor intensidad las de acceso y salida de la ciudad.

El transporte público se concentra en las vialidades que conectan con Mérida o con las comisarías, se genera un circuito de ascenso y descenso de pasajeros alrededor de la plaza central generando un flujo importante en las calles 20, 20 A, 21 y 18.

En cuanto al transporte de carga, el flujo es más directo, pero mantiene la necesidad de llegar al centro para distribuirse a su destino. Existen calles restringidas para el tránsito de estos vehículos en el centro durante ciertos horarios, sin embargo, frecuentemente no se cumple con la restricción, representado un riesgo para los demás usuarios, sobre todo para los peatones.



Mapa 4: Flujo peatonal y ciclista.



Mapa 5: Flujo del transporte privado.



Mapa 6: Flujo del transporte de carga.



Mapa 7: Flujo peatonal y ciclista.

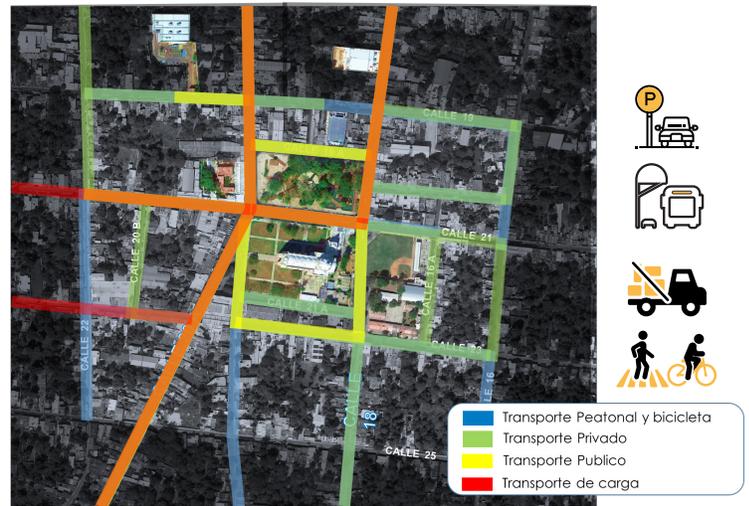
ANÁLISIS

En el siguiente mapa se espacializa el traslape de los diferentes flujos de movilidad, permitiendo ver una jerarquización de vialidades de acuerdo a su intensidad de uso. Esta información es complementada con un análisis de la presencia de moto taxis y de comercio informal.

La zona con mayor presencia de flujos de transporte se denomina como la “zona vial conflictiva”, esta coincide con la ubicación de los moto taxis y el comercio informal, más adelante se verá que también coincide con los paraderos del transporte público.

Al traslapar todas las capas se observa que en el centro de Umán convergen todos los tipos de transporte, esta situación genera una presión importante en el uso del espacio público. Dependiendo de los días y los horarios la saturación vial se hace presente y las calles se llenan de moto taxis, agregando el flujo de camiones de carga pesada, el transporte público. Todos circulando a la velocidad que el tráfico les permita, sin respetar límites mínimos, máximos ni tiempos de espera.

A partir del análisis se identifica que la zona con mayor ocupación del espacio público, incluye no sólo el flujo vehicular, sino el peatonal también. Manifiesta una intensidad de uso que somete a los usuarios a condiciones de seguridad inapropiadas, aunado a una educación vial deficiente y elementos urbanos orientados al transporte motorizado, vulnerando al peatón.



Mapa 8: Traslape de capas de flujos de todos los modos de movilidad.



Mapa 9 : Zona vial conflictiva con presencia de mototaxis y comercio ambulante.



Mapa 10 : Zona de mayor ocupación.

Cruces conflictivos

Como parte de los trabajos realizados para elaborar el diagnóstico de movilidad en Umán se realizó una identificación y clasificación de los cruces presentes en el área de estudio que complementa el análisis de flujos realizado anteriormente. Estos se clasificaron por su densidad vehicular: baja densidad, media densidad, alta densidad y muy alta densidad.

También se identificaron cruces que manifestaron un cambio en sus densidades por horarios y dinámicas específicas. Cruces de baja a media densidad que se ubicaron mayormente donde se existe equipamiento con actividades matutinas/vespertinas, como son escuelas primarias, centros deportivos, iglesias, etc. Cruces de alta a muy alta densidad que se localizaron en las dos esquinas donde se encuentran presente el mercado y comerciantes, estos cruces de alta densidad aumentan cuando las actividades comerciales se encuentran activas, por lo regular en horarios matutinos y fines de semana.

Esta capa de cruces conflictivos se sobrepuso al de zona vial conflictiva y al del espacio de ocupación conflictiva, dando como resultado un área de prioridad conflictiva donde se localizó el cruce de mayor densidad vehicular.

Este cruce estratégico presenta las condiciones menos favorables para el peatón y con mayor vulnerabilidad para las personas, también en este cruce se identifica la confluencia de todos los tipos de movilidad presentes en el centro urbano de Umán: peatones, ciclistas, tricitaxis, moto taxis, motos, vehículos privados, combis, autobuses y transporte de carga pesada.

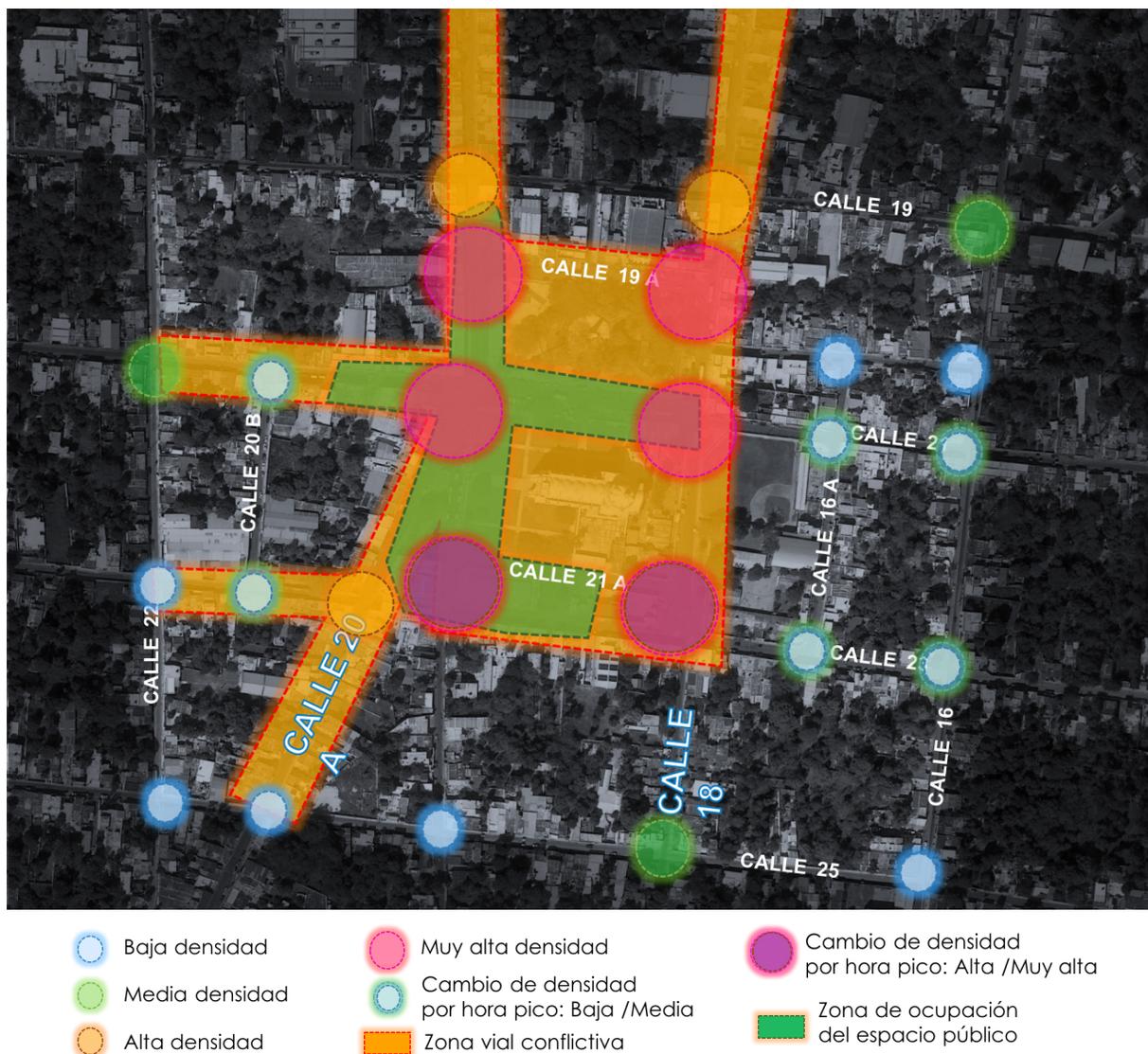


Imagen 5: La convergencia de todos los tipos de movilidad sin un respeto vial, genera una presión importante sobre los usuarios más vulnerables. Fuente: Elaboración propia, Umán 2018

Como resultado de los análisis se identificaron las siguientes problemáticas principales que afectan directamente en el espacio público y contribuyen a una movilidad conflictiva:

- Falta de educación vial
- Límites de velocidad no establecidos
- Cruces y vialidades conflictivas
- Saturación vial
- Infraestructura orientada al tránsito de vehículos motorizados

Estas problemáticas vulneran de manera importante la seguridad de las personas y contribuyen de manera importante a la inequidad en el uso del espacio público.



Mapa 11: Traslape de capas del análisis de cruces conflictivos y movilidad conflictiva. Fuente: Elaboración propia.



INEQUIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

En el centro de Umán convergen diferentes usos y actividades. La falta de equidad en la ocupación del espacio público y sus condiciones físicas y espaciales generan conflictos y limitan su uso, para analizarlo identificamos estos componentes:



Ocupación de las banquetas por los comercios



Espacios inadecuados para el tránsito peatonal



Saturación en los espacios de flujo peatonal



Conflictos por ubicación de paraderos



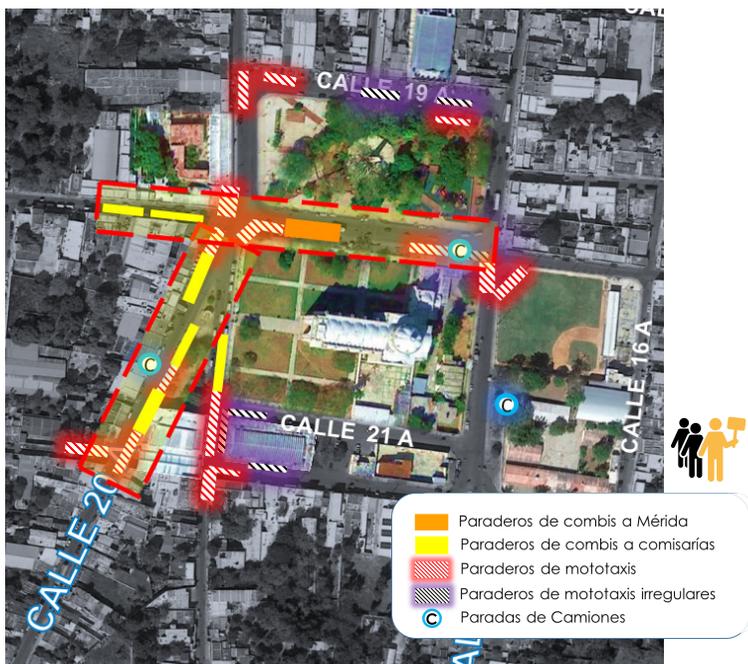
Mobiliario inadecuado para distintos usos

Umán presenta un esquema de centralidad que distribuye sus principales espacios de servicio, comercio, transporte y esparcimiento en las primeras cuadras de la ciudad. Es donde se realizan dinámicas de abasto, encuentro, interconexión, traslado y servicios.

Debido a esto y al crecimiento acelerado que ha tenido la población, es que el centro se ha visto rebasado en capacidad y en el espacio público se puede ver cómo los diversos usuarios se encuentran en una lucha constante por ocupar un lugar. Los vehículos de carga, el transporte público, ciclistas y peatones, no disfrutan de la misma calidad en el espacio.

Como parte de los análisis se ubicaron los paraderos de distintos medios de transporte como moto taxis, combis, autobuses, entre otros, con el fin de identificar las zonas donde se concentran y posteriormente sobreponer esta concentración con otras capas como de usos de suelo y vialidades con mayor tránsito para identificar las relaciones que existen entre estas variables.

Uno de los actores principales usuarios es el transporte público y la ocupación que generan sus paraderos. Su ubicación responde a lógicas de tiempo y



Mapa 12: Localización de paraderos de los diferentes modos de transporte público. Fuente: Elaboración propia.

de funcionamiento de acuerdo al comercio existente, lo cual genera un conflicto en las principales vialidades de acceso y salida de la ciudad, puesto que generan embotellamientos en puntos clave donde, además, coincide con el flujo peatonal.

Como conclusión determinamos 2 áreas prioritarias, una que abarca la calle 21 entre el supermercado y el parque, y otra en la 20-A a un costado del parque triangular y el mercado de frutas.

El centro de Umán funciona como nodo de abasto tanto para las personas residentes como para los de las comisarías aledañas del municipio, lo que propicia la ocupación por parte de un alto número de comerciantes, cuyos puntos de venta se presentan en buena medida en los alrededores de los paraderos de transporte público ubicados en el primer cuadro de la ciudad.

La mayoría de estos puestos son “ambulantes”, con la intención de estar al paso de los consumidores, se asientan en algunas banquetas ocupándolas parcial o totalmente, lo que orilla a los peatones a circular en el arroyo vehicular, poniendo en riesgo su integridad.



Imagen 6: Fotografía tomada en el área de estudio a un costado del mercado principal un domingo por la mañana. Fuente: Elaboración propia.

Esta situación complica la movilidad a pie y conlleva a una situación de conflicto entre usuarios por el espacio público. Evidentemente, en este conflicto, el más perjudicado es el peatón, ya que los transportistas (principalmente mototaxis) tienen dominada la vialidad y por su parte los comerciantes dominan las banquetas y desplazando al peatón.

Para poder analizar las condiciones de la movilidad peatonal, se realizó una evaluación de las condiciones físicas de las vialidades. Se evaluaron atributos como obstáculos en las banquetas, ocupación por comercio, intensidad de uso de la vialidad y de las banquetas.

ANÁLISIS

Como resultado, se determinó que las zonas que conforman los alrededores del mercado y vialidades a los costados del parque presentan condiciones inadecuadas para el uso del espacio público.

Otro factor que limita a los peatones a circular libre y cómodamente por las banquetas son los aspectos físicos.

El 51% de las banquetetas del área de estudio tienen un ancho menor a 1.2m, en algunos casos inexistentes, la mayoría se encuentran en condiciones de deterioro y presentan una serie de obstáculos como postes, señaléticas, rampas de acceso, teléfonos públicos, obligando al peatón a circular en los arroyos vehiculares.

Para diagnosticar las condiciones del espacio de movilidad peatonal, se realizó un levantamiento físico del ancho de las banquetetas que se relaciona con el registro de las vialidades con mayor intensidad peatonal y de ese modo, se identifican las vialidades que tienen un uso intenso sin las condiciones adecuadas.

Como resultado, se identificaron tres zonas prioritarias por atender en relación con la movilidad peatonal.

Casi el 50% de las banquetetas del área de estudio presentan dimensiones inferiores a las mínimas recomendadas, por lo que limitan el desplazamiento peatonal en algunas zonas.

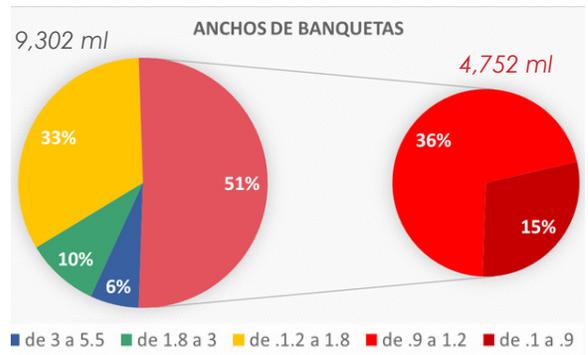
Así mismo, su diseño "tradicional" pasa por alto la movilidad peatonal ya que, a pesar de la intensidad de uso la infraestructura vial no ofrece con cruces seguros peatonales o ciclistas.



Mapa 13: Limitantes para la movilidad peatonal. Fuente: Elaboración propia.



Mapa 14: Dimensiones del espacio para la movilidad peatonal. Fuente: Elaboración propia.



El 51% de las banquetetas del área de estudio tienen un ancho menor a 1.20 metros.

Gráfico 6: Características de las banquetetas. Fuente: Elaboración propia.

DETERIORO DE LA IMAGEN URBANA

La imagen urbana se integra por diversos criterios como son: confort, legibilidad, orientación, variedad y armonía entre sus componentes, estructurales y estéticos.

Transmiten a sus habitantes una perspectiva de la ciudad legible, armónica y con significado, es decir, generan espacios identificables y fáciles de comprender.

Uno de los elementos de mayor significación e identidad para la ciudad, es el espacio público, y son todos aquellos que en la traza urbana quedan definidos por los paramentos de la edificación o los límites de predios. En donde la población circula, se reúne, descansa o se recrea.

Estos forman parte integral de la escena urbana y su importancia estriba, además, en que en ellos se desarrollan múltiples actividades y manifestaciones culturales de la población como: ferias, fiestas, tianguis y mercados, reuniones sociales, etc., mismas que son diferentes en cada barrio de la ciudad. Las expresiones culturales, imprimen a la ciudad un carácter e identidad diferente, tienen gran importancia para la plástica urbana, imprimiendo por tanto diferencias entre el contexto de la ciudad.

En el Centro Urbano de Umán, se manifiestan algunos problemas que dañan la imagen urbana, para su análisis identificamos los siguientes componentes:



Desorden en las fachadas



Excesiva publicidad



Afectaciones a la imagen por el comercio informal



Invasión del espacio público y el espacio aéreo



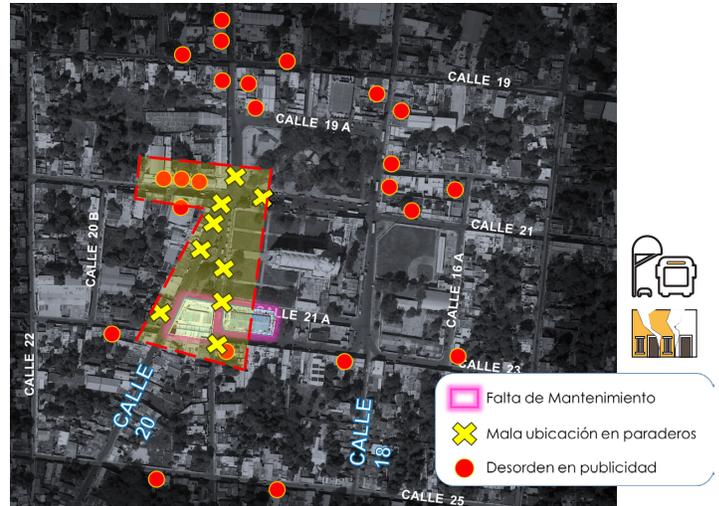
Desequilibrio visual en los elementos arquitectónicos o paramentos

Todos estos elementos conllevan a que el espacio urbano sea poco legible y pierda los elementos característicos que lo distinguen, se pueden apreciar a partir del diagnóstico, que son ocasionados por diversos factores, como: la poca regulación de los cambios de usos de suelo (o la incompatibilidad de los mismos).

En el mapa 15, se puede apreciar la espacialización de las problemáticas antes mencionadas, donde se ubican con recuadros color rosa, los equipamientos con falta de mantenimiento y con deterioro de condiciones tanto por dentro como por fuera de los mismos, las equis en color amarillo representan los paraderos de transporte público mal ubicados, que por sus condiciones físicas afectan la imagen del lugar, a su vez, los círculos en color rojo indican los comercios formales que ya han deteriorado las fachadas por invasión de la publicidad, generando un desequilibrio visual en los elementos que componen la imagen urbana del Centro de Umán. Por último, el recuadro color amarillo representa el área prioritaria donde se concentra el mayor número de problemáticas y donde será necesario intervenir de manera integral.

ANÁLISIS

Los problemas anteriormente mencionados, conllevan a que existan intervenciones arquitectónicas o urbanas que modifican la morfología de la ciudad a través del tiempo, esto aunado a la inexistencia de lineamientos oficiales que regulen y conserven la imagen urbana de la ciudad, de seguir bajo este esquema el centro de la ciudad podría perder los elementos urbanos y arquitectónicos que la han caracterizado a lo largo de su historia y que dan identidad a sus habitantes.



Mapa 15: Espacios públicos deteriorados y afectados por publicidad. Fuente: Elaboración propia.

Si bien sabemos que actualmente la administración encargada de ver estos temas en el municipio de Umán, tiene más control sobre la imagen urbana y establece algunas restricciones o recomendaciones al respecto, es necesario establecer mecanismos integrales que ayuden a preservar y cuidar la imagen urbana del centro de Umán.

DESVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO

En el Centro de Umán, existen algunos problemas urbanos que se expresan de manera física en el espacio público y que están deteriorando el patrimonio de la misma, estos son: las modificaciones y/o destrucción de las edificaciones con valor histórico, lo cual conlleva a que éstas vayan perdiendo su valor económico-funcional con el paso del tiempo, de igual forma existe poco reconocimiento de la historia y de los elementos antiguos con los que cuentan, ocasionando la pérdida de identidad de la ciudad con su historia y sus raíces, generando que se abandone el centro urbano como espacio para vivir.

Estos elementos mencionados anteriormente, son efectos que se manifiestan de manera física en el área de estudio, y son ocasionados por varios componentes, por ejemplo:



Falta de delimitación oficial del Centro Histórico



Transformaciones tanto arquitectónicas como urbanas

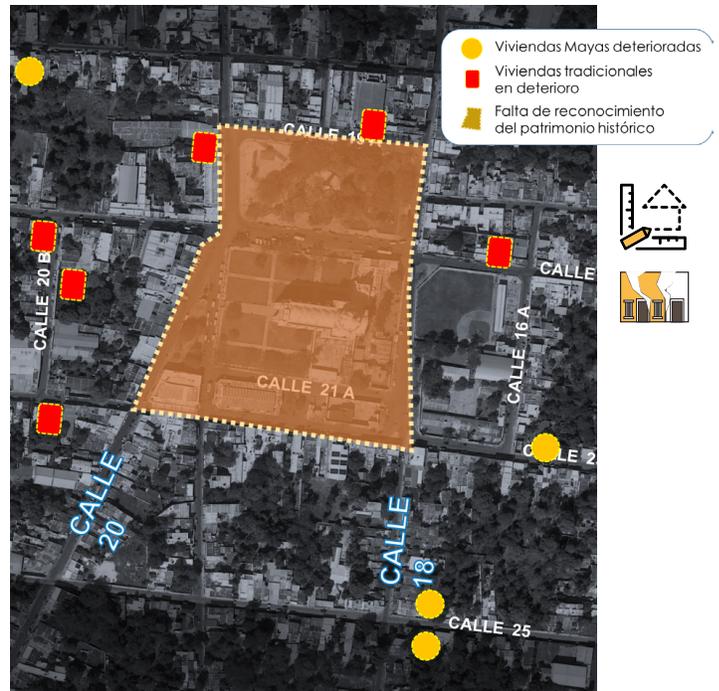


Cambios de usos de suelo



Deterioro de los elementos históricos y urbanos de valor

En el mapa 16 se puede apreciar la espacialización de las problemáticas antes mencionadas en el Centro de Umán, donde se ubican con círculos color amarillo, las casas Mayas tradicionales con deterioro en sus condiciones físicas y abandono de las mismas, los recuadros de color rojo reflejan la ubicación de casas antiguas tradicionales con marcado deterioro en sus condiciones exteriores (fachadas o paramentos), y el recuadro color naranja refleja la falta de reconocimiento del patrimonio histórico del Centro de Umán, tanto de documentos oficiales o dependencias que lo avalen como tal, y que los habitantes reconocen con elementos característicos que le dan valor e identidad a la ciudad.



Mapa 16: Localización de patrimonio desvalorado. Fuente: Elaboración propia.

Se denomina patrimonio histórico al conjunto de bienes, tanto materiales como inmateriales, acumulados a lo largo del tiempo. Estos bienes pueden ser de tipo histórico de diversa índole, artístico (arquitectónico, escultórico, etc).

El concepto de Patrimonio es amplio e incluye los paisajes, los sitios históricos, los emplazamientos y entornos construidos, así como la biodiversidad, los grupos de objetos diversos, las tradiciones pasadas y presentes, y los conocimientos y experiencias vitales. El conjunto de elementos naturales o culturales, materiales o inmateriales, heredados del pasado o creados en el presente, en donde un determinado grupo de individuos reconoce sus señas de identidad.

Ahora no sólo los grandes monumentos o tesoros forman parte del Patrimonio Histórico sino también vestigios arqueológicos, iglesias, casas antiguas, libros y archivos, máquinas o instrumentos, viejas costumbres, las artesanías, etc.

Los problemas anteriormente mencionados, generan que el Centro de Umán vaya perdiendo gradualmente los elementos de valor que le dan identidad y lo diferencian de otros lugares, ya que si se continúa con este panorama, las intervenciones que se hagan o tengan que ver con el patrimonio de la ciudad, los elementos importantes que la caracterizan irán perdiendo su valor tanto histórico como económico, lo cual puede generar el abandono de los inmuebles ocasionando el deterioro de los mismos, debido a la falta de regulación o lineamientos que intervengan en el reconocimiento y conservación del patrimonio, tanto arquitectónico, cultural e histórico.

CAPÍTULO IV: DIAGNÓSTICO

Para la síntesis e interpretación de los análisis de problemáticas organizadas en los 4 ejes sobre los que se realizó el trabajo, se utilizaron varias metodologías que permitieron la identificación y sistematización de las problemáticas.

Si bien los conceptos fueron separados por ejes durante el análisis para tener claridad en la identificación de problemáticas, es importante mencionar que en el espacio urbano todos los temas se encuentran interconectados como un sistema que funciona a la par.

CAUSAS Y CONSECUENCIAS

Una de las herramientas utilizadas fue el Árbol de Problemas; es una herramienta que tiene como objetivo plantear y ordenar de manera estructurada las causas y efectos de las problemáticas para que, a partir de esta sistematización, se logre determinar el problema diseño urbano. Recoge las condiciones negativas percibidas y analizadas del entorno a trabajar, así como las causas detonantes que permitirán establecer objetivos para la intervención desde el Diseño Urbano, que impacten en las causas, no en las consecuencias, y que atiendan al mayor número de problemáticas.

El ejercicio se realizó mediante una lluvia de ideas en equipo y requirió de varias sesiones para establecer jerarquías de las problemáticas, separar las causas primarias de los efectos, para después hacer conexiones entre ellos, dando como resultado las siguientes tablas:

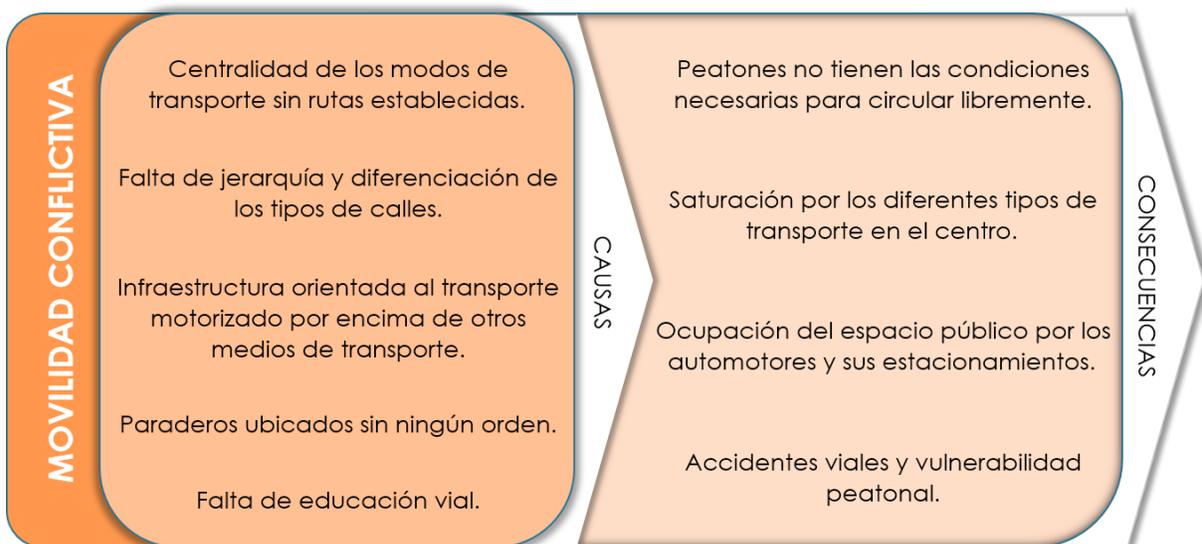


Tabla 1: Causas y efectos de la problemática de Movilidad Conflictiva. Fuente: Elaboración propia.



Tabla 2: Causas y efectos de la problemática de Inequidad en el Espacio Público.

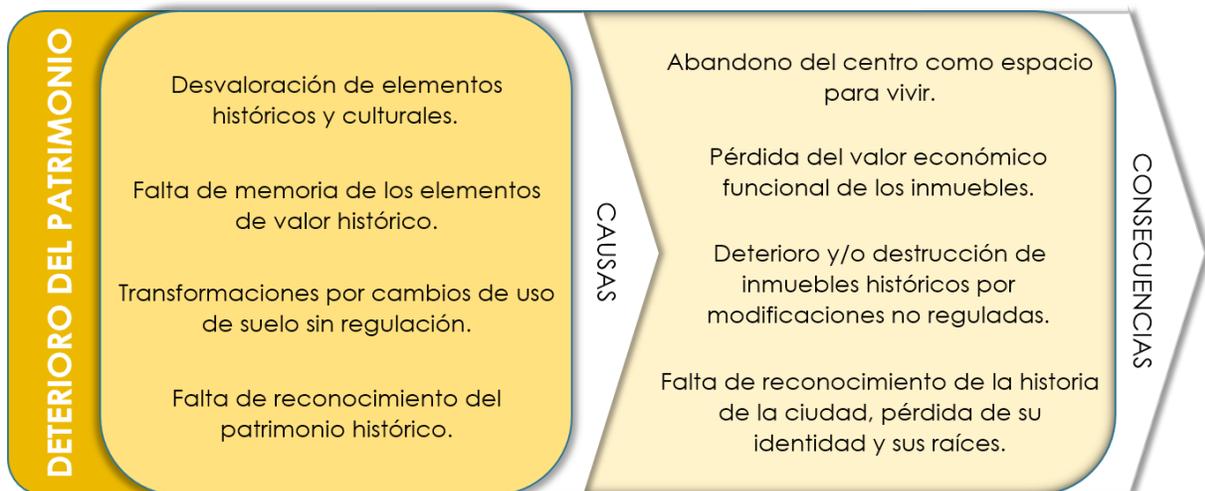


Tabla 3. Causas y efectos de la problemática de Deterioro del Patrimonio. Fuente: Elaboración propia.



Tabla 4. Causas y efectos de la problemática de Deterioro de la Imagen Urbana.

INTERRELACIÓN Y JERARQUIZACIÓN

Otra herramienta utilizada fue el Taller de Lego Serious Play, el cual implementa una metodología que fomenta la creatividad y el trabajo colaborativo, donde se realiza una serie de preguntas o cuestionamientos por fases, en este caso con respecto a problemas encontrados en el Centro de Umán.

El objetivo es determinar las relaciones entre causas y efectos de un eje o entre causas y efectos de distintos ejes, y posteriormente ordenarlas jerárquicamente de acuerdo a estas relaciones.

A partir de las preguntas que tienen que ver con la manifestación de las problemáticas agrupadas en los 4 ejes, se definen las causas y consecuencias de las problemáticas, que podemos observar en las siguientes fotos:

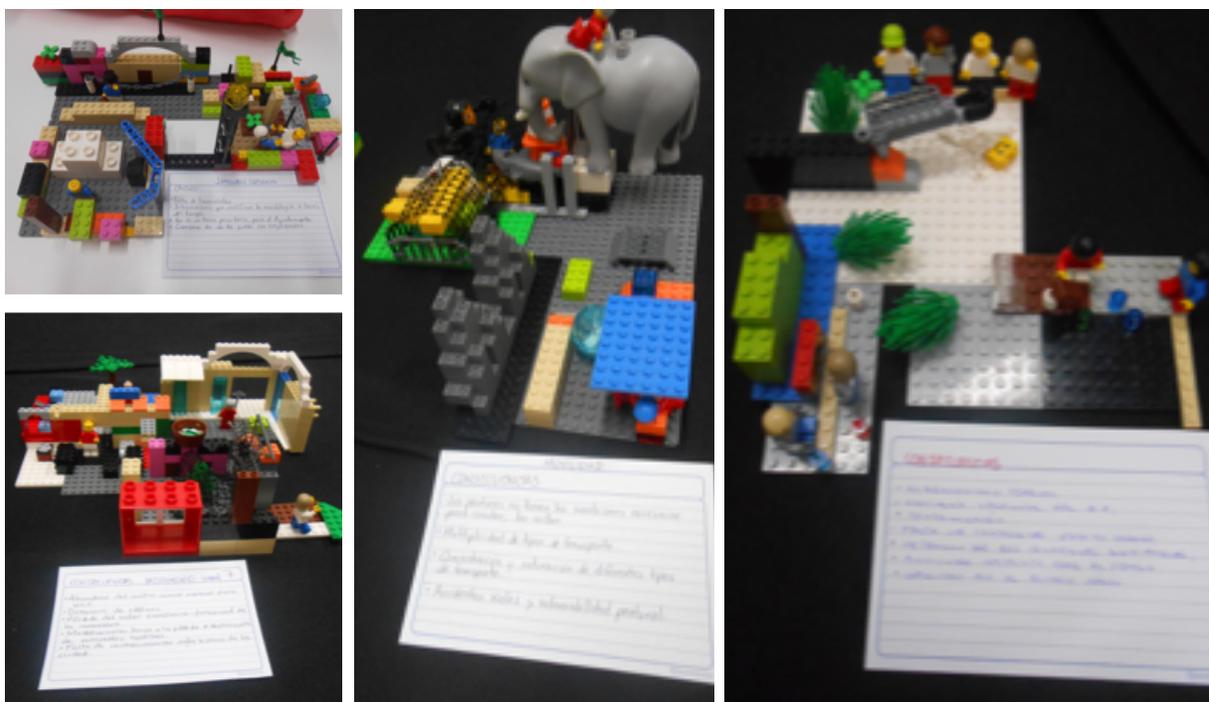


Imagen 8: Taller Lego: Escenarios de las problemáticas urbanas en el Centro Urbano de Umán.

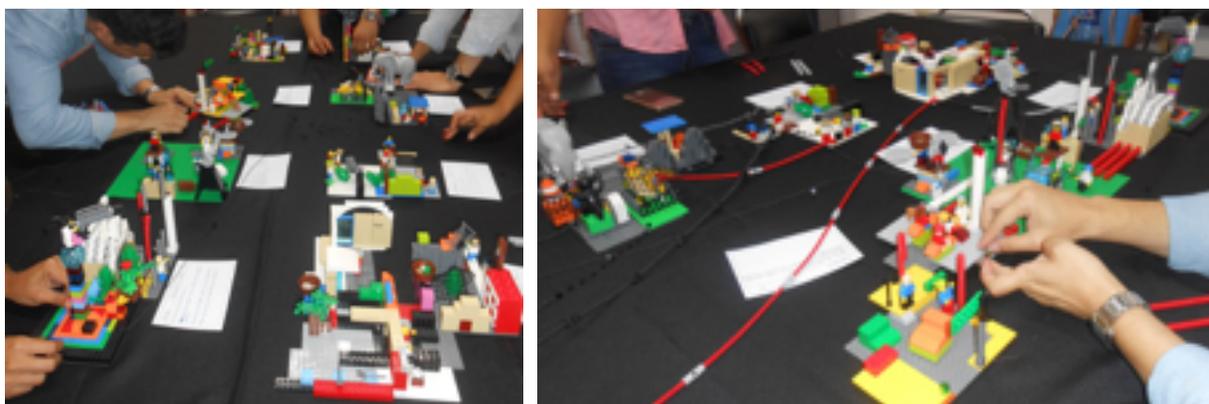


Imagen 8: Taller Lego: Relaciones de diferente jerarquía entre causas y consecuencias.

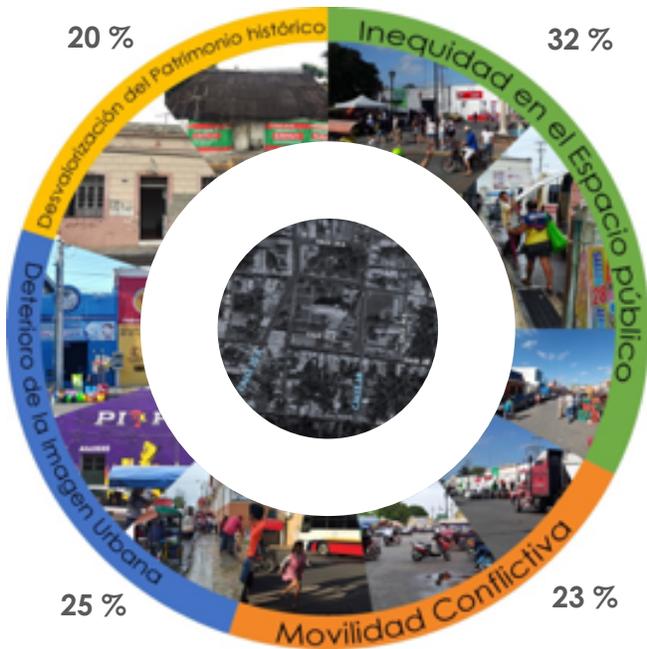


Gráfico 8: Diagrama de jerarquías según las relaciones. Fuente: Elaboración propia

En el diagrama se muestran los problemas que existen en la zona de estudio.

Una jerarquía expresada de acuerdo al diagrama de relaciones, permite ver un mayor porcentaje de relaciones de problemáticas que coinciden en el espacio público con 32% de coincidencia. Con 25% los problemas se relacionan con afectaciones a la imagen urbana de la ciudad.

A pesar de que la movilidad conflictiva es la problemática mayormente expresada en el espacio, esta se relaciona únicamente en un 23 % con los demás problemas, mientras que la desvalorización del patrimonio muestra un 20% de relación con los demás.

A partir de esta sistematización e interpretación de relaciones es como se determina que la mayoría de las problemáticas del centro urbano están confluyendo en el espacio público.

Esto nos ayudara a definir el problema de diseño urbano con mayor precisión, a tener claridad en los objetivos deseados, y orientar las propuestas de estrategias en búsqueda de la solución efectiva de este problema.



Gráfico 9: Síntesis de problemas en el espacio público. Fuente: Elaboración propia

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE DISEÑO URBANO

El área de estudio presenta un esquema de centralidad, que alberga los principales edificios y espacios de servicio, comercio, transporte y recreación, lo que provoca que la mayoría de sus usuarios cotidianos realicen actividades de intercambio, servicio o conexión, haciendo propicio el lugar para la convivencia y sobre todo, para el comercio, formal e informal.

La configuración inicial y el emplazamiento de los edificios en el núcleo de Umán, genera espacios públicos adecuados para el disfrute de los habitantes, sin embargo, las actividades en el espacio público y la forma en que cada usuario se apropia de éste, no permite que todos perciban la misma calidad en el espacio que recorren, puesto que éste se encuentra condicionado también por cuestiones inherentes como el ancho de banquetas, los obstáculos en el tránsito, desniveles, comercio ambulante ubicado en vialidades y aceras, el transporte de carga pesada, los límites de velocidad no respetados, el transporte público excesivo, el poco espacio de sombra entre edificios, entre otras cosas.

Una movilidad conflictiva debido al exceso de tránsito en vialidades que no están preparadas para la carga vehicular, con velocidades y flujos no regulados, con estacionamientos de transporte en puntos clave, que dan servicio no sólo a la ciudad sino a las comisarías del municipio y que generan conflictos viales por su ubicación en el centro. Se debe reconocer que, si bien la movilidad conflictiva es el principal problema detectado, este sucede como consecuencia de una serie de problemáticas expresadas en el espacio, de manera más o menos sutil.

El comercio, ambulante y fijo, se ha apropiado indiscriminadamente del espacio público en la zona de estudio, reorganizando las áreas, generando dinámicas que le caracterizan en ciertas horas y días de la semana; pero que también trastocan el lugar, con saturación de publicidad sin regulación tanto en fachadas como en vialidades, puestos en la vía pública en zonas de alto tráfico pesado, dejando al peatón sin espacio para transitar seguro. También se puede apreciar la señalética sin una jerarquía y uniformidad, luminarias y mobiliario urbano deteriorados en zonas identificadas, dando como resultado una imagen urbana deteriorada, desordenada y poco legible.

El cambio de uso de suelo en las primer cuadro de la ciudad, ha reemplazado a la vivienda por comercios y ha aumentado el deterioro de edificios de valor patrimonial y cultural, provocando también un cambio en las tipologías, dinámicas de uso y apropiación del espacio que alrededor de estos se suscitan, con horarios muertos que deterioran física, social y funcionalmente el entorno, contribuyendo a la desvalorización del patrimonio (histórico, artístico y cultural) y la pérdida de identidad de la población en Umán.

La convergencia de actores en el espacio público delimitado, que fluye sin un orden ni herramientas de regulación vigentes, genera problemas en la producción del mismo, manifestándose en la ocupación inequitativa y desarticulada del espacio público por parte de los distintos usuarios. El espacio público contribuirá más a la ciudadanía cuanto más polivalente sea funcionalmente y más se favorezca el intercambio, es necesario conocer el uso social de los espacios públicos.

Componentes de Regulación

Además de lo mencionado anteriormente, en este proceso de definición del problema de diseño urbano, se reconoce la importancia de tomar en cuenta los aspectos que inciden en cada una de las problemáticas y que no necesariamente se manifiestan físicamente en el territorio pero que ayudan al establecimiento de orden de las mismas. Se delimitan 4 componentes de regulación, esto son: gestión, participación, reglamentación y financiamiento.

La gestión se refiere al conjunto de acciones que permiten la realización de cualquier actividad para lograr aquello que se pretende alcanzar, que tiene como final la generación de procesos urbanos que deberán asegurar la preservación del interés público frente al privado⁷, mediante mecanismos de participación ciudadana que fomenten la interacción entre el Ayuntamiento, dependencias, sector privado, habitantes, asociaciones y todos los actores que intervengan.

La participación es un conjunto de mecanismos para que los habitantes de la ciudad accedan a las decisiones del gobierno de manera coordinada; existen múltiples maneras de tomar parte en asuntos públicos, ejemplos de esto pueden ser acciones como expresión, deliberación, creación de espacios de organización y disposición de recursos por medio de los cuales los ciudadanos se involucran en la elaboración y decisión de temas que son de su interés. La participación puede ser social, comunitaria, política y ciudadana⁸. Y es un elemento fundamental en el proceso de toma de decisiones en las intervenciones sobre el espacio público.

La reglamentación consiste en el establecimiento de una serie de parámetros o lineamientos que regulen las intervenciones sobre el espacio público, establecen bases para la convivencia y la prevención de conflictos que se puedan generar entre los involucrados en los temas urbanos⁹. Esto permite la jerarquización de ciertos elementos y la generación de equidad en las dinámicas que se manifiestan en la ciudad.

7. CEPAL. Temas relevantes de gestión urbana. Biblioteca CF+S. Ciudades para un futuro más sostenible.

8. Espinosa, Mario (abril de 2009). "La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía". Ciudadanía y representación. Mayo de 2018.

9. Guadalupe Alejandra Acosta Atilano: Principios de Derecho Administrativo General, vol 1. Iustel. 2004

El financiamiento se refiere al mecanismo por medio del cual se pueden conseguir los recursos económicos para llevar a cabo un proyecto urbano, se cubran los gastos de una actividad u obra, o se cumplan los compromisos establecidos en los procesos urbanos. Son las formas en las que se consiguen los recursos para poder lograr los objetivos establecidos de lo que se pretende alcanzar.

Estos 4 componentes establecidos, están presentes en cada eje de problemáticas, abonarán a la correcta y eficiente implementación de las estrategias de intervención, mediante el Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, como se aprecia en los siguientes gráficos:



Gráfico 10: Diagrama del problema específico en el Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

El establecimiento de los 4 ejes de problemáticas mencionados anteriormente: la movilidad conflictiva, la inequidad en el uso del espacio público, el deterioro de la imagen urbana y la desvalorización del patrimonio, aunado al incorporación de los 4 componentes de regulación para su eficiente solución, generan el marco de referencia mediante el cual se trabajará cada una de las estrategias de solución, como se resume en el siguiente gráfico:



Gráfico 11: Relación de problemáticas y componentes de Regulación. Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión del diagnóstico, a través de la interrelación y jerarquización de las problemáticas urbanas, se establece como el problema de diseño urbano a “la ocupación inequitativa y desarticulada del espacio público”, se define como la carencia de condiciones físicas y de regulación, que hacen que éste sea utilizado sin restricciones, donde se le da prioridad al vehículo motorizado y los peatones quedan limitados en sus desplazamientos, donde el comercio, tanto formal e informal, se apropian del espacio público y deterioran la imagen urbana de la zona de estudio, donde las intervenciones en edificaciones antiguas por cambios de uso de suelo, dañan el patrimonio (arquitectónico, cultural e histórico) y afecta la identidad del Centro de Umán.

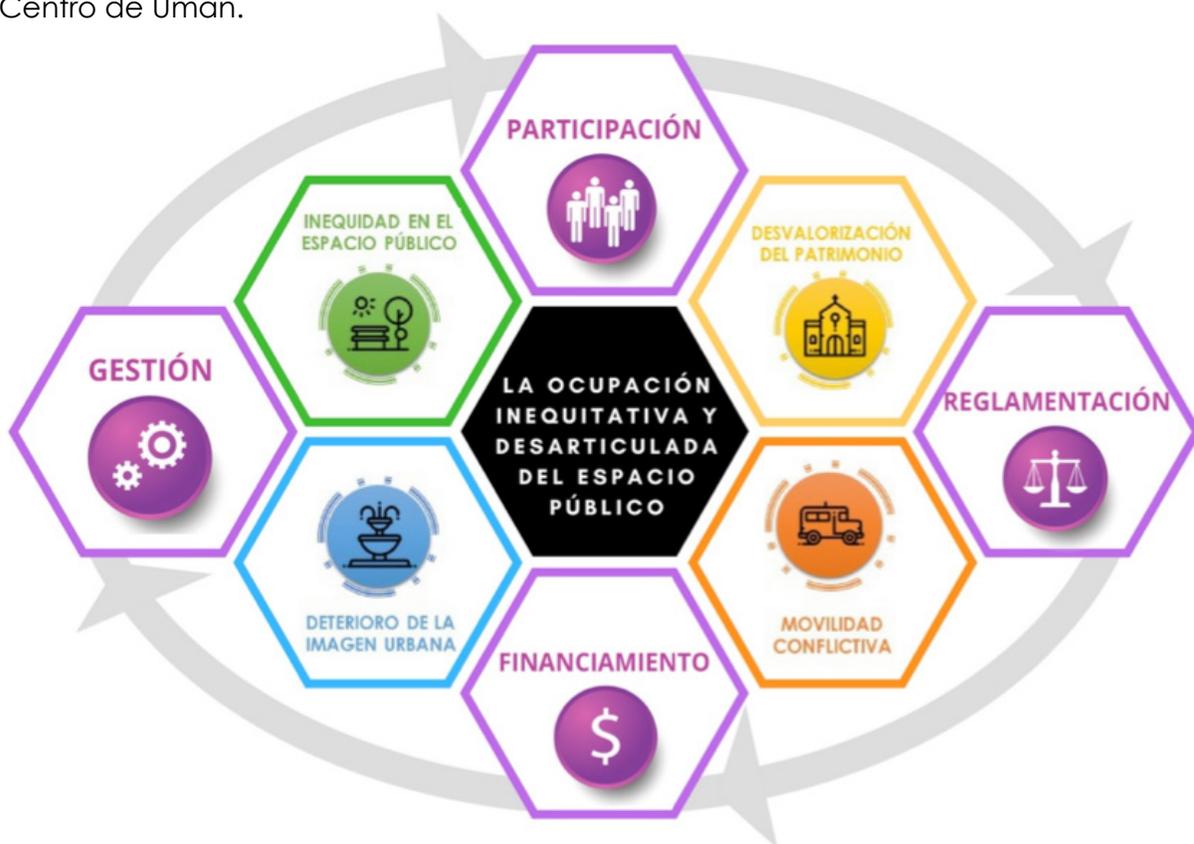


Gráfico 12: Diagrama resumen del problema de Diseño Urbano del Centro de Umán.
Fuente: Elaboración propia.

La problemática del espacio público, es la que más se relaciona con las demás problemáticas y es donde se manifiestan la gran mayoría de ellas. Al trabajar la problemática referida al espacio público, se pueden atender las demás de manera integral. Por lo tanto, se plantearán diferentes estrategias de solución para el detrimento de ésta problemáticas, que propicien una mejor regulación en el Centro de Umán, para un espacio público que pueda ser utilizado de manera adecuada y propicie el disfrute de todos sus usuarios.

CAPÍTULO V: VISIÓN

A partir del diagnóstico de las problemáticas urbanas, se contruyó el problema de Diseño Urbano, delimitado como “La ocupación inequitativa y desarticulada del Espacio Público”; para poder abordar ésta problemática desde nuestro ámbito de actuación, es necesario establecer una visión en conjunto de la manera en que se dará solución a dicho problema.

Se entiende por Imagen Objetivo la determinación de estados positivos y deseados, que se construye en conjunto con los habitantes, funcionarios, organizaciones y los actores que intervienen en el proceso, mediante la construcción de escenarios posibles y deseables.

De la cual se deriva el objetivo general del proyecto, el cual delimita lo que se pretende hacer concretamente, posteriormente se plantean los objetivos específicos, los cuales se agrupan en los 4 ejes: movilidad, espacio público, patrimonio e imagen urbana, y por último pero no menos importante, se plantean los Principios de Diseño, que sirven como guía para las intervenciones estratégicas.

Todos estos insumos están conectados entre sí, abonan y delimitan el planteamiento de las estrategias de intervención.

IMAGEN OBJETIVO

Que el Plan Estratégico de Regulación del Centro Urbano de Umán, mejore la calidad de vida de sus habitantes, con espacios públicos adecuados, accesibles y seguros, manteniendo la dinámica local y sus actividades permanentes.

- Mediante la rehabilitación de los espacios públicos, tomando en cuenta las actividades que se realizan alrededor de los mercados municipales y comercios.
- Renovando la infraestructura y equipamiento, adecuando los usos de suelo de manera integral.
- Transformando la movilidad, priorizando el desplazamiento de peatones, ciclistas y fomentando el transporte público sostenible, articulando las transferencias multimodales.
- Mejorando y respetando la imagen urbana, principalmente en el primer cuadro de la ciudad manteniendo las características de su arquitectura e historia.
- Procurando la conservación y revalorización del patrimonio edificado y no edificado, como los alrededores de la Parroquia de San Francisco de Asís y sus actividades culturales.
- Con una comunidad participativa de las decisiones que incidan en su entorno, que promueva la colaboración entre gobierno y ciudadanía, reforzando la cohesión social.

- Con una gestión adecuada que permita la realización de los objetivos, mediante la colaboración entre el gobierno y la sociedad.
- Con lineamientos que establezcan jerarquías y regulen las intervenciones en el espacio público.
- Con un financiamiento adecuado y oportuno.

Esta visión para el Centro de Umán, marca las bases de lo que se quiere alcanzar a futuro y se pretende lograr mediante 8 estrategias, que actúan de manera integral, para el cumplimiento de los objetivos:

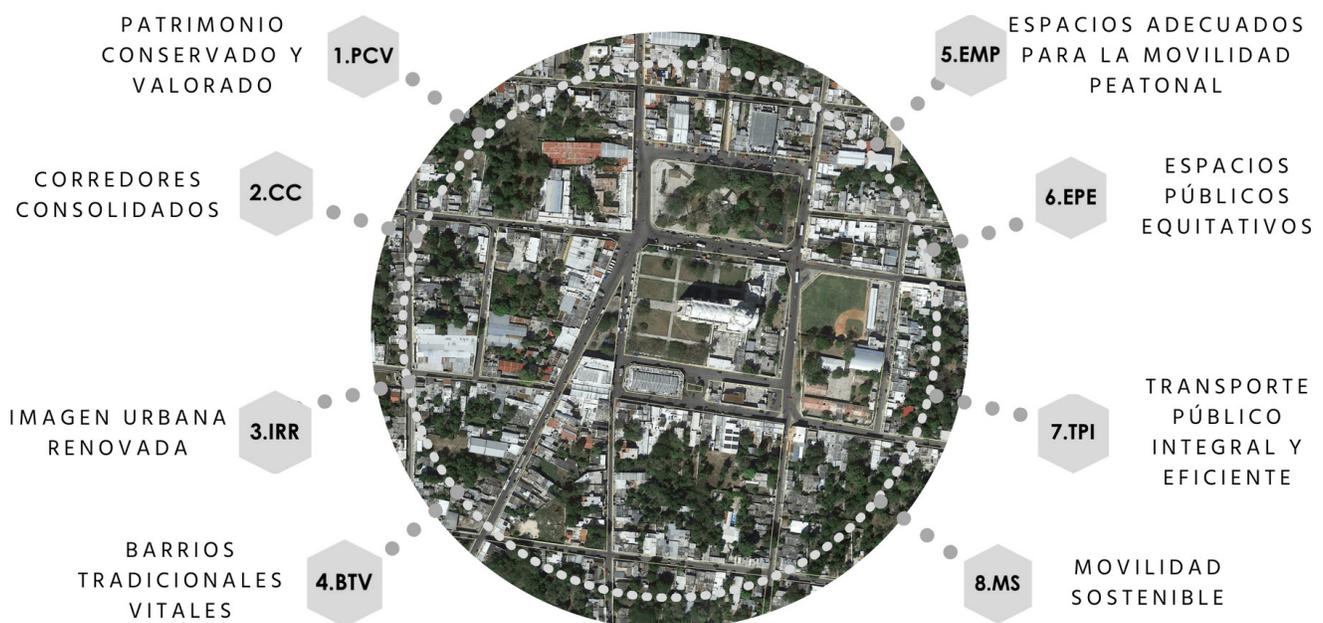


Gráfico 13: Esquema de la Imagen Objetivo del Proyecto. Fuente: Elaboración propia.

OBJETIVO GENERAL

Elaborar una propuesta estratégica de Diseño Urbano, que contribuya a ordenar y regular el Centro Urbano de Umán, generando espacios dignos con una mayor capacidad, que permita realizar las dinámicas de encuentro, abasto y transición de los usuarios, y que contribuya en diversos ámbitos urbanos:

- Espacio Público Equitativo.
- Movilidad Urbana Segura.
- Patrimonio Valorado.
- Imagen Urbana Recuperada.
- Componentes para la Regulación.

OBJETIVOS ESPECÍFICOSEspacio Público Incluyente:

Hacer una propuesta de Diseño Urbano que contribuya a:

- Mejorar las condiciones de uso del espacio público, con infraestructura y mobiliario adecuado, que brinde seguridad y bienestar a los usuarios.
- Dotar al espacio público de las condiciones adecuadas que permitan el funcionamiento y disfrute de las dinámicas locales para todos los usuarios.

Movilidad Urbana Segura

Hacer una propuesta de Diseño Urbano que contribuya a:

- Mejorar la movilidad y accesibilidad, dotando de las condiciones necesarias para el correcto desplazamiento de los peatones y de los diferentes medios de transporte.
- Ordenar el tránsito peatonal, no motorizado y motorizado, para el uso equitativo, seguro y eficiente del espacio público.

Patrimonio Valorado

Hacer una propuesta de Diseño Urbano que contribuya a:

- Conservar los elementos históricos, en función de la lógica de usos y costumbres de los habitantes de la zona.
- Generar los lineamientos para la conservación, protección y sensibilización del patrimonio de Umán, reforzando su identidad y valoración para sus habitantes.

Imagen Urbana Recuperada

Hacer una propuesta de Diseño Urbano que contribuya a:

- Reafirmar la imagen del lugar procurando que las condiciones de legibilidad, confort y armonía en el espacio lo hagan reconocible y habitable.
- Generar las estrategias adecuadas para la creación de una imagen urbana que contribuya a la identidad, historia y arraigo de la ciudad.

Componentes para la Regulación:

Hacer una propuesta de Diseño Urbano que contribuya a:

- Incentivar la participación ciudadana, mediante la colaboración entre la administración y los habitantes, reforzando los procesos urbanos.
- Procurar la gestión adecuada, mediante la interrelación entre distintas dependencias y agilizando procesos de toma de decisiones.
- Proponer lineamientos o recomendaciones, para el establecimiento de jerarquías que regulen las intervenciones en distintos ámbitos y escalas.
- Procurar un financiamiento adecuado, detectando áreas de oportunidad, para la materialización de intervenciones urbanas.

PRINCIPIOS DE DISEÑO

Considerando la situación en el área de estudio, donde las problemáticas encontradas se manifiestan en su mayoría en el espacio público, se realizó un análisis, donde se seleccionaron autores cuyas teorías y fundamentos se basan en el desarrollo de principios que rigen en el espacio público en diferentes ámbitos.

Si se entiende que la ciudad es el terreno donde convergen todos los actores del espacio público y privado en situaciones determinadas por el contexto histórico, social, económico y físico-formal del lugar, se pueden desarrollar diversos análisis que determinan la forma en que la sociedad se expresa en el espacio que les pertenece.

Después de la aproximación teórica del contexto urbano, podemos obtener ciertas conclusiones que nos llevan a plantear los principios que rigen el Proyecto Estratégico. Se plantean los siguientes principios:

Gestión eficiente de proyectos

1. Integrar la participación ciudadana en procesos de toma de decisiones sobre el uso del espacio público en donde las necesidades de los usuarios sean atendidas.
2. Priorizar las intervenciones de acuerdo con la pertinencia, factibilidad e impacto social aprovechando de manera más eficiente los recursos financieros.
3. Estimular la coordinación entre dependencias integrando métodos adecuados y eficientes de evaluación y seguimiento a lo largo de todo el proceso.

Valoración del patrimonio cultural y edificado

1. Promover el uso adecuado y la conservación del patrimonio como factores que refuerzan la identidad del lugar y el arraigo a su cultura.
2. Poner en valor el atractivo del patrimonio edificado con un carácter de imagen regulado que contribuya a la armonía y legibilidad del lugar.
3. Aprovechar los elementos de valor cultural contenidos en las dinámicas locales de consumo, expresión e interacción, que promuevan, identifiquen y fortalezcan las características del lugar.

Seguridad en los Espacios Públicos

1. Fomentar el uso de suelo mixto compatible con el habitacional, en recorridos que dinamicen el lugar dirigiendo la atención a la calle y mejoren la percepción de seguridad para los usuarios.
2. Aprovechar los elementos naturales del lugar para mejorar las condiciones de confort y disfrute en el espacio público, fomentando la presencia e intercambio entre usuarios.
3. Generar espacios públicos versátiles que permitan a todos los usuarios realizar recorridos y actividades diversas en diferentes horarios.

Accesibilidad universal

1. Generar espacios públicos de integración e intercambio con dimensiones, materiales y elementos apropiados que permitan una variedad de actividades para todos los usuarios.
2. Fortalecer la legibilidad urbana identificando elementos de referencia local para que las personas puedan aprovechar las opciones que ofrece la ciudad, comprender su distribución y lo que sucede en el espacio público.
3. Fomentar la generación de espacios inclusivos y equitativos a partir de elementos de diseño urbano, que provean al espacio de condiciones adecuadas para su uso de una manera flexible y confortable.

Conservación del medio ambiente

1. Estimular el uso de las áreas verdes que ofrece la ciudad, tanto en el espacio público como en el privado para su conservación y minimicen su pérdida.
2. Priorizar la creación de espacios con áreas permeables sobre las impermeables, que contribuya a la generación de espacios de confort térmico y a la disminución de contaminantes existentes en la ciudad.

Cohesión social y permanencia

1. Promover lugares atractivos de encuentro que refuercen la cohesión social dotando de las condiciones para conversar, permanecer y convivir.
2. Reforzar relaciones entre el espacio público y el privado, que permitan a los usuarios interactuar con el lugar, aprovechando las dinámicas que puedan resultar.

Movilidad Sustentable

1. Privilegiar la movilidad peatonal y modos de transporte alternativos, dotando de las condiciones óptimas de seguridad y confort en corredores, vialidades, cruceros y tramos cortos.
2. Reducir los privilegios dados a la movilidad motorizada, promoviendo la reducción de flujo vehicular motorizado a lo indispensable en el centro de la ciudad.
3. Generar espacios de interconexión que permitan el cambio de movilidad de una manera segura y regulada.
4. Fomentar la seguridad y precaución en el uso de vialidades para todos los usuarios, peatones y conductores, reforzando la educación vial existente.

No ha de olvidarse que, al hacer referencia al espacio público, se habla no sólo de plazas y parques, sino de calles y banquetas por igual. Si estas últimas no permiten el tránsito, difícilmente se podría llegar a las diferentes zonas de la ciudad y en este caso, del centro urbano. Es por ello que se debe considerar al espacio público como la base que genera espacios de atracción y nodos de relación.

CAPÍTULO VI: PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS

A partir del análisis y el diagnóstico de las causas y efectos de las problemáticas identificadas en el centro de Umán se construyeron ocho estrategias:

1. Patrimonio conservado y valorado (1PVC)
2. Corredores consolidados (2CC)
3. Imagen urbana renovada (3IRR)
4. Barrios tradicionales vitales (4BTV)
5. Espacios adecuados para la movilidad peatonal (5EMP)
6. Espacios públicos equitativos (6EPE)
7. Transporte público integral y eficiente (7TPI)
8. Movilidad sostenible (8MS)

Estas atienden de manera estratégica los ejes de movilidad, espacio público, imagen urbana y patrimonio.

1. PLAN ESTRATÉGICO:

- Es la herramienta de actuación que organiza, orienta y propone como cumplir los objetivos trazados.

2. EJES ESTRATÉGICOS:

- Son los ámbitos de actuación del plan estratégico: espacio público, movilidad, imagen urbana y patrimonio

3. COMPONENTES DE FACTIBILIDAD:

- Son componentes que contribuyen a alcanzar de manera integral los objetivos trazados.

4. PRINCIPIOS DE DISEÑO:

- Son lineamientos que se trazan y orientan las acciones en función a la visión de ciudad que obtener.

5. ESTRATEGIAS:

- Son componentes que organizan, orientan, y proponen como llevar a cabo las acciones del plan estratégico.

6. ACCIONES:

- Las tareas que se organizan y que contribuyen a obtener los objetivos para las estrategias del plan.

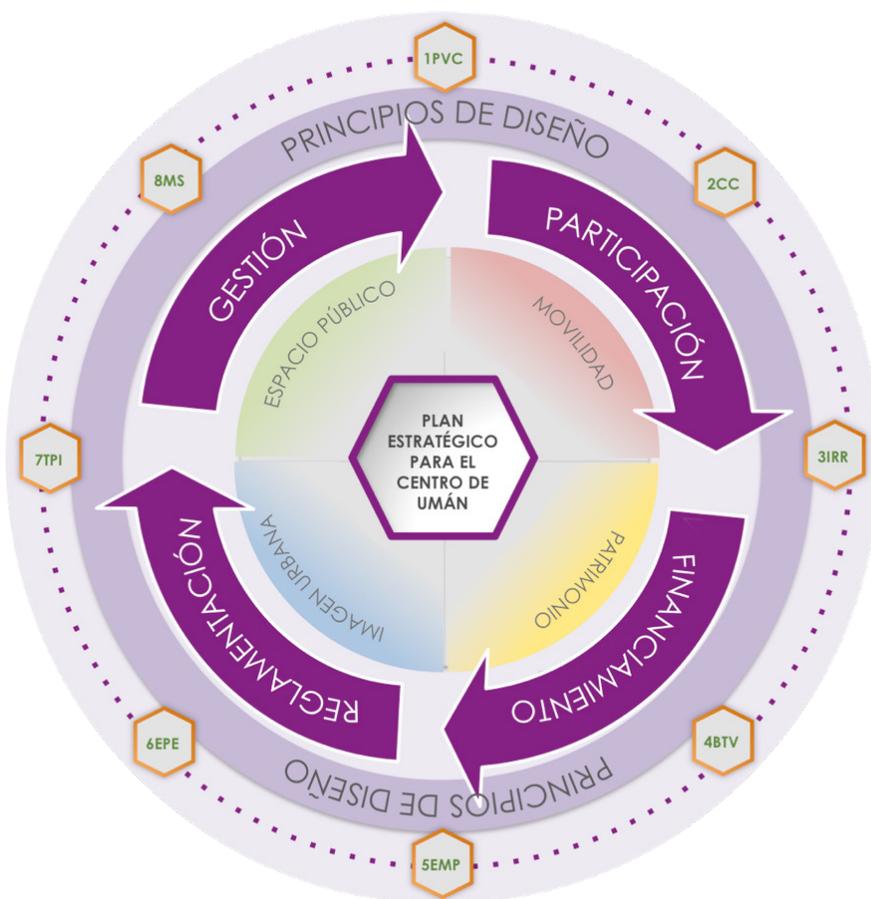


Grafico 14: Conformación del plan estratégico para el centro urbano de Umán.

Fuente: Archivo propio.

Como parte del diagnóstico se proponen cuatro componentes de factibilidad: gestión, participación, reglamentación y financiamiento; estos operan de manera conjunta con cada una de las estrategias y emiten recomendaciones particulares de cómo alcanzar de manera integral los objetivos trazados.

Los principios de diseño alinean, orientan y priorizan las acciones que conforman las estrategias, estos contribuyen a alcanzar la visión de ciudad que se quiere para el centro urbano de Umán.

Cada una de las estrategias contemplan diversas acciones de diferente índole y escala, estas abonan a la obtención del objetivo estratégico y a su vez alcanzar los objetivos particulares y el objetivo general del plan estratégico para el centro urbano de Umán.

Las estrategias se conformaron mediante tres tipologías de fichas:

1. Fichas estratégicas.
2. Recomendaciones de factibilidad.
3. Espacialización y áreas de actuación.

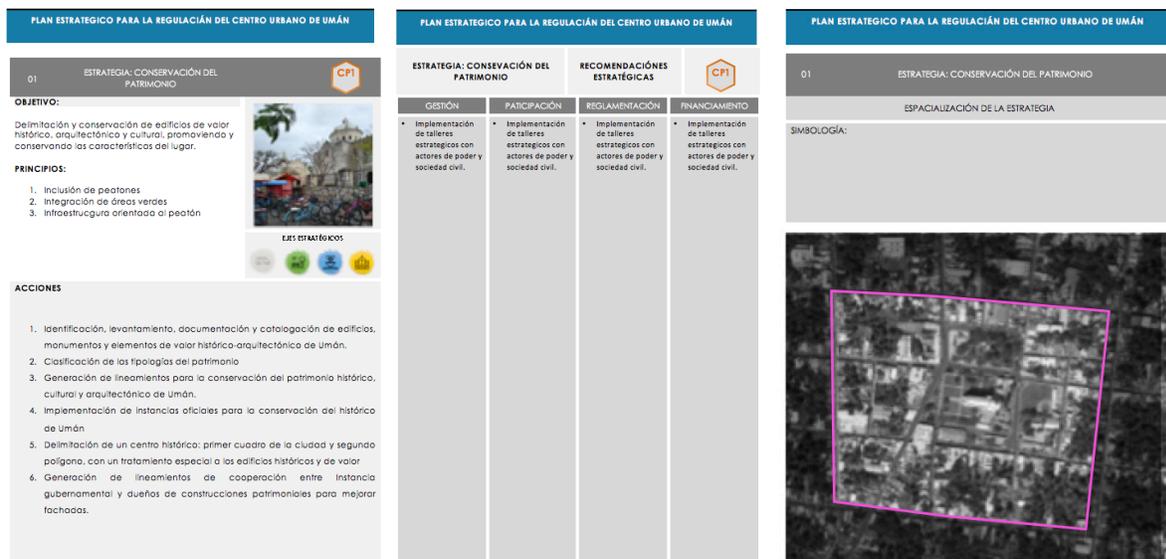


Grafico 15: Fichas estratégicas (1), recomendaciones de factibilidad (2) y espacialización (3)

Fuente: Archivo propio.

PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

1PCV

01

ESTRATEGIA: PATRIMONIO CONSERVADO Y
VALORADO**OBJETIVO:**

Conservar y valorar el patrimonio histórico, arquitectónico y cultural para evitar su falta de reconocimiento, deterioro y pérdida y así conservar en Umán una imagen urbana con identidad y arraigo para sus habitantes.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Valoración del patrimonio cultural y edificado
3. Seguridad de espacios públicos
4. Accesibilidad universal
5. Cohesión social y permanencia

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Identificación, levantamiento, documentación y catalogación de edificios, monumentos y elementos de valor histórico-arquitectónico de Umán.
2. Clasificación de las tipologías del patrimonio.
3. Generación de lineamientos para la conservación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de Umán.
4. Generación de fichas de información sobre el patrimonio edificado, así como de espacios públicos de interés para los habitantes.
5. Establecimiento de una instancia oficial para la conservación del centro histórico de Umán.
6. Delimitación de un centro histórico: primer cuadro de la ciudad y segundo polígono, con un tratamiento especial a los edificios históricos y de valor.
7. Generación de lineamientos de cooperación entre Instancia gubernamental y dueños de construcciones patrimoniales para mejorar fachadas.
8. Recuperación de los elementos que representen huellas históricas de Umán.
9. Creación de un recorrido "turístico" conectando los barrios tradicionales.
10. Dotación de infraestructura, señalética, mapas y anuncios que cuenten la historia del inmueble o espacio público.
11. Construcción de programas, campañas difusión para valorizar el patrimonio

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: PATRIMONIO CONSERVADO Y VALORADO



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar a las dependencias necesarias en el tema de conservación de patrimonio (INAH). • Crear un programa de prácticas profesionales con la Facultad de Arquitectura, para el seguimiento y orientación técnica permanente, sobre las acciones a realizar. • Relacionar a los actores involucrados en las intervenciones de los edificios históricos, patronatos de barrios y dependencias públicas. • Creación de una gaceta informativa que difunda o publique sobre el patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de la Ciudad de Umán.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc. • Creación de programas dedicado a vecinos del Centro de Umán y Barrios Antiguos, para asesoría técnica.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ley para la Protección de Elementos Artísticos Culturales e Históricos (INAH). • Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen. • Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen. • De requerirse, se pueden plantear modificaciones al reglamento de construcción a fin de respetar y conservar el patrimonio arquitectónico y edificado.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, CONECULTA, INAH, etc. • Procurar la priorización de los proyectos de corto, mediano y largo plazo, respectivamente.

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

01

ESTRATEGIA: PATRIMONIO CONSERVADO Y VALORADO



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:



POLÍGONO 3 PROPUESTO
BARRIOS TRADICIONALES



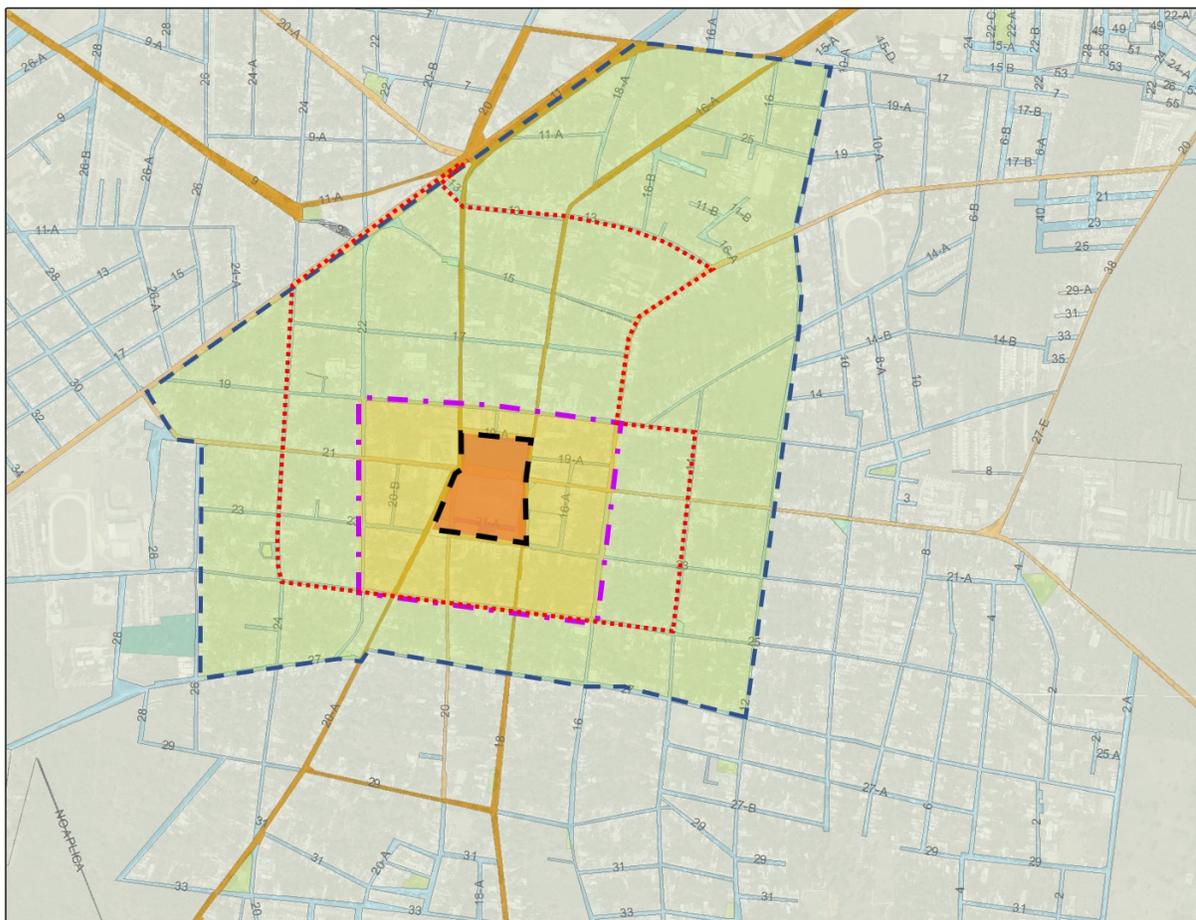
POLÍGONO 1 PROPUESTO
ZONA NUCLEO PATRIMONIAL



CIRCUITO CONECTOR DE BARRIOS



POLÍGONO 2 PROPUESTO
CENTRO HISTÓRICO



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

2CC

02 ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS

OBJETIVO:

Implementar corredores peatonales para contribuir a crear espacios públicos seguros, equitativos y dignos para los diferentes usuarios de Umán, mediante la activación del comercio local y el mejoramiento de las condiciones físico espaciales en zonas de flujo peatonal.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Valoración del patrimonio cultural y edificado
3. Seguridad de espacios públicos
4. Accesibilidad universal
5. Conservación del medio ambiente
6. Cohesión social y permanencia
7. Movilidad segura

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Identificación estratégica de vialidades que permitan una mejor legibilidad de la estructura urbana y variedad de usos.
2. Elaboración de levantamientos de usos y destinos con respecto a los equipamientos de mayor afluencia.
3. Incentivar los usos de suelo mixto mediante política públicas que regulen el uso del suelo, procurando su compatibilidad.
4. Creación de lineamientos oficiales que regulen y conserven la imagen urbana.
5. Implementación de programas de mejoramiento de fachadas, en el primer y segundo polígono del Centro de Umán.
6. Transformación de uso de las vialidades vehiculares a peatonales o compartidas, generando espacios para el comercio semifijo.
7. Arborización de áreas peatonales en los corredores y circuitos.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un Programa de Ordenamiento de Usos de Suelo desde la dependencia de Desarrollo Urbano del municipio de Umán. En los corredores seleccionados, procurando la mezcla de usos y su compatibilidad. • Coordinar trabajos con la dirección de Obras Públicas, para los cambios de uso en las vialidades vehiculares a peatonales, seleccionadas de manera estratégica.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ley para la Protección de Elementos Artísticos Culturales e Históricos (INAH). • Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ley para la Protección de Elementos Artísticos Culturales e Históricos (INAH). • Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover beneficios económicos por parte del Ayuntamiento, para impulsar la inversión del comercio local, procurando la preservación de las dinámicas locales (económicas y culturales), para la consolidación de los corredores. • Impulsar a los emprendedores locales, a través de programas de apoyo como: el Fondo Nacional del Emprendedor (FONAES) o el Programa Nacional de Financiamiento al Microempresario (PRONAFIM).

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

02

ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS

2CC

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:



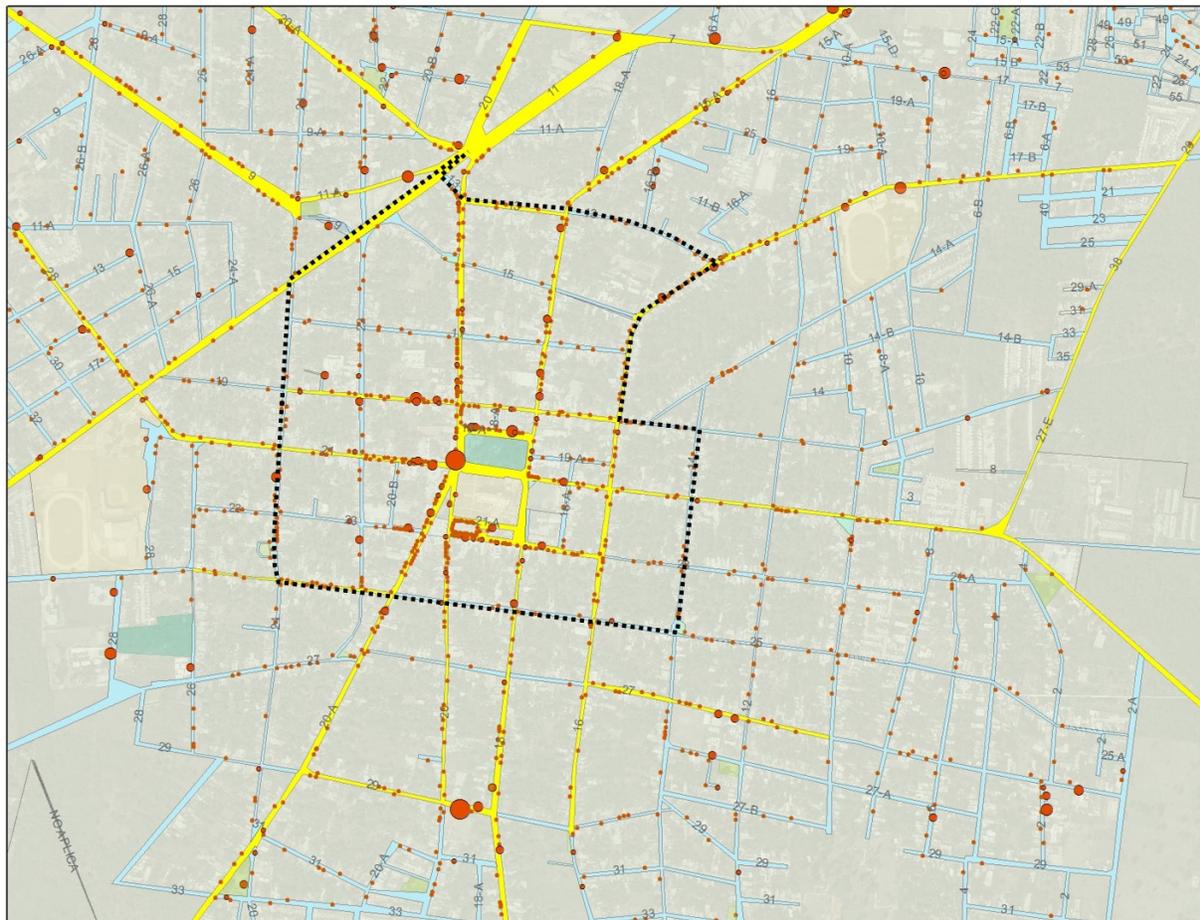
CORREDORES A CONSOLIDAR



CORREDORES CIRCUITO BARRIOS



COMERCIOS



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

3IRR

03 ESTRATEGIA: IMAGEN URBANA RENOVADA

OBJETIVO:

Mejorar la imagen urbana para consolidar espacios públicos armónicos, limpios y con identidad para sus habitantes, mediante la regulación y mejoramiento de las condiciones espaciales en el centro urbano de Umán y sus alrededores.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Valoración del patrimonio cultural y edificado
3. Seguridad de espacios públicos
4. Accesibilidad universal
5. Conservación del medio ambiente
6. Cohesión social y permanencia
7. Movilidad segura

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Creación de una instancia especializada en la regulación y asignación de permisos de uso de suelo.
2. Elaboración de levantamientos y catálogos de los usos de suelo existentes en el centro urbano de Umán.
3. Implementación de esquemas de financiamiento compartido para la recuperación y mejora de los edificios.
4. Regulación de las intervenciones en los edificios del centro Urbano de acuerdo a sus tipologías mediante reglamentos (Establecer parámetros y criterios de intervención en edificios y espacios públicos)
5. Regulación de la publicidad que afecte el espacio público.
6. Unificación de señales viales, informativas y de restricción con un criterio de colores, tipología de letra, e iconografía representativa.
7. Mejoramiento de elementos de infraestructura como banquetas y vialidades.
8. Unificación de criterios para la colocación y diseño de luminarias, basureros y bancas.
9. Impartición de talleres y cursos especializados para regidores, funcionarios públicos y habitantes de Umán, para valorar la imagen urbana.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: IMAGEN URBANA RENOVADA



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

GESTIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de una instancia especializada en la regulación y asignación de permisos de uso de suelo, que regule o controle las intervenciones en las fachadas de edificios y espacios públicos.
PARTICIPACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Incentivar la participación de regidores, funcionarios públicos y habitantes de Umán, en los talleres y cursos especializados para valorar la imagen urbana. • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc.
REGLAMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer un Reglamento para la Intervención de la Imagen Urbana, con parámetros y criterios de intervención en los edificios y espacios públicos, principalmente del primer cuadro de la ciudad y segundo polígono.
FINANCIAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de esquemas de financiamiento compartido, para la adecuada intervención y mejora de los edificios, con los propietarios de los mismos.

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

03

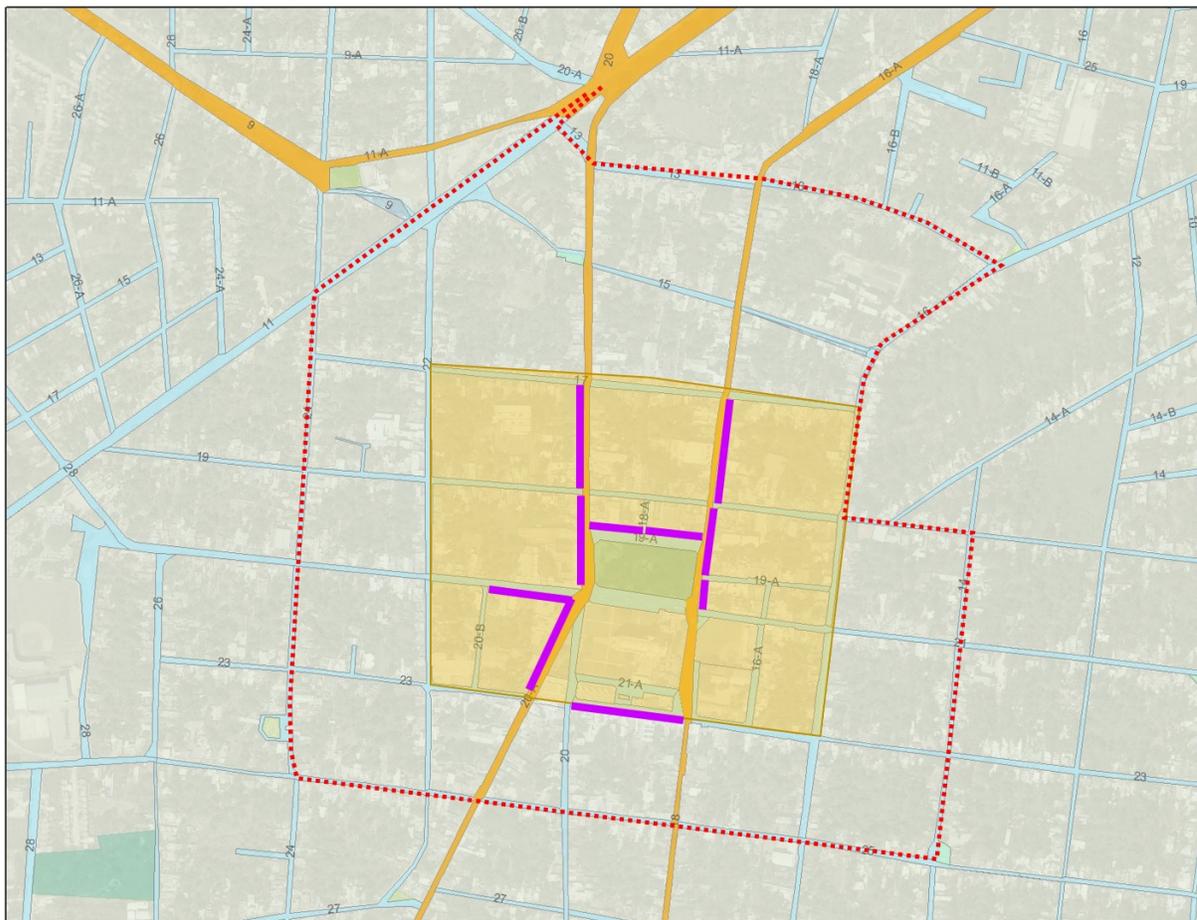
ESTRATEGIA: IMAGEN URBANA RENOVADA



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

	RENOVACIÓN DE IMAGEN EN VIALIDADES DE INTENSA AFLUENCIA		PRESERVACIÓN DE RASGOS TRADICIONALES
	REGULACIÓN DE PUBLICIDAD DE COMERCIOS		REGULACIÓN DE INTERVENCIONES EN EL POLÍGONO CENTRO HISTÓRICO



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

48TV

04 ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES

OBJETIVO:

Vitalizar y activar los barrios antiguos de Umán a través de la creación de conexiones articuladoras, concentración de actividades y condiciones espaciales que contribuyan a descentralizar el centro urbano de Umán y que contemplen el patrimonio cultural, histórico y arquitectónico para mejorar las condiciones de los habitantes de Umán.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Valoración del patrimonio cultural y edificado
3. Seguridad de espacios públicos
4. Accesibilidad universal
5. Conservación del medio ambiente
6. Cohesión social y permanencia
7. Movilidad segura

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Elaboración de un estudio de reconocimiento de barrios antiguos y sus dinámicas sociales, culturales y económicas particulares.
2. Generación de un circuito que unifique los barrios antiguos, priorizando la movilidad no motorizada.
3. Descentralización del comercio a partir de la generación de sub centros de abasto, mercados ambulantes y tianguis en barrios como: Santiago, Dzibikal y Guadalupe.
4. Colocación de señalética de información sobre elementos de valor histórico, arquitectónico, cultural.
5. Colocación y diseño de mobiliario adecuado y eficiente en el espacio público.
6. Organización y Promoción estratégica de actividades de recreación, intercambio y convivencia como: kermés, Fiestas de Patronos, días del niño, cine al aire libre, entre otras.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone la ampliación de banquetas para los peatones, en las calles que conformen el circuito de barrios antiguos, con rampas para discapacitados, correcta nivelación, iluminación adecuada, priorizando la movilidad peatonal. • Creación de Programas de educación vial, para el respeto al peatón y al ciclista.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc. • Creación de talleres participativos con los actores involucrados: habitantes de los barrios, asociaciones de colonos, funcionarios públicos, etc. Para conocer las dinámicas de cada barrio, que procuren el respeto y conservación de sus actividades particulares.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer restricciones para el estacionamiento de vehículos particulares en algunas calles del circuito. • Creación de un carril compartido entre bicicletas y transporte público, marcado con una textura diferente y una señalización adecuada.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos. • Impulsar a los emprendedores o negocios locales, a través de programas de apoyo como: el Fondo Nacional del Emprendedor (FONAES) o el Programa Nacional de Financiamiento al Microempresario (PRONAFIM).

PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

SEMP

05

ESTRATEGIA: ESPACIOS ADECUADOS PARA LA
MOVILIDAD PEATONAL**OBJETIVO:**

Generar espacios adecuados para los diferentes tipos de movilidad peatonal que prioricen su uso a través de lineamientos, condiciones físicas, espaciales y educación social y generen una ocupación equitativa y digna del espacio público en Umán.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Accesibilidad universal
3. Conservación del medio ambiente
4. Movilidad segura

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Generación de un catalogo para clasificar y mapear las banquetas existentes, usos y necesidades específicas.
2. Ampliación de banquetas y circulaciones peatonales en puntos detectados con las dimensiones necesarias en relación a su afluencia.
3. Liberación de banquetas y espacios peatonales de obstáculos como: postes, señalética, desniveles, escombro, baches, etc.
4. Establecimiento de reglamentos y lineamientos para el transito vehicular en vialidades claves.
5. Establecimiento de reglamentos y lineamientos para la ocupación adecuada del espacio público por parte del comercio formal e informal.
6. Generación de programas y proyectos para la correcta relación entre el comercio y el espacio público.
7. Dotación estratégica de cubiertas y arbolado en áreas peatonales como: corredores, circuitos y banquetas.
8. Elaboración de un plan de acción e intervención para dotar de infraestructura, condiciones de confort y mobiliario urbano orientado a los diferentes usuarios.
9. Implementación, difusión y socialización de campañas orientadas a los diferentes tipos de usuarios que hacen uso del espacio peatonal.
10. Impartición de talleres con actores de poder y sociedad civil para promover, sensibilizar y educar acerca de los diferentes temas de movilidad peatonal.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: ESPACIOS ADECUADOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plantear algunas modificaciones a los reglamentos existentes en materia de movilidad y transporte, priorizando los desplazamientos peatonales y no motorizados. • Creación de Programas de educación vial, para el respeto al peatón y al ciclista.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación, difusión y socialización de campañas orientadas a los diferentes tipos de usuarios que hacen uso del espacio peatonal. • Creación e impartición de talleres participativos para promover, sensibilizar y educar acerca de la movilidad peatonal.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer de reglamentos y lineamientos para la ocupación adecuada del espacio público por parte del comercio formal e informal, los paraderos de transporte y cualquier otro que tenga injerencia en el espacio público. • Considerar el Reglamento de Tránsito y la Ley de Transito y Vialidad del Estado de Yucatán.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos. • Procurar la priorización de los proyectos de corto, mediano y largo plazo, respectivamente.

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

05

ESTRATEGIA: ESPACIOS ADECUADOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

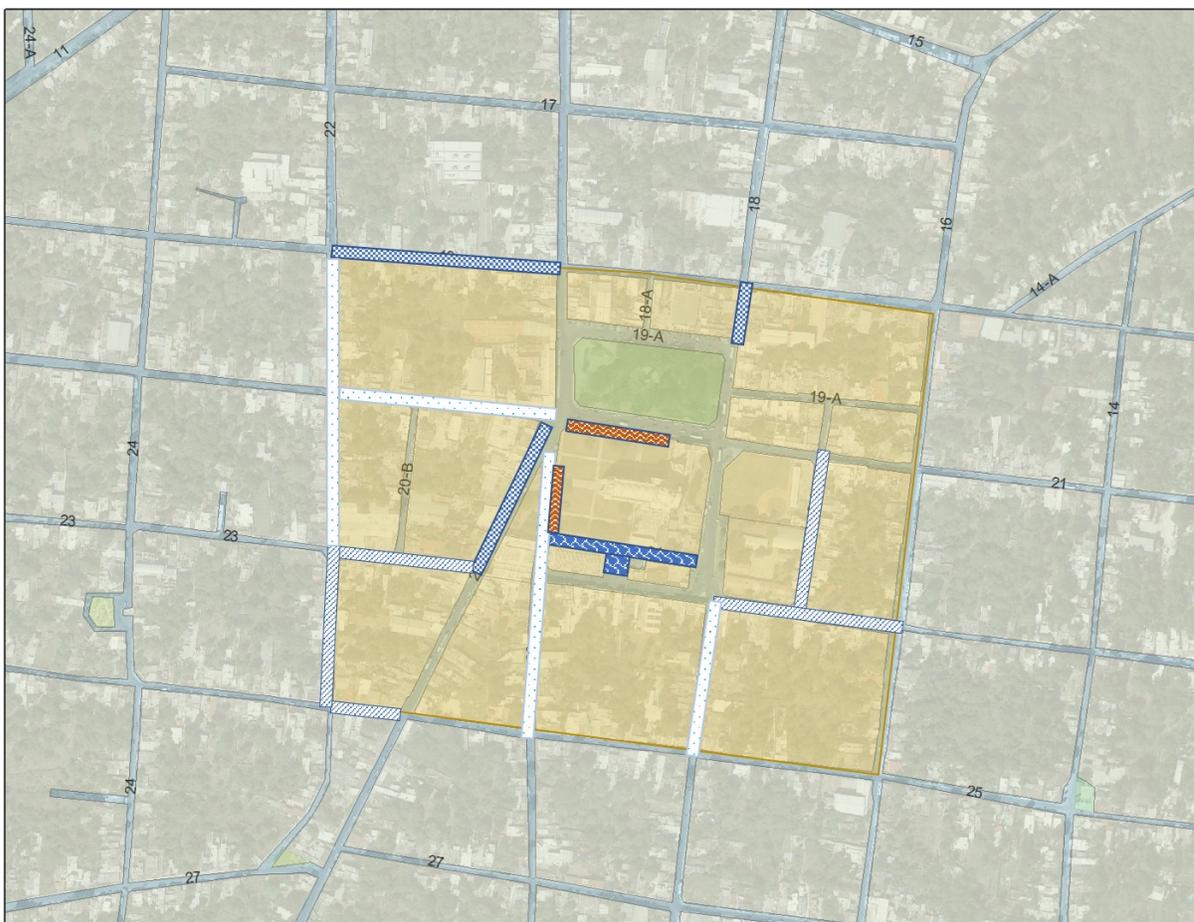
 PRIORIDAD 1
AMPLIACIÓN DE BANQUETA

 PRIORIDAD 2
AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE BANQUETAS

 PRIORIDAD 3
LIBERACIÓN DE OBSTÁCULOS EN BANQUETAS

 PEATONALIZACIÓN DE VIALIDAD

 LIBERACIÓN DE BANQUETAS DE COMERCIO AMBULANTE Y PARADEROS



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

6EPE

06

ESTRATEGIA: ESPACIOS PÚBLICOS
EQUITATIVOS**OBJETIVO:**

Generar espacios públicos y parques que cuenten con condiciones equitativas de convivencia y uso, a través de lineamientos y condiciones adecuadas para los diferentes tipos de usuarios en Umán.

PRINCIPIOS:

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Seguridad de espacios públicos
3. Accesibilidad universal
4. Conservación del medio ambiente
5. Cohesión social y permanencia
6. Movilidad segura

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS****ACCIONES**

1. Identificación, clasificación y mapeo de actividades en parques y espacios públicos.
2. Selección de posibles áreas de intervención priorizando: áreas verdes en acceso a la ciudad, parques abandonados y espacios residuales.
3. Implementación de parques de bolsillo a partir de intervenciones tácticas.
4. Dotación de infraestructura y mobiliario urbano adecuado y eficiente en el espacio público y parques.
5. Arborización estratégica de espacios públicos y parques.
6. Promoción de actividades culturales, educativas y recreativas en espacios públicos y parques.
7. Creación de campañas para el reconocimiento de los diferentes usos y actividades en el espacio público, como: carta de derechos del peatón, liga peatonal, personas con capacidades diferentes, entre otros.
8. Impartición de talleres con actores de poder y ciudadanos para trabajar la equidad en el espacio público.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: ESPACIOS PÚBLICOS EQUITATIVOS



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

GESTIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Creación e implementación de campañas de concientización sobre los diferentes usos y usuarios del espacio público y sus jerarquías. • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc.
PARTICIPACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar actividades culturales y sociales para el uso de los espacios públicos, para la población local y población foránea. • Impartición de talleres con actores de poder y ciudadanos para trabajar la equidad en el espacio público.
REGLAMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen.
FINANCIAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos. • Procurar la priorización de los proyectos de corto, mediano y largo plazo, respectivamente.

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

06

ESTRATEGIA: ESPACIOS PÚBLICOS EQUITATIVOS

6EPE

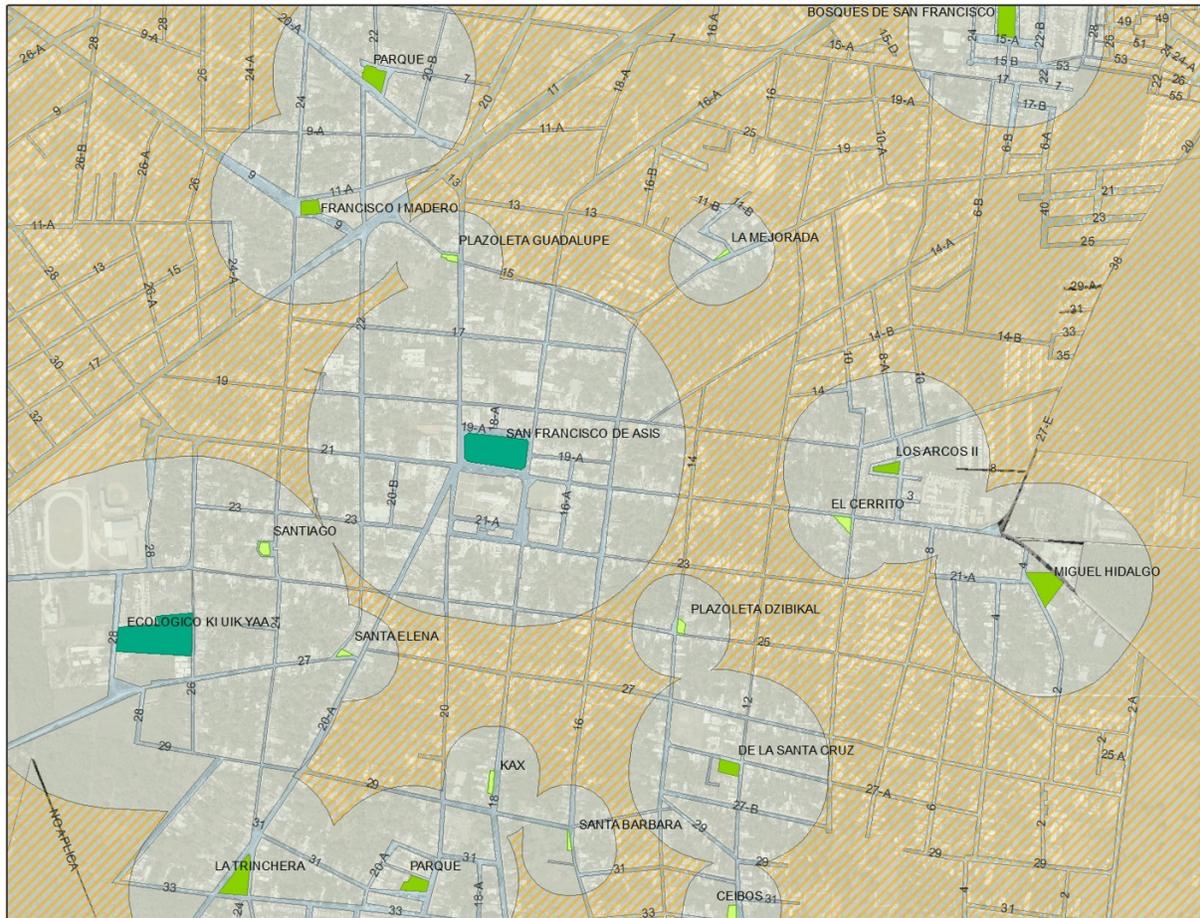
ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

INTERVENCIONES DIFERENCIADAS EN PARQUES POR SU ESCALA

- PARQUES 1
- PARQUES 2
- PARQUES 3

ZONA RECOMENDABLE PARA PROPONER PARQUES IDENTIFICAR TERRENOS DISPONIBLES



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

7TPI

07

ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE

OBJETIVO:

Ordenar y regular los distintos medios de transporte público presentes en Umán para dotar de las condiciones adecuadas a los usuarios y eficientar rutas y paraderos a través de lineamientos, infraestructura, mobiliario urbano y programas de mejora integral.

**PRINCIPIOS:**

1. Gestión eficiente de proyectos
2. Accesibilidad universal
3. Movilidad segura

EJES ESTRATÉGICOS PRIORARIOS**ACCIONES**

1. identificación de paraderos que funcionan solamente como puntos de abordaje.
2. Identificación de sitios potenciales para proponer central de paraderos.
3. Identificación de puntos potenciales de transporte intermodal con una lógica de origen y destino.
4. Identificación de usos y destinos de los paraderos presentes en el centro urbano de Umán y sus alrededores.
5. Clasificación y catalogación de los tipos de transporte público presentes en el centro urbano de Umán y sus alrededores.
6. Tipificación de las vialidades adecuadas para el uso de las diferentes transportes públicos
7. Elaboración de un estudio del número de unidades de transporte público en relación a la demanda requerida.
8. Elaboración de diagnostico y un plan de acción e intervención para reubicar estratégicamente paraderos de transporte público con rutas internas, a comisarias y a Mérida.
9. Elaboración de reglamentos para el uso y transito de moto taxis en Umán.
10. Mejoramiento de las condiciones físicas y espaciales de los paraderos.
11. Implementación, difusión y socialización de campañas de educación vial.
12. Impartición de talleres con actores de poder y ciudadanos para trabajar los diferentes aspectos de movilidad.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar el trabajo coordinado entre dependencias o instancias encargadas del tema de la movilidad o transporte en el Municipio de Umán. • Creación de una instancia pública especializada en movilidad integral, que tenga a su cargo el control, distribución y gestión de las diferentes rutas de transporte, tanto público como privado. • Plantear la reubicación de algunos paraderos de transporte público, en lugares estratégicos que permitan una movilidad más eficiente.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación y difusión de campañas de educación vial. • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, sindicatos de transporte, organizaciones civiles, etc. Procurando los intereses comunes.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de reglamentos y lineamientos, para el correcto uso y tránsito regulado de mototaxis en Umán, estableciendo parámetros y restricciones. • Considerar el Reglamento de Tránsito y la Ley de Transito y Vialidad del Estado de Yucatán.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos. • Procurar la priorización de los proyectos de corto, mediano y largo plazo, respectivamente.

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

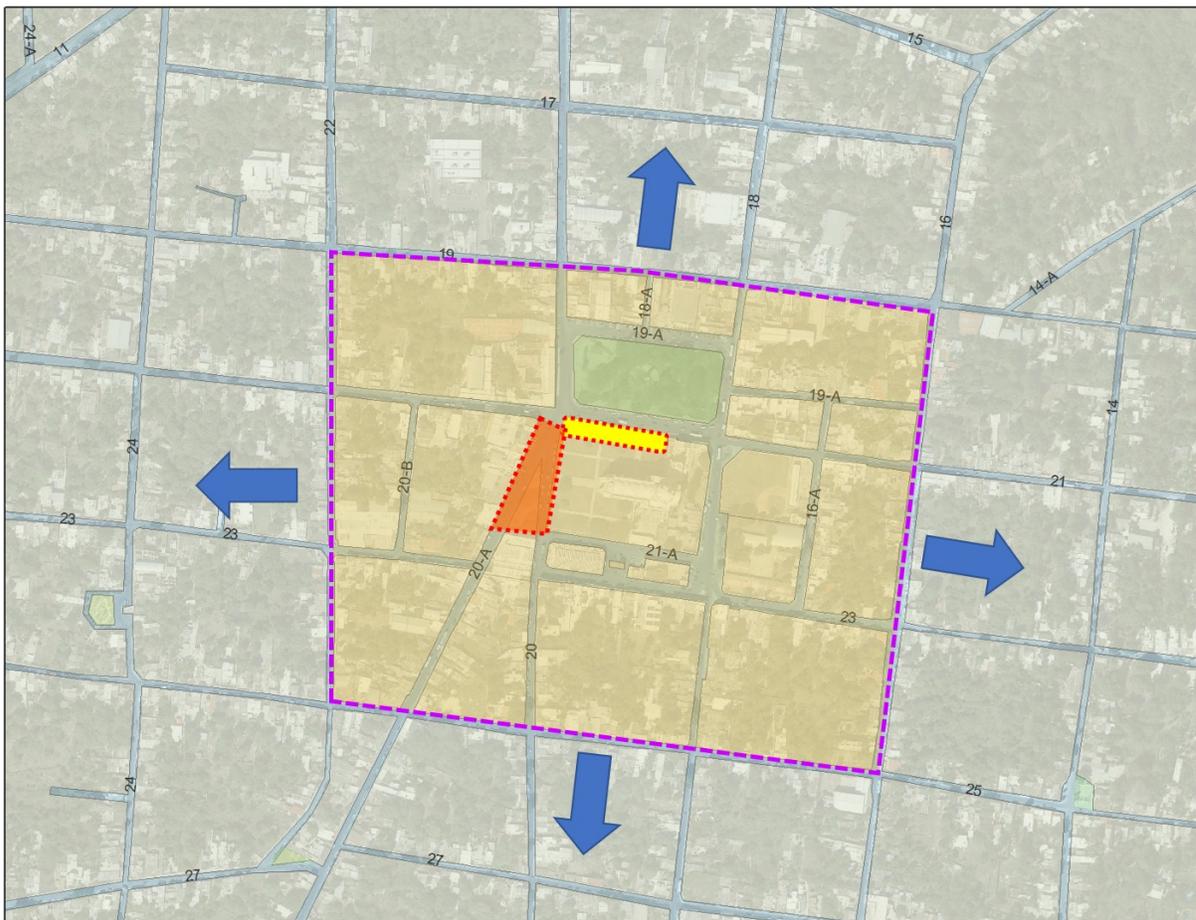
07

ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

-  ZONA SIN PARADEROS
-  PARADEROS CON TIEMPOS DE ESPERA REDUCIDO
-  EN ESTA ZONA PARADEROS UNICAMENTE DE TRANSBORDO
-  UBICACIÓN DE ESTACIONES FUERA DEL CENTRO HISTÓRICO PROPUESTO



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

8MS

08

ESTRATEGIA: MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVO:

Establecer vialidades y cruces seguros que tengan condiciones adecuadas para los peatones, ciclistas y otros medios de movilidad no motorizada, priorizando su uso en áreas estratégicas y generando espacios públicos de equidad en Umán.

**PRINCIPIOS:**

4. Gestión eficiente de proyectos
5. Accesibilidad universal
6. Movilidad segura

EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS**ACCIONES**

1. Registro de aforos de las tipologías medios de transporte.
2. Registro de siniestros y vulnerabilidad en cruces y vialidades.
3. Clasificación, levantamiento y mapeo de las tipologías de vialidades presentes en Umán.
4. Identificación y creación de rutas alternativas para evitar la circulación de camiones y transporte de carga pesada al interior del centro.
5. Identificación de espacios en el centro urbano de Umán para la movilidad no motorizada y rutas optimas para los ciclistas.
6. Generación de programas de calles y corredores peatonales temporales y permanentes.
7. Elaboración de un diagnóstico de vialidades seguras y su tránsito.
8. Elaboración y diseño de modelos de cruces y vialidades de acuerdo a sus tipologías específicas y prioridades.
9. Elaboración de proyectos que orienten el diseño del espacio público al peatón, ciclistas y transporte no motorizado que contemplen reglamentos y lineamientos.
10. Elaboración de un plan de acción e intervención de acuerdo a las tipologías específicas de las vialidades y cruces, con un criterio de prioridad.
11. Implementación, difusión y socialización de campañas de educación vial.
12. Impartición de talleres con actores de poder y ciudadanos para trabajar los diferentes aspectos de movilidad.

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

ESTRATEGIA: MOVILIDAD SOSTENIBLE



RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un plan de acción e intervención de acuerdo a las tipologías específicas de las vialidades y cruces, con un criterio de prioridad. • Generación de Programa de Calles y Corredores Peatonales, temporales y permanentes, implementándolos gradualmente y por etapas. • Relacionar a los actores involucrados en las intervenciones sobre el tema de movilidad, sindicatos de transporte, dependencias públicas, sociedad civil, etc.
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación y difusión de campañas de educación vial. • Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, sindicatos de transporte, organizaciones civiles, etc. Procurando los intereses comunes.
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar el Reglamento de Tránsito y la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán. • Plantear modificaciones a algunas tipologías de vialidades, de acuerdo a sus condiciones y afluencia, tanto peatonal como vehicular.
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos. • Procurar la priorización de los proyectos de corto, mediano y largo plazo, respectivamente.

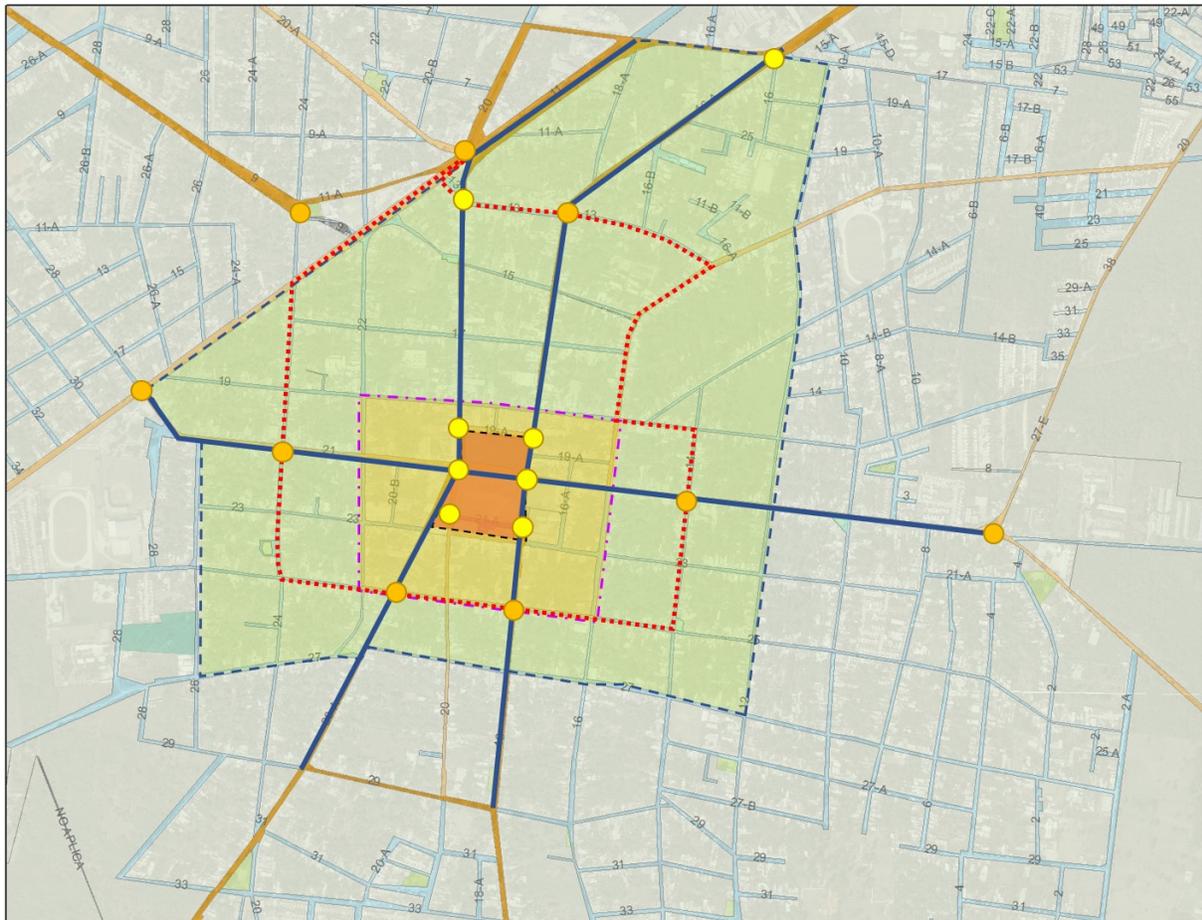
PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

08 ESTRATEGIA: MOVILIDAD SOSTENIBLE

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

	PRIORIDAD PEATONAL		PRIORIDAD VIALIDADES COMPARTIDAS
	PRIORIDAD MOVILIDAD NO MOTORIZADA		VIALIDADES PARA LA MOVILIDAD MOTORIZADA SEGURA
	ZONA LIBRE DE CAMIONES DE CARGA		CRUCES CON DISEÑO SEGURO



ESCENARIOS ESTRATÉGICOS

A partir de la generación de las estrategias se construye este apartado con el objetivo de representar a través de “escenarios” los diferentes elementos que lo componen, como herramientas gráficas especializadas como: mapas, perspectivas, imágenes, diagramas y otros; que nos permite ejemplificar conceptualmente las partes que compone el Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán.

Es importante destacar que estos “escenarios” contruidos en este apartado no tiene como propósito presentar y explicar cada una de las estrategias, elementos y componentes presentes en el plan estratégico; sino mas bien construir un modelo que pueda ser tomado como referente para dar a conocer las estrategias y transmitir su utilidad y pertinencia a diferentes actores y usuarios involucrados.

Los escenarios se organizaron de la siguiente forma: estratégico, de principios y de acciones. Cada escenario tiene un propósito específico y busca transmitir diferentes componentes del plan estratégico. Estos se explican brevemente a continuación:

Escenario estratégico:

A través de la abstracción gráfica de un mapa del primer cuadro del centro urbano de Umán se busca localizar puntualmente las estrategias presentes y dar a conocer los objetivos que se persiguen. Se pretende crear una herramienta que ayude a las personas a identificar localización de las estrategias y sus objetivos.

Esta “ejemplificación” propone un modelo que pueda ser usado y replicado para presentar las estrategias localizadas en las diferentes áreas que conforman el centro urbano y municipio de Umán.

Escenarios de principios:

A través de un plano especializado e imágenes referentes se busca construir un modelo proyectual de las estrategias, para representar y localizar los principios de diseño que se encuentran incidiendo en la zona intervenida.

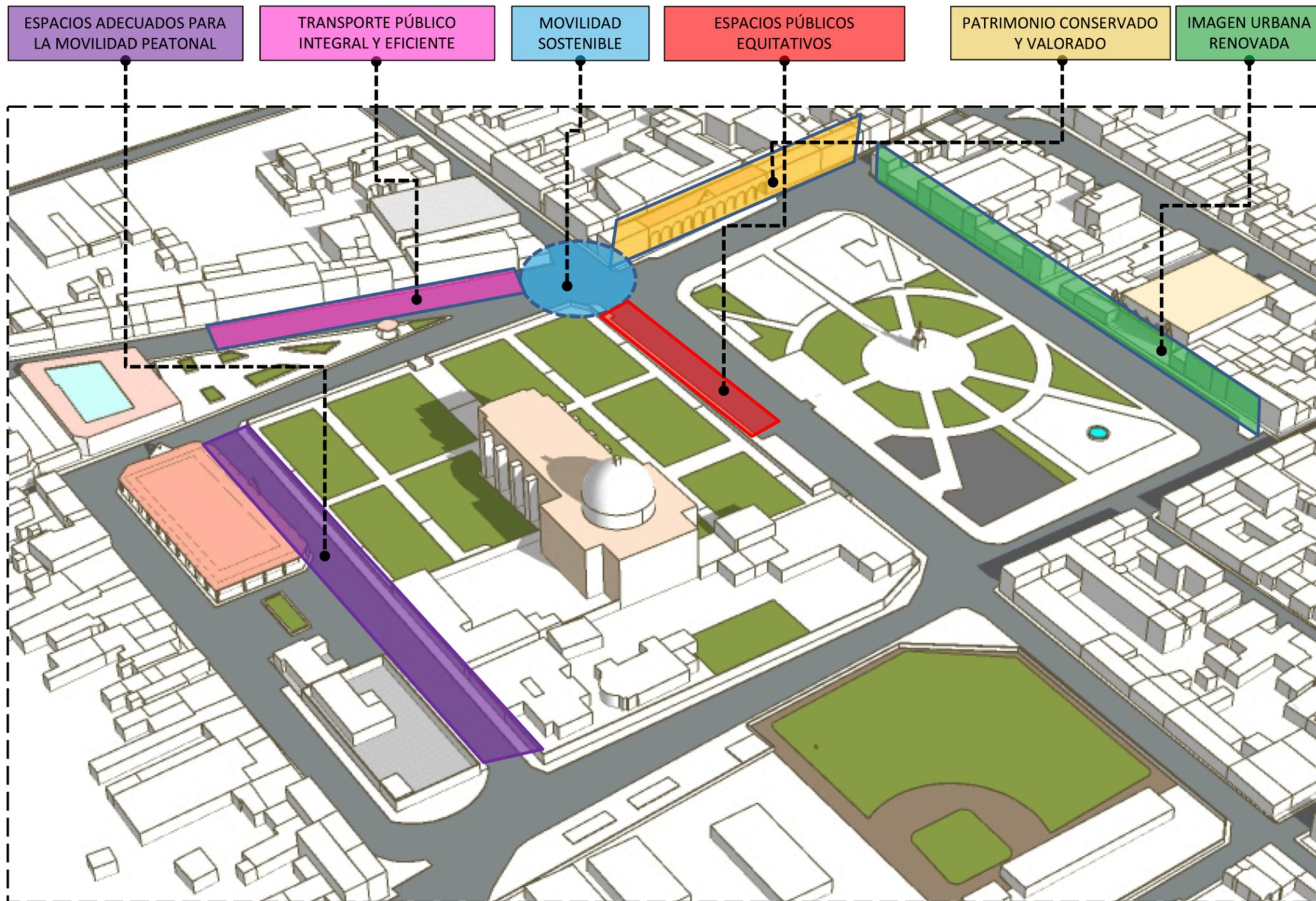
Una imagen de la zona actual contribuye a la comprensión de las deficiencias en el espacio público actual. De esta forma se puede transmitir con claridad conceptos intangibles a través de acciones físicas y espaciales.

Estos escenarios son modelos replicables de cómo poder plasmar con claridad los principios de diseño que orientan y priorizan las estrategias.

Escenarios de acciones:

Este escenario se construye a través de una perspectiva especializada que muestra una imagen objetivo, es decir una representación conceptual de lo que se quiere lograr en el espacio físico y como impacta directamente la habitabilidad en la zona intervenida. De esta forma el escenario busca evidenciar las acciones para transmitir de manera concreta soluciones específicas en el espacio público.

Este escenario propone un modelo replicable que sea de utilidad para mostrar de manera específica y detallada las intervenciones puntuales de las acciones que forman parte de las estrategias.



← ESCENARIO DE ESTRATEGIAS OBJETIVOS

Espacios seguros que permitan el uso del espacio público para diversas actividades de estancia y convivencia, conservando las actividades tradicionales.

Condiciones de transbordo, y espacio publico libre de estacionamiento de combis para el transito peatonal.

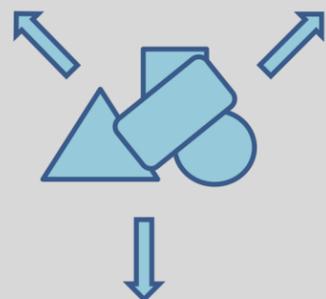
Vialidades que permitan un tránsito seguro para todos los medios de transporte, priorizando al peatón.

Espacios públicos que permitan realizar las actividades en mejores condiciones, imagen del centro urbano libre de paraderos de transporte público.

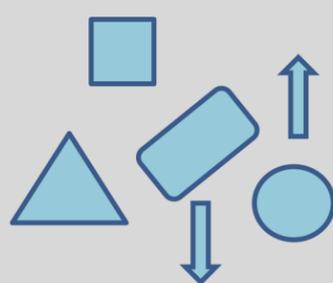
Edificios patrimoniales en el centro urbano puestos en valor y que refuercen la identidad de los habitantes con su ciudad.

Una imagen agradable que dignifique a las personas de Umán en espacios de calidad .

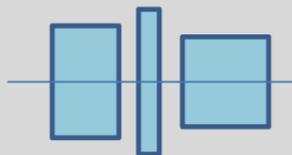
DESCENTRALIZAR



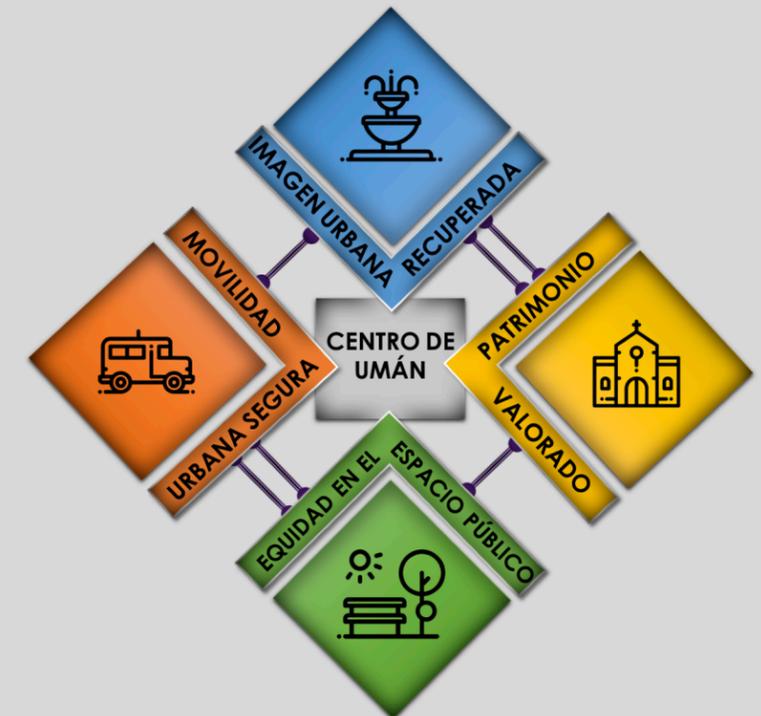
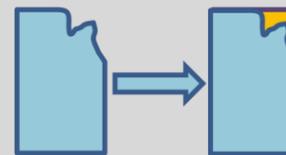
REORDENAR

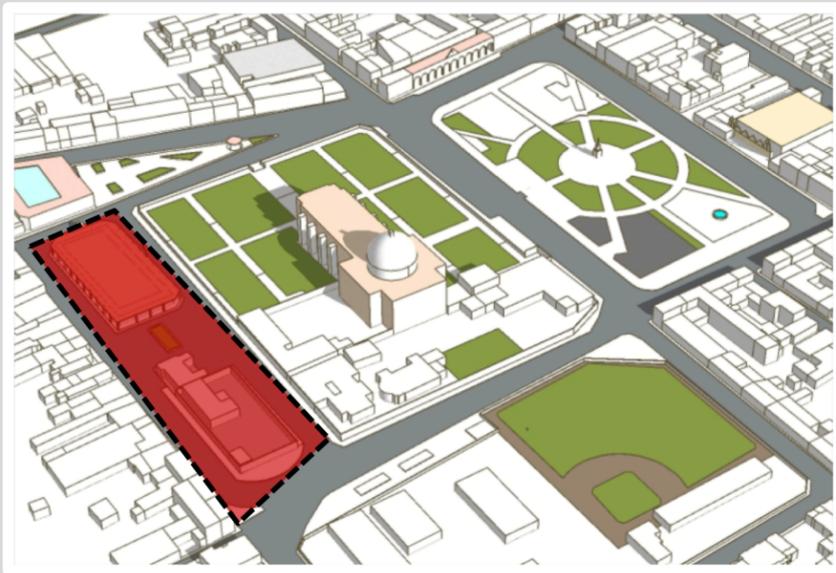


REGULAR



MEJORAR





Mapa de localización

El escenario del mercado es uno de los más congestionados y de mayor vitalidad en el centro de Umán. Tiene un carácter comercial en alto grado, de transición y transporte.



Estado actual del escenario construido

Este espacio presenta un gran potencial para la liberación de calles conflictivas, permitiendo el tránsito amable para el peatón. Convergen en esta zona, todos los modos de transporte, el mercado construido y comercios locales permanentes y estacionarios.

ESCENARIO DE PRINCIPIOS 01



1 4



2 5 6



1 4 4 5 3 5

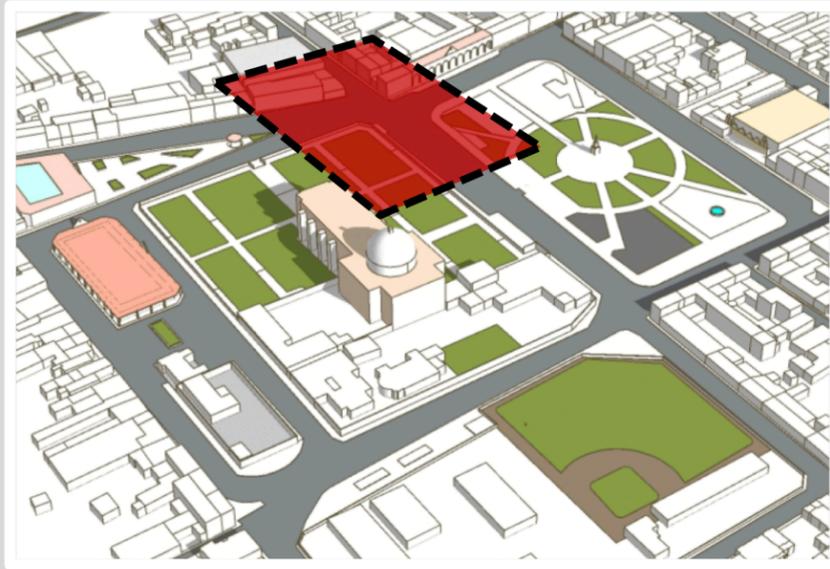
Seguridad en los espacios públicos

La generación de espacios versátiles de integración e intercambio que permitan el tránsito de todos los usuarios, integrándolos al contexto de una manera **legible y segura**, es necesaria para que permanezcan siendo **útiles** para el habitante.

Las condiciones **priorizarán al peatón** y al ciclista, sin impedir el tránsito total de vehículos motorizados.

- 1 Valoración del patrimonio cultural y edificado
- 2 Accesibilidad universal
- 3 Conservación del medio ambiente

- 4 Cohesión social y permanencia
- 5 Movilidad Sustentable
- 6 Gestión eficiente de proyectos



Mapa de localización

El cruce vial formado por las calles 21 y 20 es de gran importancia para el centro de la ciudad. Convergen todos los modos de transporte y se presentan físicamente los efectos de los problemas en el centro de la ciudad.



Estado actual del escenario construido

Calles sin señalética de precaución en calles y postes, información deficiente sobre el sentido y número de calles, concentración de paraderos de transporte sin una ubicación funcional para el tránsito seguro.

Todo esto genera un espacio inseguro y falto de condiciones para el uso de todos los usuarios.

ESCENARIO DE PRINCIPIOS 02



2 1 5



1 2



6 3



1 2



2 5



5 4

Seguridad en los espacios públicos

La liberación de espacios para el uso y **disfrute** de los usuarios permite la vinculación de las personas con su **entorno** y favorece las relaciones sociales.

El espacio público retoma su carácter de escenario de **redes y usuarios**, conectándolos con sus **actividades**.

- 1 Valoración del patrimonio cultural y edificado
- 2 Accesibilidad universal
- 3 Conservación del medio ambiente

- 4 Cohesión social y permanencia
- 5 Movilidad Sustentable
- 6 Gestión eficiente de proyectos

ESCENARIO DE ACCIONES 01



Mapa de localización

El escenario ejemplo se localiza sobre la calle 19 A entre 20 y 18, forma parte del primer cuadro del centro urbano de Umán. Actualmente se caracteriza por ser una zona estratégica para la ubicación de comercio y servicios.



Estado actual del escenario construido

La zona presenta diversas problemáticas que afectan directamente el espacio público, entre ellas podemos destacar la falta de conservación de edificios históricos, el exceso de publicidad y falta de lineamientos que regulen el espacio público.

La falta de condiciones adecuadas y las dimensiones precarias en banquetas y espacios peatonales que su vez se encuentran invadidas por comercios y diferentes obstáculos dificultan y vulneran la seguridad de los peatones.

- Dotación de infraestructura, señalética, mapas y anuncios con la historia del inmueble o espacio público.
- Incentivar usos de suelo mixto mediante políticas públicas que lo regulen, procurando su compatibilidad.
- Implementar programas de mejoramiento de fachadas, en el 1er y 2do polígono del Centro de Umán.
- Arborización de áreas peatonales en los corredores y circuitos.
- Implementar esquemas de financiamiento compartido para la recuperación y mejora de los edificios.
- Regulación de las intervenciones en los edificios del centro Urbano de acuerdo a sus tipologías mediante reglamentos (Establecer parámetros y criterios de intervención en edificios y espacios públicos)
- Regulación de la publicidad que afecte el espacio público.
- Ampliación de banquetas y circulaciones peatonales en puntos detectados con las dimensiones necesarias en relación a su afluencia.
- Implementación, difusión y socialización de campañas de educación vial.

PCV-1

CC-2

CC-3

CC-4

IRR-5

IRR-6

IRR-7

EMP-8

MS-9

ESCENARIO DE ACCIONES 02



- Transformación de uso de las vialidades vehiculares a peatonales o compartidas, generando espacios para el comercio semifijo.
- Establecimiento de reglamentos y lineamientos para la ocupación adecuada del espacio público por parte del comercio formal e informal.
- Implementación, difusión y socialización de campañas orientadas a los diferentes tipos de usuarios que hacen uso del espacio peatonal.
- Promoción de actividades culturales, educativas y recreativas en espacios públicos y parques.
- Elaboración de proyectos que orienten el diseño del espacio público al peatón, ciclistas y transporte no motorizado que contemplen reglamentos y lineamientos.
- Mejoramiento de elementos de infraestructura como banquetas y vialidades.
- Unificación de señales viales, informativas y de restricción con un criterio de colores e iconografía representativa.

CC-1

EMP-2

EMP-3

EPE-4

MS-5

IRR-6

IRR-7



Mapa de localización

El escenario ejemplo se localiza sobre la calle 21-A entre 20 y 18, forma parte del primer cuadro del centro urbano de Umán. Actualmente se caracteriza por que en esta zona se ubica el mercado municipal de Umán.



Estado actual del escenario construido

La zona presenta diversas problemáticas que afectan directamente el espacio público, entre ellas podemos destacar la falta de conservación de edificios históricos, el exceso de publicidad y falta de lineamientos que regulen el espacio público.

La falta de condiciones adecuadas y las dimensiones precarias en banquetas y espacios peatonales que su vez se encuentran invadidas

CONCLUSIONES

A través de los análisis, tanto de campo como de gabinete, realizados a lo largo del cuarto semestre de la Maestría en Diseño Urbano, se obtuvo un diagnóstico que ayudó a entender las problemáticas que confluyen en el Centro Urbano de Umán.

El diagnóstico obtenido contribuye a entender las particularidades de las diferentes problemáticas de la zona de estudio que se trabajó, se reconocieron las diferentes dinámicas locales que se generan e incrementan las mismas, lo cual contribuye a la generación de estrategias de intervención para tratar de resolver o reducir el problema detectado.

El cual tiene que ver con la ocupación inequitativa del espacio público, generado por un problema urbano de mayor repercusión: la gran concentración de actividades, dinámicas, usos y servicios en el Centro de Umán, sin ningún orden aparente o control de los mismos, que regule o establezca jerarquías en el uso del espacio público.

Las estrategias planteadas, son el resultado de la colaboración en conjunto con la Universidad, el Ayuntamiento de Umán y la COMEY, mediante el proceso colaborativo de talleres participativos entre los involucrados, cabe recalcar que en esta parte de la gestión del proyecto estratégico, la participación ciudadana se vio resumida en información obtenida en encuestas o entrevistas con algunos habitantes y funcionarios públicos de Umán, las cuales nos sirvieron para conocer las necesidades reales y corroborar las problemáticas detectadas en los análisis.

A la par de las estrategias integrales se plantearon una serie de recomendaciones, bajo 4 componentes: gestión, participación, reglamentación, financiamiento; estas recomendaciones abonan a la eficiente implementación de las mismas y las complementan.

El Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, es una herramienta que sienta nuevas bases para fomentar la generación de reglamentos más integrales, una coordinación más eficiente entre las dependencias encargadas de la toma de decisiones sobre el territorio, el mejoramiento de la gestión urbana creando espacios de participación entre los actores involucrados en este proceso.

Al ser una propuesta integral, se identifican diversas acciones que deben realizarse en conjunto o consecutivamente para obtener intervenciones exitosas, que abonen en la construcción de una mejor ciudad con oportunidades para todos.

Se entiende que algunas soluciones a los problemas del Centro Urbano de Umán, pueden estar en elementos externos o se deriven de acciones a escala metropolitana, se reconoce que el "Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán" representa un primer paso para enfrentar de manera integral los problemas urbanos, relacionando las causas y atacando los orígenes, que harán de Umán un mejor lugar para vivir con una visión a futuro.

BIBLIOGRAFÍA

Bentley, Ian. (1999). Entornos Vitales, hacia un Diseño Urbano Arquitectónico más humano, Editorial Gustavo – Gili. España, pp. 42-55.

Borja, Jordi y Zaida Muxí. (2001). El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona. Pp. 91.

H. Ayuntamiento de Umán, 2015-2018. Plan Municipal de Desarrollo de Uman. Municipio de Umán, Yucatán. Pp. 23-34.

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. International Journal of Urban and Regional Research, vol. 27, N° 4.

Iracheta Cenecorta, Alfonso y Jorge Bolio Osés, (2012). Mérida Metropolitana: una propuesta integral de desarrollo. Fundación Plan Estratégico de Yucatán A. C. Mérida, Yucatán, pp. 35-38.

Moughtin, Cliff, Rafael Cuesta, Christine Sarris, Paola Signoretta, (1999). Urban Design: Methods and Techniques. Architectural Press, Oxford, Inglaterra. pp. 67-86.

Lefebvre, Henry. (1975). El derecho a la ciudad. Ediciones Península. Barcelona. Pp. 45.

ONU Hábitat, "Objetivos de Desarrollo Sostenible", [<http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>]. 15 de marzo de 2018.

Umán, en Acervo Yucatán, mayo 2013.

CAPÍTULO III- REFLEXIÓN DEL PLANTEAMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS DESDE UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA- “CIUDADES CAMINABLES”.

Tomando como base la propuesta de estrategias en el “Plan Estratégico para la regulación del centro de Umán”, se realiza un trabajo reflexivo, con el objeto de identificar y complementar en su caso el planteamiento y sus estrategias, esto desde un enfoque teórico definido que nos de los parámetros para evaluarlo.

Para este caso, y en respuesta a las particularidades del problema central en cuestión que es “el uso inequitativo del espacio público”, nos apoyamos en la teoría de “Ciudades Caminables” para analizar la pertinencia y efectividad de las estrategias en función de la solución del problema central.

Como primera parte retomaremos el planteamiento del problema central del cual se generan las estrategias, pero con una exploración de las causas e inferencia como hipótesis.

Posteriormente se desarrolla el Planteamiento teórico de Ciudades Caminables, se contextualizará el tema a nivel nacional, se plantearán las recomendaciones del ITDP (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo), y se abordaran los 10 puntos que recomienda Jeff Speck como principios de diseño que a su vez sirven como parámetros de evaluación.

Para finalizar se agrega un apartado de conclusiones y una reflexión respecto a las estrategias y sus objetivos planteados.

3.1-Planteamiento de la problemática central e hipótesis.

Ciudades Caminables- Centro de Umán

El centro histórico de Umán no cuenta con las condiciones físico espaciales para albergar cualitativa y cuantitativamente las actividades que hoy se realizan ya que no estaba diseñado para ello, sus usos han cambiado y el número de usuarios ha aumentado.

La apropiación del espacio en el centro histórico de Umán se da inequitativamente volviéndolo ineficiente, inseguro, y con una imagen deteriorada por el desorden y la desregulación.

El incremento en la intensidad como centro de abasto y punto de transferencia ha llevado al centro histórico de Umán a la saturación de sus espacios.

Así mismo estas demandas han modificado los usos en función de las necesidades (en su mayoría comerciales y de servicios) modificando la arquitectura sin ninguna regulación, dañando la imagen urbana y la valoración del patrimonio, ocupando los espacios públicos como banquetas de manera irregular, en un centro histórico que no cuenta con los criterios de movilidad peatonal ya que en sus orígenes no eran considerados necesarios.

Estas condiciones negativas para el peatón han conllevado al uso del mototaxi como primera alternativa de desplazamiento y se manifiesta en una saturación excesiva y desproporcionada en relación a la población, complicando el tránsito. Esto no afecta solamente el tránsito, sino también afecta a la imagen urbana y al patrimonio por que se sobrepone a ellos, y afecta al uso del espacio público limitando las actividades que se pueden realizar en él.

La primera impresión que se percibe al llegar al centro de Umán, es un espacio saturado y ocupado de los medios de transporte y comercios.

Entre los medios de transporte identificamos a los automóviles, motos y bicicletas como medios de transporte particular, a los autobuses y combis que conectan a Umán con Mérida y otras comisarias, y a los mototaxis que cubren la demanda de un transporte interno.

Las dinámicas y formas de ocupación de los espacios se han realizado con base a usos y costumbres y responde primordialmente a lógicas de oportunidad en el negocio del transporte, y por lo tanto no contaban con un planteamiento de funcionalidad y eficiencia, ubicando los paraderos y sitios en las calles del primer cuadro de la ciudad, generando una serie de dinámicas a su alrededor como

comercios , que si bien son parte fundamental de la economía local, no se dan en las condiciones más eficientes y seguras, ya que el espacio público (banquetas, calles) se ocupa por estas dos actividades y las personas a pie quedan fuera de la formula.

Algo que llama la atención es la cantidad de mototaxis presentes (alrededor de 2,800 mototaxis), que en una ciudad como Umán no corresponde al número de habitantes y las distancias de recorridos de acuerdo al tamaño de la ciudad.



Imagen 3.1-Saturación de mototaxis en el centro de Umán- Fotografía Propia

Por otro lado, el ayuntamiento de Umán, en la dirección de transporte no han podido negar las concesiones de mototaxis ya que no cuenta con herramientas o estudios que avalen los criterios para determinar el número de unidades que relacionen oferta y demanda en función de la eficiencia.

Pero la cuestión relevante es ¿Por qué existe tanta demanda del uso del mototaxi?

En una primera indagación y platicas con gente del lugar, se identificó que las personas no están dispuestas a caminar más de 2 cuadras para llegar a sus destinos; desde que bajan del camión (que tiene su paradero entre la iglesia y el parque), son abordados por los mototaxis que se acercan a la bajada y por cinco pesos los "acercan" a sus casas para que no carguen las compras esas 3 cuadras.

Y así como esta dinámica se observa en los niños para ir a la escuela, de las señoras para ir al mercado, de los trabajadores para llegar al paradero que está en el centro y transbordar y unos cuantos llegan en bicicletas o motos las cuales

dejan en la vía pública y terminan complicando esta ocupación del espacio público ya que no cuentan con espacios asignados.

Con todo esto, la problemática identificada es que **“la gente quiere caminar lo menos posible”**, y en la medida que se logre invertir esta condición se podrá prescindir de una buena parte de mototaxis.

Hipótesis- Existe una saturación de mototaxis por las condiciones inadecuadas en los espacios de tránsito peatonal que motiven a las personas a caminar su ciudad.

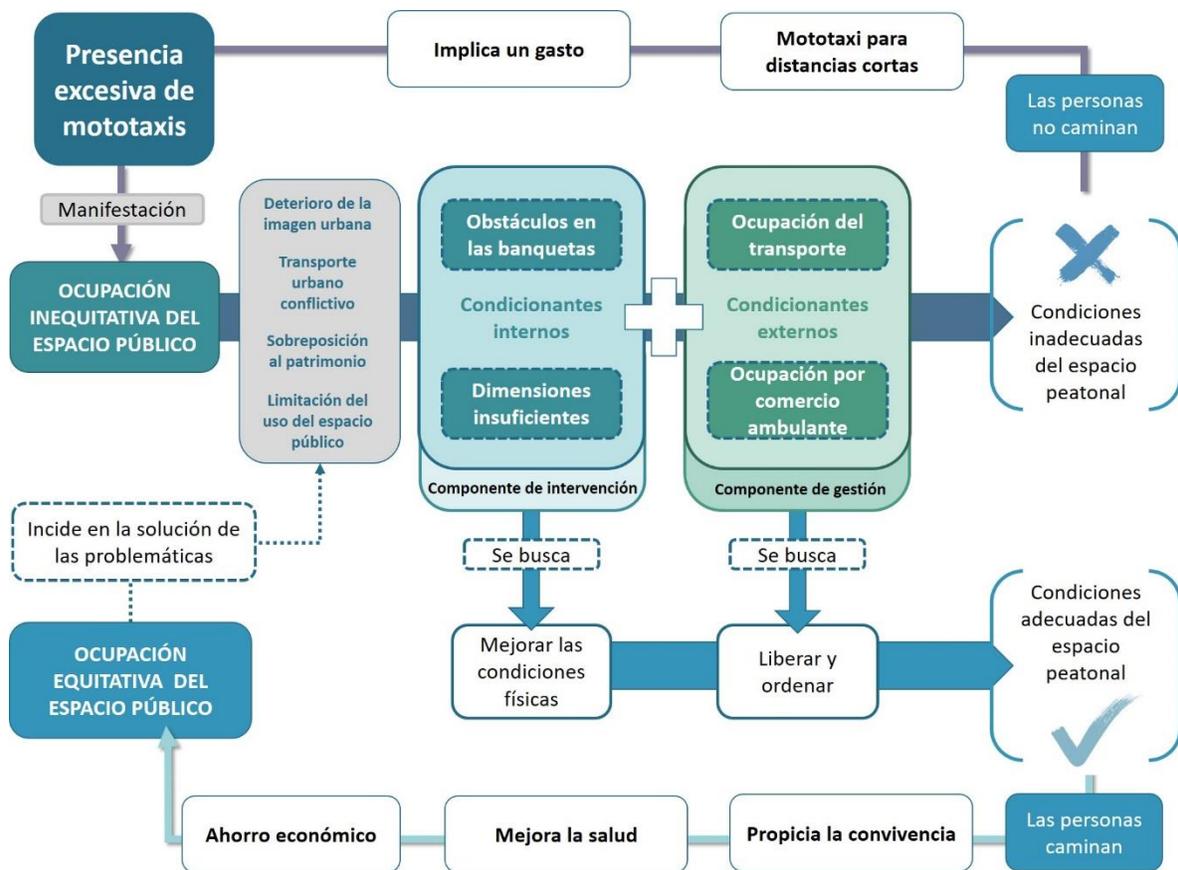


Imagen 3.2- Diagrama conceptual del planteamiento de la hipótesis- Elaboración propia.

Partiendo de esto nos basaremos en el concepto de Walkable Cities (ciudades caminables), el cual se trata de cómo los espacios urbanos construidos se relacionan con el modo en que la gente vive, compra, visita, disfruta o pasa el

tiempo en los espacios públicos, y cómo estos usos influyen en la decisión individual de hacer todas esas actividades caminando.

3.2- Planteamiento teórico- Ciudades Caminables

Entre sus múltiples beneficios tenemos que, cuanto más caminable es una ciudad, mejores más fuertes son los lazos que se generan en la comunidad, desde apoyar al pequeño comercio hasta conseguir que los niños reafirmen sus relaciones sociales llegando al colegio a pie.

Según el estudio Walk this Way, desarrollado por la institución Brooking en Washington D.C. sobre el impacto económico que tiene la peatonalización, los lugares 'caminables' urbanos poseen una economía mucho más activa que los no caminables.

"Fomentar un mayor nivel de 'caminabilidad' es importante, no sólo por los beneficios para la salud asociados a caminar, sino también porque hacer las zonas más 'caminables' genera actividad económica, incrementa los valores de los predios y el turismo, mejora la movilidad y aumenta la calidad de vida de los usuarios", Arreola Gerardo, 2014.

Esto contraviene al posible planteamiento que al disminuir los mototaxis se perjudica la economía local por ser una fuente de empleo para algunos pobladores.

Las ciudades 'caminables' tienen un núcleo urbano que permite el flujo peatonal". Asimismo, los residentes de los lugares con más áreas peatonales tienen menores costos de transporte y mejor acceso a la infraestructura de transporte. Paradas de metro, carriles bici e incluso autobuses eléctricos adaptados a pequeños espacios son algunos de sus beneficios.

"Un lugar donde se pueden realizar los usos y las funciones que la ciudad permita. Juegos, fiestas, intercambio económico, manifestaciones políticas. Sin estas zonas, la ciudad en esencia no existiría." Rueda Salvador, 2014.

Las ciudades caminables disponen de un centro del barrio y cuentan con un flujo de pasajeros suficientes para mantener un sistema de transporte público adecuado.

Su diseño urbano está orientado a promover un buen flujo peatonal; calles y avenidas que permiten el flujo tanto de bicicletas como de automóviles, orientadas por bicicletas y el tránsito; construcciones de uso mixto; y otro tipo de equipamiento, como es el caso de parques y lugares recreativos.

La organización Walk Score, reconocida por los planificadores urbanos, clasifica numéricamente el nivel de 'caminabilidad' de núcleos urbanos de todo el mundo. Según su definición, estos lugares cuentan con unas características comunes.

Como parte de su promocional Plantean el siguiente argumento que fundamenta la rentabilidad relacionada a la puntuación de "caminabilidad" de un inmueble en un barrio específico: "Creemos que los vecindarios transitables con acceso al transporte público, mejores viajes y la proximidad a las personas y lugares que usted ama son la clave para un estilo de vida más feliz, más saludable y más sostenible." <https://www.walkscore.com>

Referente a nivel nacional.

Los estados con las zonas más caminables de México.

Con el fin de evaluar la caminabilidad, se contabilizaron el número de vialidades por estado con las siguientes carencias: vialidades sin guarnición, sin palmeras o árboles, sin rampa para silla de ruedas, sin letrero para nombre de la calle, con ambulante, sin recubrimiento de calle, sin banquetas, sin alumbrado, y con restricción de paso a peatones.

Como resultado se definió que una gran porción de las vialidades de México no está pensada para los peatones. De las casi 7 millones de vialidades, el 43% no tienen banquetas, el 30.94% no tiene recubrimiento de calle y el 20,8 % no tiene alumbrado público.

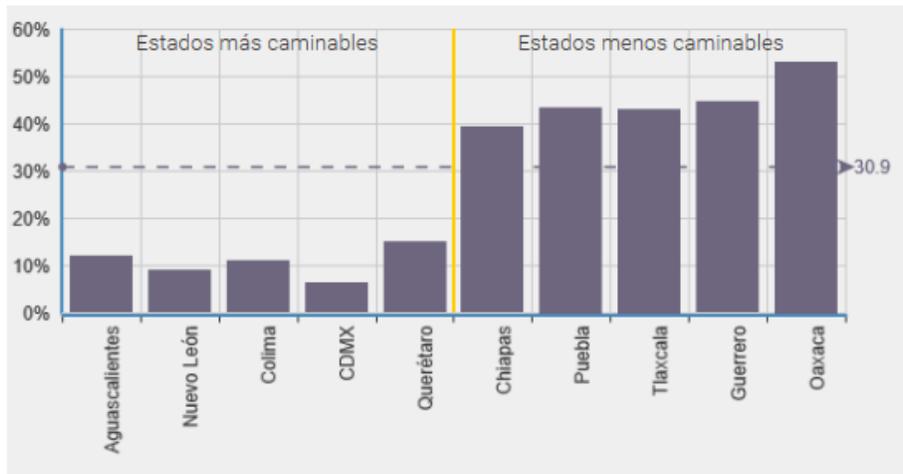


Imagen 3.3- Grafica de estados caminables-Extraída de la página www.propiedades.com generado con datos del INEGI.

Los estados con mejores zonas urbanas para caminar en México están en Aguascalientes, Nuevo León, Colima y Ciudad de México. Las peores están en Oaxaca, Guerrero, Tlaxcala Puebla y Chiapas. Yucatán se ubica en la posición número 14 del ranking.

3.3- Principios de diseño – Parámetros y evaluación.

3.3.1-Principios de diseño del ITDP.

Según el estudio “Lineamientos para una Movilidad Sustentable 2012” del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, la falta de planeación urbana en México ha derivado en fragmentación del territorio, aumento de distancias y tiempos de traslado. Entre otros factores que afectan la habitabilidad del entorno urbano y la caminabilidad de las localidades se encuentran: patrones de desarrollo disperso, de baja densidad y sin uso de suelos mixtos. Estos elementos obligan a los peatones a recorrer distancias más largas, usar el automóvil y caminar menos.

El ITDP Propone ocho principios para el desarrollo urbano y lograr ciudades sostenibles y con mayor calidad de vida:

- 1- **Caminar:** Construir espacios para peatones tanto en las vialidades como en la construcción de espacios para los transeúntes.

- 2- **Pedalear:** Priorizar redes de ciclo vías.
- 3- **Conectar:** Crear calles y andadores accesibles para peatones, ciclistas y tránsito vehicular.
- 4- **Transportar:** Promover transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo.
- 5- **Mezclar:** Planificar para usos de suelo mixtos: vivienda, comercio, parques, espacios abiertos accesibles y servicios.
- 6- **Compactar:** Reducir la expansión urbana focalizando el desarrollo en las áreas contiguas. También se puede realizar a través de la creación de manzanas más pequeñas.
- 7- **Densificar:** Hacer coincidir la densidad poblacional con la capacidad del sistema de tránsito.
- 8- **Cambiar:** Incrementar la movilidad reduciendo el estacionamiento y regulando el uso de las vialidades, y desalentando el uso del automóvil.

3.3.2- Principios de diseño de Jeff Speck.

Jeff Speck, menciona tres argumentos principales para hacer que nuestras ciudades sean más caminables: riqueza, salud y sostenibilidad.

Nos plantea de como la estructura urbana y la ubicación de nuestros lugares de destino condicionan el uso del automóvil; que cuando vives en una ciudad densa y compactada tener un auto donde le aparcamiento te cuesta un extra y las distancias permiten el desplazamiento a pie o en bicicleta, la mejor opción es dejar a un lado el automóvil.

Menciona que además de los beneficios económicos y prácticos, la vida sin automóvil proporciona salud y mejor condición física. Este cambio en los modos de transporte depende estrechamente en el diseño de las ciudades, y que habrá ciudades que inviten al abandono del automóvil y permitan una vida urbana vibrante, y otras que no lo permitan por su diseño incongruente y obsoleto.

Plantea que caminar es algo simple y útil, y también un placer. Que es lo que trae aviones llenos de estadounidenses a Europa de vacaciones, incluidos algunos

de los ingenieros de tráfico que hacen nuestras propias ciudades tan inhóspitas, que deberían comprender el valor de moverse bajo su propio poder a un ritmo relajado a través de una esfera pública que continuamente recompensa los sentidos.

La lista de 10 pasos está diseñada para llevarnos desde donde estamos ahora a donde tenemos que estar para que una ciudad dé la bienvenida al caminar.

1. **Pon los autos en su lugar.** -Una mayor capacidad de tráfico vial puede generar más, no menos, automóviles en la carretera. Especialmente en barrios y centros urbanos, donde a veces las calles no son tratadas como espacios públicos críticos para animar la vida de la ciudad sino como vehículos de motor.
2. **Mezcle los usos.** - Los vecindarios con una diversidad de usos, lugares a los que caminar, tienen un número significativamente mayor de caminar que aquellos que no lo hacen.
3. Obtener el **estacionamiento correcto.** - Un amplio estacionamiento fomenta la conducción que de otro modo no ocurriría sin él. Desalentar la reutilización adaptativa de las propiedades históricas, porque no hay espacio suficiente para crear el estacionamiento.
4. **Deje que el tránsito funcione.** -Aunque la transitabilidad se beneficia del buen tránsito, el buen tránsito depende absolutamente de la capacidad de caminar. Concentrarse en los corredores de tránsito. **El transporte público es "una forma móvil de espacio público"** y, por lo tanto, debe tratarse con respeto y ser placentero.
5. **Protege al peatón.** - Las "mejoras" de la carretera que facilitan el tráfico de automóviles, como calles más anchas o calles de un solo sentido, fomentan velocidades más altas; por lo tanto, deberíamos usar calles estrechas y calles de dos vías.
6. **Bicicletas de bienvenida.** - Se trata de hacer que las ciudades sean más hospitalarias para el ciclismo.

7. **Forma los espacios.** - Haz que el diseño sea correcto y la gente caminará en casi cualquier clima.
8. **Plantar árboles.** - Además de contribuir a la seguridad del automóvil, los árboles brindan innumerables beneficios públicos, que incluyen enfriamiento natural, emisiones reducidas y demanda de energía para el aire acondicionado y una menor contaminación por aguas pluviales.
9. **El "atractivo de caminar".** - Crea caras amigables y únicas. Los peatones deben sentirse seguros y cómodos, pero también deben entretenerse.
10. **Eficientar el gasto público.** - Elige tus ganadores- se debe centrar primero en los centros urbanos y en los corredores cortos que pueden conectar vecindarios transitables.

Como podemos observar, algunos de los principios de diseño tanto del ITDP como de Jeff Speck coinciden en esencia, como volver calles peatonales, efficientar el transporte público, promover los usos mixtos, promover el transporte no motorizado, entre otros, lo que nos lleva a consolidar el planteamiento teórico con el que podrá evaluarse nuestras estrategias de Diseño urbano.

3.3.3- Evaluación de las estrategias.

Para poder proponer una estrategia de diseño urbano, es fundamental establecer los objetivos de esta estrategia, los cuales deberán de responder a la solución de las problemáticas, incidiendo en las causas que se hayan identificado y no sobre los efectos de estas. Para la identificación de las causas y su magnitud es imprescindible tener parámetros de medición con los cuales poder evaluarlas.

Esto significa que para poder comprobar nuestra hipótesis es imperativo realizar un levantamiento de información y análisis que nos permitan refutar nuestro planteamiento con procesos sistematizados bien definidos, evitando ocurrencias que le quiten veracidad a nuestro proyecto.

Para esto el ITDP propone que "antes de diseñar políticas y estrategias para el desarrollo de una ciudad, es esencial reunir toda la información sobre el desarrollo urbano y la movilidad para poder describir y entender de una manera

sistémica los problemas a los que se enfrenta. Para tener una evaluación completa de la situación de la movilidad y el desarrollo urbano es necesario realizar un análisis de la demanda y oferta de la movilidad. Para la demanda hay que definir las características intrínsecas de la población (socio-económicas, culturales, etc.), su distribución espacial (distribución en el territorio) y su movilidad (formas de desplazamiento en el momento del estudio). Para la oferta, se requiere identificar la infraestructura y servicios destinados para la movilidad de las personas y las mercancías, es decir, la red peatonal, vial, ciclista, de transporte público y mercancías. Definidos estos elementos es importante seleccionar los indicadores que permitan medir y analizar los problemas que atañen a un plan integral de movilidad: movilidad y desarrollo urbano. Estos temas son los hilos conductores del análisis y, por ello, el resto de la información recabada (sobre los fenómenos geográficos, ambientales, sociales y económicos) sólo es útil si ayuda a comprender estos fenómenos." (ITDP,2012, pg. 50).

A manera de ejemplo, se presentan los parámetros que propone el ITDP para analizar el problema de movilidad de manera sistematizada e integral, que serían a partir de estos mismos parámetros que servirían para la construcción de indicadores en los mecanismos de evaluación.

Análisis de la demanda	Análisis de la oferta	Externalidades
<p>1 Análisis de factores determinantes de la demanda.</p> <p>A. Factores de la demanda.</p> <p>a. Características socio-económicas y productivas.</p> <p>b. Distribución de la población y de las actividades.</p> <p>B. Evaluación de los factores de la demanda.</p> <p>2 Estimación de la demanda de viajes.</p> <p>A. Estructura de la demanda de viajes.</p> <p>a. Estimación de la demanda.</p> <p>b. Medición de flujos.</p> <p>c. Encuestas.</p> <p>B. Evolución de la demanda.</p> <p>3 Análisis de la demanda de estacionamiento.</p> <p>A. Ocupación de plazas.</p> <p>B. Evolución de la demanda.</p> <p>4 Análisis de la demanda de transporte.</p> <p>A. Ocupación de plazas.</p> <p>B. Evolución de la demanda.</p>	<p>1 Infraestructura para el peatón.</p> <p>A. Inventario de itinerarios.</p> <p>B. Evolución de los itinerarios peatonales.</p> <p>2 Infraestructura para ciclistas.</p> <p>A. Inventario de infraestructura ciclista.</p> <p>B. Evaluación de la infraestructura ciclista.</p> <p>3 Infraestructura para servicios para el transporte público.</p> <p>A. Inventario de infraestructura de transporte público, estaciones y centros de transferencia multimodal.</p> <p>B. Evaluación de la infraestructura de transporte público estaciones y centros de transferencia multimodal.</p> <p>4 Infraestructura para vehículos privados.</p> <p>A. Descripción de red vial.</p> <p>B. Evaluación de red vial.</p> <p>5 Oferta de estacionamiento.</p> <p>A. Inventario de estacionamientos y regulación.</p> <p>B. Evaluación de estacionamientos.</p> <p>6 Infraestructura para el tráfico de mercancías.</p> <p>A. Inventario de infraestructura de mercancías.</p> <p>B. Evaluación de la oferta.</p>	<p>1 Contaminación.</p> <p>A. Emisiones de contaminantes criterio.</p> <p>B. Generación de gases de efecto invernadero.</p> <p>C. Valoración económica y daños en salud.</p> <p>2 Seguridad.</p> <p>A. Accidentes por tipo.</p> <p>B. Análisis del diseño de los sistemas de movilidad en la seguridad y valoración económica de accidentes.</p> <p>3 Congestión vial.</p> <p>A. Localización y medición de tramos con congestión.</p> <p>B. Evaluación de costos de congestión.</p> <p>4 Ruido.</p> <p>A. Zonas y vialidades con problemas de ruido.</p> <p>B. Evaluación de sitios fuera de norma y valoración.</p> <p>5 Efectos barrera y ruptura del entramado urbano.</p> <p>A. Localización infraestructuras que generan barreras y rupturas del entramado.</p> <p>B. Evaluación sobre impactos y análisis de remoción de barreras.</p>
Planos y documentos de síntesis		
<p>A. Plano de zonificación o generadores de movilidad.</p> <p>B. Plano de intensidades.</p> <p>C. Matriz origen destino.</p> <p>D. Análisis de la encuesta origen destino.</p>	<p>1 Planos de la siguientes infraestructuras:</p> <p>A. Itinerarios peatonales principales.</p> <p>B. Infraestructura ciclista.</p> <p>C. Infraestructura y servicios de transporte público.</p> <p>D. Estaciones.</p> <p>E. Red vial.</p> <p>F. Zonas de estacionamiento reguladas.</p> <p>G. Infraestructura para transporte de mercancías.</p>	<p>2 Documento de evaluación de las infraestructuras para la movilidad.</p> <p>A. Plano de accidentes viales por tipo.</p> <p>B. Zonas de congestión vial.</p> <p>C. Plano de ruido.</p> <p>D. Plano de barreras y ruptura de entramado urbano.</p>

Imagen 3.4- Contenido sugerido para el análisis de demanda y oferta de la movilidad y su sostenibilidad. Elaborado con base en IHOBE (2004)- Extraído de Planes Integrales de Movilidad ITDP,2012

3.4- Conclusiones.

Faltaron datos.

A mi parecer el problema más delicado de las estrategias propuestas en el "Plan estratégico", es la falta de fundamentación teórica y analítica en su construcción.

Se reconoce que por distintas circunstancias como falta de información e incapacidad de recursos tanto humanos como de tiempo este se vio limitado en los análisis y diagnóstico. A pesar de eso se lograron proponer estrategias a un cierto nivel de detalle, sin embargo, muchas de ellas me parecen arriesgadas ya que no tienen fundamentos claros mediante indicadores o que estén respondiendo claramente en respuesta a análisis con fundamentación teórica, lo que en cierto modo las vuelve débiles en ese sentido. Posiblemente se debió haber planteado un nivel de detalle menos profundo y más general ,de manera que estableciera las bases de lo que hace falta por hacer, esto quiere decir que no se desarrollasen propuestas de intervención en el "Plan estratégico" , sino que solamente se establecieran los pasos a seguir , plantearse todo lo que se tiene y no se tiene, plantear lo que se requiere para hacer planes de intervención, gestión y regulación , y proponer la estructura de una posible herramienta de gestión y generación de proyectos, mas que el desarrollo de la misma ya que como vimos , quedo a un nivel indefinido.

Cabe mencionar que la decisión de desarrollar las estrategias a nivel "Anteproyecto" como lo vemos en los escenarios con planos e imágenes, responden mas bien a una cuestión académica, ya que era el espacio ideal para evidenciar las capacidades adquiridas en la maestría, pero como menciono, el riesgo es una propuesta un poco arriesgada para llevar a ese nivel.

Plan muy ambicioso.

Como mencionábamos, la recolección de datos y análisis estaban muy condicionadas por la escasez de recursos y tiempo. Este factor debió haber sido determinante en la selección del producto a desarrollar en la Estancia Profesional.

En un inicio sí se consideraron como factores limitantes para la elección del problema a abordar, sin embargo, al momento de la elección en conjunto con los actores interesados de la función pública, resulto que la ciudad de Umán presentaba muchos problemas urbanos concentrados en una misma zona, por lo que se decidió trabajar en la zona del centro urbano, mediante el “Plan estratégico”, y no se acoto a la atención de una problemática en específico. Se definieron los 4 ejes, movilidad, imagen urbana, patrimonio y espacio público, que en si cada uno de ellos contiene un numero considerable de problemas.

Evidentemente hay temas prioritarios, pero no se excluyeron y clasificaron para atender en el “Plan estratégico”, por lo que la recaudación y análisis de datos para su diagnóstico se volvió inoperable para cubrir.

Pienso que el producto objetivo planteado debió de enfocarse mas en una de las problemáticas identificadas en el centro que nos permitiese desarrollar con mayor integridad y profundidad sus estrategias, y no el desarrollo de un “Plan Estratégico” que por querer abarcar mucho termina con alcances indefinidos y con estrategias de distintos niveles.

A pesar de estos inconvenientes, el “Plan estratégico” se plantea como un primer paso y un ejemplo de las herramientas que pueden desarrollarse para la administración y gestión de proyectos, que sirva para la toma de decisiones en la administración pública y que den pie a una cartera de proyectos factibles y con mayores probabilidades de éxito.



Bibliografía

FAUADY (2014) Maestría en Diseño Urbano, Plan de Estudios. Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida: Facultad de Arquitectura de la UADY.

Speck, Jeff (2012). Walkable City: How Downtown can save America, One step a time, North Point Press, New York.

ITDP México (2012) Lineamientos para una movilidad urbana sustentable, Planes Integrales de Movilidad, México.