

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE YUCATÁN



FACULTAD DE ARQUITECTURA

UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN

MAESTRÍA EN DISEÑO URBANO

TALLER DE INTEGRACIÓN

POSICIONAMIENTO TEÓRICO:

“HUMANIZAR LAS CALLES”

CASO DE ESTUDIO: UMÁN

PROFESORES:

DRA. YOLANDA FERNANDEZ MARTINEZ

DRA. GLADYS NOEMÍ ARANA LÓPEZ

ALUMNO:

ARQ. SERGIO AUGUSTO CHAN PENICHE

9 DE JULIO DE 2018

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

arqsergiochan@yahoo.com.mx

ÍNDICE

DE LA ACADEMIA A LA PRÁCTICA PROFESIONAL

PRESENTACIÓN	1.
INTRODUCCIÓN	1
PROCESO EN DOS VUELTAS	2
PRIMERA VUELTA	3
Análisis	3
Proyección	6
Gestión	8
SEGUNDA VUELTA	11
Estancia Profesional y Taller de Integración	11
CONCLUSIÓN	13

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN

PRESENTACIÓN	14
INTRODUCCIÓN	15
CAPÍTULO I: IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	17
• ANTECEDENTES	17
• JUSTIFICACIÓN	18
• DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO Y POBLACIÓN OBJETIVO	20
• PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	22
CAPÍTULO II: PROCESO METODOLÓGICO	24
• DIAGRAMA SÍNTESIS	26
CAPÍTULO III: ANÁLISIS	28
• MOVILIDAD	30
• ESPACIO PÚBLICO	33
• IMAGEN URBANA	36
• PATRIMONIO	37
CAPÍTULO IV: DIAGNÓSTICO	39
• CAUSAS Y CONSECUENCIAS	39
• INTERRELACIÓN Y JERARQUIZACIÓN	41
• PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE DISEÑO URBANO	44

CAPÍTULO V: VISIÓN	48
• IMAGEN OBJETIVO	48
• OBJETIVO GENERAL	49
• OBJETIVOS ESPECÍFICOS	50
• PRINCIPIOS DE DISEÑO	51
CAPÍTULO VI: PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS	53
• FICHAS DE ESTRATEGIAS	55
ESCENARIOS	79
DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO	79
ESCENARIO DE ESTRATEGIAS	80
ESCENARIOS DE PRINCIPIOS	82
ESCENARIOS DE ACCIONES	86
CONCLUSIÓN	90
HUMANIZAR LAS CALLES	91
INTRODUCCIÓN	91
HUMANIZAR LAS CALLES	92
CAMBIO DE PARADIGMA	92
URBANISMO TÁCTICO	94
LUGAR DE ENCUENTRO	96
LUGAR DE DESTINO	97
LUGAR DE TRANSICIÓN	98
LUGAR DE ABASTOS	99
LUGAR DE ESPARCIMIENTO	100
CONCLUSIÓN	101
BIBLIOGRAFÍA	102

PRESENTACIÓN

En los próximos años las ciudades de todo el mundo crecerán para albergar a la mayor parte de la población, esto supone un reto a nivel internacional para garantizar el desarrollo pleno de las personas que las habitan; i.e. en México hemos tendido un esquema expansivo de desarrollo y ahora se pretende transitar hacia un desarrollo sostenible en ciudades más compactas y pensadas para las personas en lugar que para los vehículos motorizados.

En este contexto resulta pertinente formar profesionistas que analicen y aborden los problemas de las ciudades desde una visión más amplia para plantear propuestas de manera multidisciplinaria que contribuyan a lograr un mejor futuro para todos.

En respuesta, la Maestría en Diseño Urbano presenta un programa de estudios estructurado en 3 etapas del conocimiento, en las cuales se desarrollan las competencias necesarias que avalan las capacidades del profesionista tendrá al egresar. Entendiendo que el diseño urbano es el proceso de hacer (producir) mejores lugares para las personas.

Esta definición enfatiza cuatro aspectos del diseño urbano: primero, es para y acerca de las personas; segundo, da importancia al significado de los lugares; tercero, reconoce que opera en el mundo real, es decir, en un campo de acción delimitado y condicionado por los actores urbanos y sus poderes e intereses económicos y políticos; y cuarto, enfatiza la importancia del diseño como proceso.

Somos la segunda generación en cursar este programa de posgrado, en el camino se aprende y se generan nuevas ideas, es por eso que este ejercicio de integración se pretende generar una reflexión que sirva para la construcción y mejora de un plan de estudios más robusto a partir de las experiencias de sus propios alumnos en la búsqueda de atender las necesidades y problemáticas espaciales de los asentamientos humanos con criterios de sostenibilidad, habitabilidad, competitividad, equidad e inclusión a partir del diseño urbano.

En ese sentido, el siguiente trabajo se divide en 3 partes: reflexión académica, proyecto Umán y aproximación teórica.

En la primera parte se habla sobre la transición de la academia a la práctica profesional, describiendo el proceso del programa de la maestría y reconociendo puntos positivos y negativos con respecto al planteamiento formativo.

Enseguida se presenta el trabajo realizado durante el último semestre de la maestría, el objetivo es sentar las bases para la generación de la tercera parte de este documento.

Finalmente, a través de una aproximación teórica, se genera una reflexión con respecto al trabajo realizado, para integrar, a través de un ejercicio de autocrítica, las posibilidades que se pudieron haber perdido, o que se pueden ganar, enriqueciendo la propuesta con un nuevo enfoque.

INTRODUCCIÓN

A lo largo del proceso de dos años hemos tenido diversos momentos de reflexión y de crítica, ésta crítica se construía de acuerdo a los nuevos elementos acumulados, en un principio eran muchas las preguntas que seguían sin respuesta, sin embargo, mientras más se avanzaba, más difícil era sugerir una manera distinta de plantear el programa de la Maestría en Diseño Urbano de la UADY.

Con el primer semestre llamado "Análisis", es el espacio donde se forma el marco lógico y teórico, es donde te presentan a Jane Jacobs, Jan Gehl, Gordon Cullen, Kevin Lynch, entre otros, donde entendemos, o al menos se comienza a entender, el alcance y la profundidad que significa plantear proyectos de Diseño Urbano, una lucha entre árboles de problemas, FODAS, planteamientos de problemas y ensayos que significan los cimientos para lo que viene luego.

El segundo semestre es el de "Intervención", donde se plantean propuestas de diseño a partir de lo generado anteriormente, se espacializan los problemas en el sitio y se complementa la información de gabinete, la idea es que se aterrice bien el diagnóstico, los objetivos, principios de diseño y estrategias resultando en escenarios, donde se muestran las propuestas en acción, el reto es el tiempo, pues si te toma demasiado en el diagnóstico lo pierdes en la parte de propuestas, finalmente un buen diagnóstico representa un alto porcentaje de la solución al problema.

El primer proyecto se termina en el tercer semestre, aquí vemos "Gestión", esta parte estuvo presente durante todo el tiempo sin estar conscientes de ello, ahora se trabaja con la gente, se comenta con actores del gobierno y asociaciones civiles, nos acercamos a los vecinos y platicamos con ellos sobre nuestro proyecto, durante todo este semestre deseamos haberlo hecho antes, pues muchas respuestas o correcciones a lo propuesto estaban ahí, ellos son los expertos, sin embargo eso ayuda para llegar con una visión diferente con la cual escuchamos a las personas y vimos los problemas como Diseñadores Urbanos.

El cuarto semestre es interesante, quieres correr, pero te enfrentas con la burocracia y en nuestro caso, con los tiempos políticos, mucha intención pero poco seguimiento, es un reto para encontrar las herramientas indicadas para llamar la atención, primero identificando un problema que les interese, luego con la forma de presentarlo, se dispone de poca información y entienden muy poco de lo que podemos hacer, ese es el reto, trabajar didácticamente, generar información valiosa, entender bien el problema para proponer soluciones pertinentes, y con suerte, cambiar un poco su forma de ver los problemas de la ciudad.

Estoy convencido de que esta maestría nos otorga oportunidades enormes y que ser egresado de la Universidad Autónoma de Yucatán es un respaldo muy importante para proyectos futuros, la parte académica finaliza, pero nos queda un largo camino lleno de cosas nuevas que aprender en la práctica profesional.

PROCESO EN DOS VUELTAS

El programa de la Maestría en Diseño Urbano tiene una duración de dos años y se dividen en cuatro semestres, los cuales tienen como objetivo; formar en 3 competencias: analizar, proyectar y gestionar.

Los tres primeros semestres representan 3 momentos de aprendizaje y en cada uno se enfatiza una de las competencias, para obtener su correcto desarrollo por medio de talleres y asignaturas. Los talleres vienen a sintetizar los elementos aprendidos en las asignaturas.

Finalmente, el cuarto semestre, representa el momento de aprendizaje en el cual concreta e integra las competencias obtenidas en un escenario real en la “Estancia profesional supervisada”, aquí se trabajará en un problema de diseño urbano que será definido con el socio y al mismo tiempo se trabajará en el taller de integración, en la sistematización del proceso de diseño llevado a cabo en la estancia, y en la reflexión de los retos de la práctica del diseño urbano en un contexto real profesional.

En la tabla 1 podemos observar la malla curricular donde se ven representados los 3 momentos de aprendizaje, los primeros tres semestres se trabaja un solo proyecto, lo cual representa una vuelta lenta del proceso de diseño urbano, en el cuarto semestre se realiza una vuelta rápida, que pretende integrar el proceso aprendido.

MALLA CURRICULAR MAESTRÍA EN DISEÑO URBANO															
PRIMER SEMESTRE	HORAS POR SEMANA/CREDITOS POR SEMESTRE			SEGUNDO SEMESTRE	HORAS POR SEMANA/CREDITOS POR SEMESTRE			TERCER SEMESTRE	HORAS POR SEMANA/CREDITOS POR SEMESTRE			CUARTO SEMESTRE	HORAS POR SEMANA/CREDITOS POR SEMESTRE		
ANALIZAR	HP	HNP	CR	PROYECTAR	HP	HNP	CR	GESTIONAR	HP	HNP	CR	ANALIZAR/PROYECTAR/GESTIONAR	HP	HNP	CR
La producción del espacio urbano	3	6	9	Los problemas de diseño urbano en la producción del espacio	2	4	6					Estancia profesional supervisada	12	12	24
Teorías del Diseño Urbano	2	4	6	Metodologías del diseño urbano	3	6	9								
Desarrollo sostenible y diseño urbano	2	4	6	Participación y diseño urbano	2	4	6	Políticas públicas y diseño urbano	2	4	6	Taller de integración	5	11	16
Taller de análisis urbano	3	9	12	Taller de intervención	3	9	12	Taller de gestión	3	9	12				
Técnicas de Análisis Urbano	2	2	4	Técnicas de Representación y Comunicación	2	2	4	Técnicas de Implementación de Proyectos	2	2	4				
Totales:	12	25	37	Totales:	12	25	37	Totales:	7	15	22	Totales:	17	23	40
Optativas de complemento = 24 créditos															

HP: Horas presenciales

HNP: Horas no presenciales

CR: Créditos

Total de créditos MDU: 160

Tabla 1: Malla curricular. Fuente: Plan de Estudios MDU de la UADY

PRIMERA VUELTA:

Análisis

Con el primer semestre llamado "Análisis", es el espacio donde se forma el marco lógico y teórico, es donde te presentan a Jane Jacobs, Jan Gehl, Gordon Cullen, Kevin Lynch, entre otros, donde entendemos, o al menos se comienza a entender, el alcance y la profundidad que significa plantear proyectos de Diseño Urbano, una lucha entre árboles de problemas, FODAS, planteamientos de problemas y ensayos que significan los cimientos para lo que viene luego.

En el gráfico 1, podemos ver como se integra la malla curricular, la primera etapa supone la base teórica para comprender y poder explicar los problemas de diseño urbano en la producción del espacio.

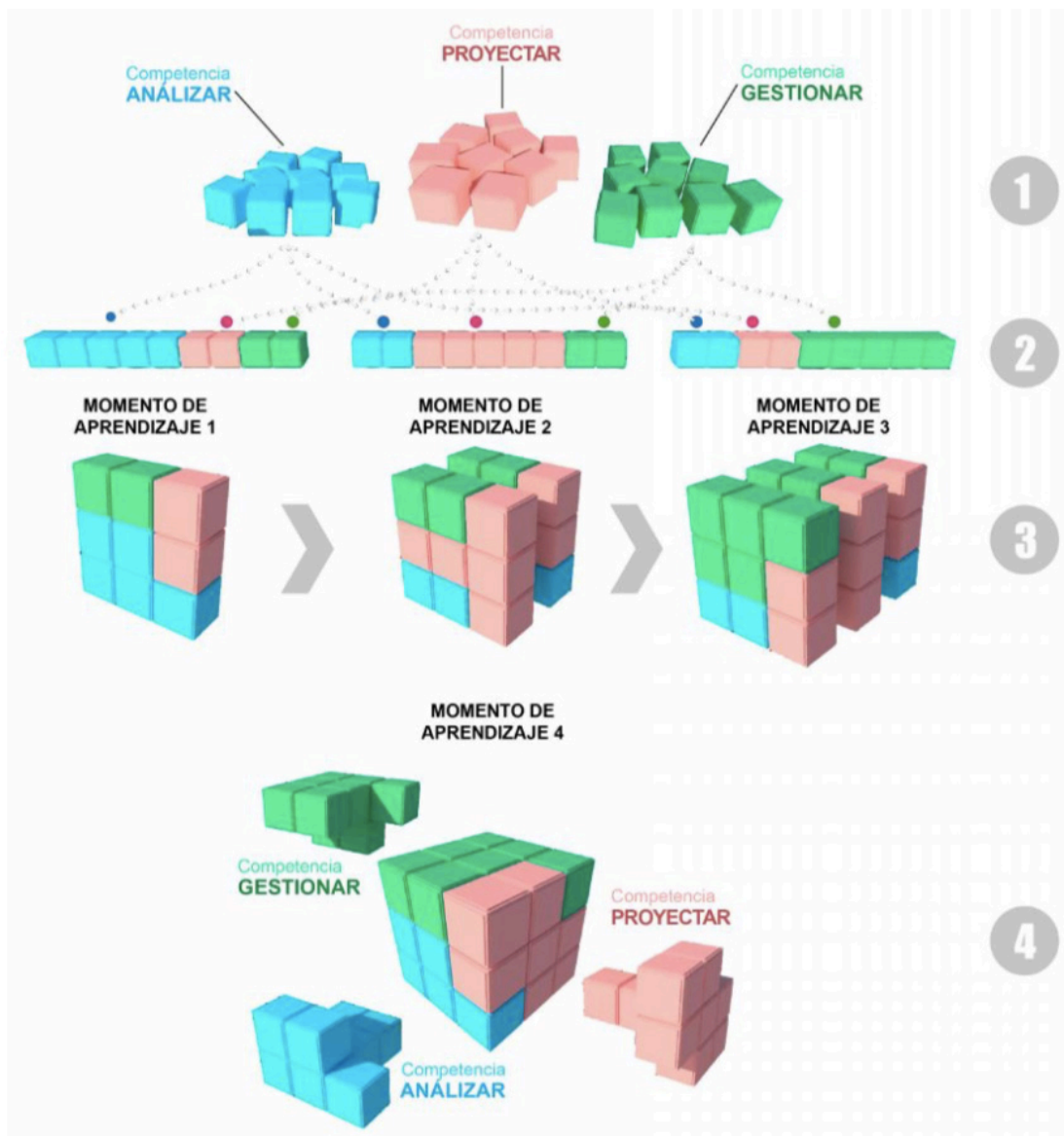


Gráfico 1: Estructura curricular del PE de MDU. Fuente: Plan de Estudios MDU de la UADY

Cada lugar tiene su propio espíritu, una lógica específica y compleja con la que funciona, que genera el contexto en el que sucede. A esta circunstancia general se le llama también *genius locci*.

La recolección de la información para el análisis del sitio tiene varias técnicas que utilizan al análisis Histórico y el Visual como base de la estructura urbana donde se quiere hacer una intervención.

Para analizar la ciudad, es importante leer el *genius locci* de ésta y entender la transformación que sucede en el entorno urbano, con el contexto histórico como eje transversal modelador del sitio. Este análisis se realiza en dos etapas que pueden o no, ir en este orden:

1. Recopilación de gabinete.
2. Análisis en sitio.

Desde su imagen y forma urbana, la ciudad es entendida "como un territorio edificado compuesto de imágenes provenientes de innumerables percepciones humanas. La información obtenida a través de la percepción constituye la materia prima para la elaboración de tales imágenes" (Briceño A. 2002:86)¹

A partir del análisis se identifican los elementos urbanos que caracterizan a la zona, dando como resultado un planteamiento de fortalezas y debilidades, que junto con las oportunidades y amenazas, permiten pasar al planteamiento de un Marco de Referencia para la intervención de Diseño Urbano.

El análisis visual es el estudio de las características que forman la imagen urbana del sitio y nos basamos en 3 características: la permeabilidad del ambiente construido (Ian Bentley), la legibilidad de la estructura urbana (Kevin Lynch), el estudio visual del paisaje urbano (Gordon Cullen), este fue nuestro primer acercamiento para tomar en cuenta cuando se analiza la estructura urbana y se basan en los elementos a partir de los cuáles el usuario percibe y se apropia del espacio.

Este análisis fue elaborado durante el semestre con un estudio previo de gabinete y posteriormente el de campo, se utilizaron 3 herramientas para obtener la información del sitio:

1. Registro físico.
2. Mapas mentales.
3. Observación en el espacio público.

Para el diseño urbano, el análisis es la etapa donde se conocen los elementos para reorganizarlos de una forma distinta e introducir elementos nuevos, lo importante es recolectar información que uno necesita.

1. Briceño A, Morella (2002). La Percepción Visual de los Objetos del Espacio Urbano. Análisis del Sector El Llano del Área Central de la Ciudad de Mérida. Revista Fermentum, HUMANIC. ULA. Volumen: n° 33. año: 12. Enero - Abril. Mérida, Venezuela. 84 - 101

La comprensión del sitio a intervenir es parte fundamental para la generación de estrategias, y el análisis es donde se interpretan los elementos que lo conforman en relación con el contexto, su naturaleza y dinámica.

Se utiliza el análisis de fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas FODA (SWOT. por sus siglas en inglés) que aplicado al diseño urbano sirve para descubrir las fortalezas y debilidades de un proyecto, las oportunidades para su desarrollo y las amenazas que puedan interferir en su implementación.

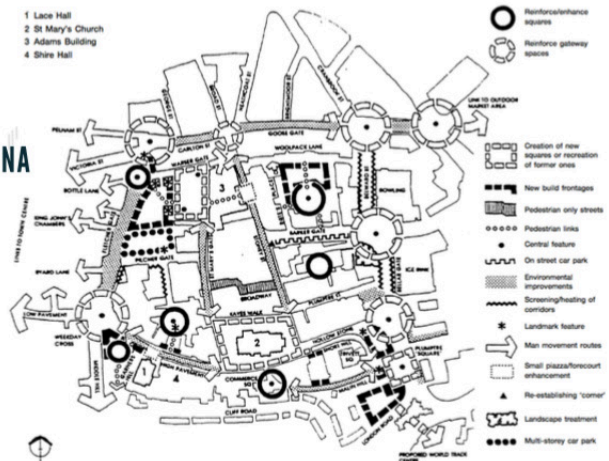
ANÁLISIS FODA

El análisis FODA es una técnica útil para la recolección y estructuración de información, para su ejecución se plantearon cinco capas de información para generar análisis individuales aplicadas a cada área de carácter definidas con anterioridad y luego se genera un FODA integral.

La información obtenida se espacializa en mapas para localizar los atributos y generar estrategias apropiadas para cada espacio.



5 CAPAS DE ANÁLISIS



Urban design: method and techniques/Cliff Moughtin .. [et al.].
Strategy for The Lace Market by Tibbalds and colleagues.

Gráfico 2: Esquema que explica el FODA realizado en el primer semestre, el cual dividimos en capas para entender la interrelación de los diferentes aspectos. Fuente: Elaboración propia.

Para obtener información de campo, se realizaron diferentes herramientas que nos permitieron entender el área de intervención a través de la mirada de sus habitantes.

Para la integración de la información obtenida realizamos un análisis FODA generado a manera de diagnóstico donde se complementa la información de gabinete y la obtenida en campo.

El análisis FODA puede, por lo tanto, ayudar en la definición más clara de los objetivos del proyecto y señalar el camino a mejores soluciones de diseño.

Proyección

La atención de estos dos semestres está en entender las discusiones acerca de la producción del espacio y el diseño urbano, desarrollar marcos de referencia para el análisis y la intervención, y proyectar alternativas de transformación e intervención para el entorno construido. El segundo momento de aprendizaje hace énfasis en la proyección, aquí se obtienen los conocimientos y habilidades principales para elaborar propuestas de intervención en diferentes escalas, ambientes y dimensiones.

El proceso de diseño urbano se centra en la exploración de problemas a través de un examen y ensayo de soluciones. El diseñador, al involucrarse en esta dialéctica entre problema y solución, aclara la definición del problema y la dirección de la investigación necesaria para buscar la solución, a medida que el proceso evoluciona.

Generar ideas de diseño para resolver problemas urbanos es fundamental para el diseño urbano. Los conceptos de diseño son la base del proceso creativo.

Para poder plantear posibles soluciones al problema urbano, es necesario utilizar un método de diseño, que permita organizar de manera lógica los datos obtenidos en el análisis, seleccionando el que sea más pertinente, de acuerdo a la especificidad y alcances del proyecto, como explica el ejemplo siguiente.

En el ámbito internacional la ONU a través del programa "UN-Hábitat Por ciudades más seguras" como principal objetivo es "desarrollar competencias en el ámbito local para combatir adecuadamente la inseguridad urbana y, de ese modo contribuir al establecimiento de una cultura de prevención"(UN-Hábitat, 1996)².

Para esto se apoyan en la siguiente metodología:



Gráfico 3: Esquema basado en UN-Hábitat (1996). Fuente: Elaboración propia.

La identificación y movilización de socios locales para contribuir a la reducción y prevención del crimen es el primer paso, que parte del análisis del sitio y la identificación de los actores que intervienen, para el diseño urbano es vital entender las dinámicas locales para lograr intervenciones pertinentes en la ciudad.

2. ONU-Hábitat, 2007, UN-HABITAT por Ciudades más Seguras, 1996-2007, (pp. 1-16).

La identificación del problema es una parte fundamental para el desarrollo de una propuesta pertinente y para el Diseño Urbano es necesario contar con la participación de los actores principales, sobre todo las personas que habitan el sitio de intervención.

Durante el primer y segundo semestre no tuvimos mucho contacto con las personas, eso dificultó el proceso de generación de una propuesta, encontramos muchos puntos de coincidencia entre nuestro diagnóstico y lo que la gente expresaba, sin embargo es en el tercer semestre, en el taller de gestión, en el cual se tiene un verdadero contacto con la gente.

Independientemente de contar o no con una participación efectiva para la generación de propuestas, logramos ya identificar algunos enfoques transversales que deben regir nuestra intervención; género, accesibilidad, inclusión, seguridad, protección, participación. Estos elementos en conjunto con otros, significan el éxito o fracaso de un proyecto de Diseño Urbano, se pueden tener muy buenas ideas, pero los habitantes son los expertos y nosotros los técnicos, sobre todo para el momento de la implementación resulta un activo importante contar con el visto bueno de la gente a la que se afecta directamente.

Es importante tomar en cuenta a los grupos vulnerables para generar estos espacios de charlas, a través de ellos podemos distinguir el nivel de accesibilidad a los espacios públicos y sobre todo el de percepción de seguridad que requieren estos grupos para sentirse seguros. En ese sentido UN-Hábitat propone un flujo de acciones que permiten alcanzar estos objetivos como podemos ver en el gráfico 4 y con esto podemos pasar al tercer semestre en el cual se desarrolla la estrategia de gestión y se incluyen las principales preocupaciones de las personas al proyecto.

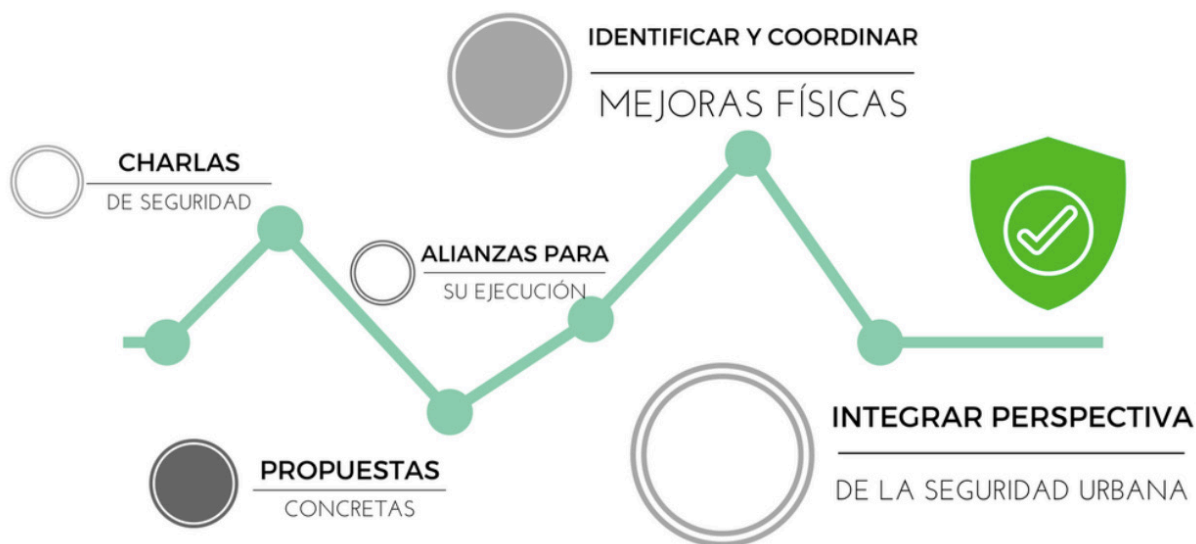


Gráfico 4: Esquema basado en UN-Hábitat (1996). Fuente: Elaboración propia.

Gestión

"La calidad del espacio público se puede evaluar, sobre todo, por la intensidad y la variedad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural" (Borja, 1998)³.

Como preambulo al tercer semestre vivimos una experiencia profesional en una estancia de una semana en la Ciudad de México, aquí nos dimos cuenta de la importancia y la intensidad con la que se gestiona el espacio público.

En la Ciudad de México existe una intensa lucha por el espacio público, históricamente la sociedad ha salido a defender sus derechos, para 1997, en un contexto social lleno de reclamos, cambia de partido el gobierno de la ciudad, esto genera cambios importantes en la manera de ver y resolver los problemas, incluso de las prioridades, esta situación genera paulatinamente una aparente "visión de ciudad común", durante nuestra estancia y en nuestros encuentros con diferentes autoridades y organizaciones, pudimos apreciar cierta sincronía en un discurso más homogéneo del que podemos encontrar en la Ciudad de Mérida.

La ideología describe y postula modos de actuar sobre la realidad colectiva, es importante tener la capacidad de desarrollar una posición ideológica que guíe nuestra actuación profesional, debemos considerar, para nuestro impacto en la transformación del espacio habitable como profesionistas, elementos ajenos a nuestras propias experiencias, preferencias o prejuicios.

En la UNAM fuimos testigos del coloquio "Reflexiones sobre la constitución de la CDMX" donde se discutió sobre la constituyente en los temas urbanos, a pesar de ser de diferentes partidos políticos se podía apreciar que el interés común era lograr los mejores acuerdos para la ciudad.

El sistema de actores involucrados en en la gestión del espacio público trabaja y se complementa con el sector privado y las asociaciones civiles por medio de un trabajo institucionalizado y multidisciplinario en el que se toma en cuenta, como un factor principal, la participación ciudadana.

Un ejemplo es el proyecto de "Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca" que surgió con el fin de mejorar el espacio público, la accesibilidad y la movilidad entre las colonias Granada, Ampliación Granada, Polanco y Lomas, entre otras, la generación del proyecto estuvo a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) quien debió suspender por más de un año los permisos de construcción para realizar un estudio urbano e implantar un programa conocido como Sistema de Actuación por Cooperación Granadas (SACG) como una medida para disminuir el impacto generado por el desarrollo urbano y garantizar que sea ordenado y sostenible.

3. Borja, Jordi, Ciudadanía y espacio público", en Ambiente y desarrollo, septiembre 1998.



Imagen 1: Visita de obra del Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca, con La Agencia Barrio.

La Agencia Barrio se encargó de acercarse a los vecinos para escuchar sus necesidades y poder construir una relación de confianza entre ciudadanos, gobierno y desarrollador. Un ejemplo de ello fue la consulta mediante la cual los habitantes pudieron elegir entre espacios de estacionamiento o árboles, así como decidieron conservar las instalaciones realizadas mediante presupuesto participativo.

Para un solo proyecto intervienen en equipos interdisciplinarios en las diferentes etapas proyectuales y de ejecución de las obras correspondientes, se hace uso del "Presupuesto Participativo", se toman en cuenta las dinámicas sociales existentes y se informa de manera constante a los vecinos, tomando en cuenta de manera individual cada una de sus preocupaciones o demandas especiales. Gracias a este proceso los vecinos tienen la oportunidad de comunicar sus necesidades para que sean tomadas en cuenta e incluidas. De esta manera se apropian del espacio público desde la concepción, fortaleciendo el arraigo a sus colonias o barrios.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, no se cuenta con un mecanismo para proteger el patrimonio cultural que existe en la conservación de la vivienda y las dinámicas sociales como testimonio del desarrollo que ha tenido la Ciudad de México, nada protege a las próximas generaciones de terminar siendo adquiridos por las inmobiliarias y ser desplazados, porque también se llevarían un lugar donde suceden dinámicas económicas que cubren necesidades de los que trabajan en los alrededores.

La transformación del espacio es notable en el proyecto del parque lineal, debemos esperar a que se concluyan los trabajos para poder evaluar su efectividad, mientras tanto ha generado una interacción importante entre los vecinos, se han tenido que conocer y poner de acuerdo para gestionar cambios en el proyecto inicial, para vigilar la correcta ejecución de los trabajos correspondientes.

La participación ciudadana es vital para una sociedad más unida, existe un aumento en la preocupación de los ciudadanos en los temas urbanos, en Wikipolítica trabajan promoviendo el uso del "presupuesto participativo" en las colonias de la Ciudad de México, el resultado es una mayor participación y que las personas se cuestionen acerca de su entorno y lo que necesitan para mejorarlo, aunque todavía no integran a los profesionales y la academia, están logrando resultados interesantes, que con el tiempo pueden llegar a mejorarse y lograr cambios importantes en la ciudad y principalmente en los ciudadanos.

El tercer semestre hace énfasis en la competencia de la gestión, en la medida en la que el taller acentúa esta competencia, ya que la competencia en sí se empieza a desarrollar desde el primer semestre y con la experiencia en la Ciudad de México se comprende su importancia.

En este semestre se espacializan los problemas en el sitio y se complementa la información de gabinete, la idea es que se aterrice bien el diagnóstico, los objetivos, principios de diseño y estrategias resultando en escenarios, . En el caso de las asignaturas, culminan con los conocimientos del marco más general de las políticas públicas y se trabaja en el tema de la comunicación de las ideas, relacion con los actores y técnicas de trabajo con grupos participativos.

El diseño urbano empuja la construcción de un proyecto de abajo hacia arriba apuntalando y fortaleciendo la propuesta para que trascienda los trienios o sexenios o partidos y en nuestra experiencia encontramos puntos de convergencia de los diferentes intereses para poder generar proyectos viables, resultando de vital importancia para cumplir este objetivo la participación para su trascendencia.

Se trabajó con la gente y tuvimos una respuesta muy activa y positiva, muchas personas están preocupadas por lo que pasa en su ciudad y se toman el tiempo para reunirse y organizarse, sobre todo en las colonias del sur, en donde han vivido muchas injusticias y viven, en algunas partes, i.e. una situación de incertidumbre jurídica en la cual no saben a que municipio pertenecen.

Al finalizar este semestre no se logró una presentación significativa de los resultados, se convocó a personas del Ayuntamiento de Mérida, sin embargo solamente asistió una persona de Obras Públicas, creo que es importante darle una proyección mayor a los resultados que se obtienen durante el transcurso de la maestría, sobre todo con la comunidad en la que se trabajó, pues después de terminar el proyecto nunca se regresó a presentar los resultados.

SEGUNDA VUELTA:

Estancia Profesional Supervisada y Taller de Integración

Es un ejercicio integral que contribuye a consolidar e integrar las 3 competencias de egreso, en una situación real. En este caso fue con el municipio de Umán, la segunda vuelta es rápida, se debe pasar por las etapas que vimos en los 3 semestres anteriores, en ocasiones de manera simultanea.

La estancia es un ejercicio que se realiza de manera grupal, y además, bajo un convenio de participación entre el socio y e Institución, en el que se definirán objetivos y alcances que satisfagan a ambas partes.

En la estancia profesional, los alumnos trabajarán en un problema de diseño urbano que será definido entre es equipo de la maestría y su socio. Es el espacio curricular para que los alumnos realicen los trabajos necesarios con el socio (visitas, entrevistas, presentaciones y, en general, todos los trabajos necesarios en campo) para lograr los objetivos de la estancia.

En el taller de integración, los alumnos trabajarán en la sistematización del proceso de diseño llevado a cabo en la estancia, y en la reflexión de los retos de la práctica del diseño urbano en un contexto real profesional.

El proyecto surge a partir de un esfuerzo conjunto entre la COMEY, el Ayuntamiento de Umán y la Universidad Autónoma de Yucatán, como parte del programa de la Maestría en Diseño Urbano, el objetivo es generar un proyecto que contribuya a mejorar la vida de las personas que habitan la ciudad de Umán, en ese sentido se realizaron diferentes reuniones con diferentes actores donde se estableció con que información se cuenta y cual se necesita generar, la información de gabinete se complementó con la información obtenida en campo, como primera impresión se observó que el centro de Umán es un espacio lleno de vitalidad donde convergen dinámicas económicas y sociales con una gran intensidad, esta se expresa físicamente en la transformación del entorno y la apropiación del espacio público. Sin embargo sin la planeación apropiada llegará el punto en que no se de abasto, esta transformación inminente reclama una planeación apropiada para que en el futuro pueda darse abasto y que se incrementen las capacidades y oportunidades para las generaciones futuras.

En la primera reunión, con sede en los salones de UPI, asistieron representantes de la COMEY, el Ayuntamiento de Umán, el coordinador del MDU y el profesor encargado de la estancia profesional, el Dr. Edgardo Bolio, con los estudiantes de la maestría, aquí se expuso lo que se espera de la cooperación y se platicó, de manera superficial, las capacidades del equipo de la maestría, las condicionantes de tiempo y fuerza de trabajo, así como las necesidades de Umán, desde la perspectiva local y metropolitana que representan los actores en cuestión.

Se identificó como tema prioritario que el núcleo de Umán presenta un esquema de centralidad que genera la ocupación inequitativa y desordenada del espacio público, esta gran concentración de actividades en un espacio delimitado genera conflictos, lo cual es ocasionado por una falta de regulación en distintos ámbitos y a diferentes escalas. Y este es nuestro punto de partida para proponer un Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán.

En la segunda reunión asistió un representante de Obras Públicas del Ayuntamiento de Umán, los intereses expresados son acerca de la imagen histórica del centro, el mercado, la zona industrial, el crecimiento de fraccionamientos, la movilidad urbana, los barrios antiguos, la relación con las comisarías y la carencia de información oficial. Se solicitaron los estudios existentes y se programó un tercer encuentro para discutir algunos problemas que serían seleccionados después de una visita de reconocimiento, para la próxima reunión se pretende ampliar el auditorio a personajes conocedores que habiten Umán.

En campo se visitó Umán de manera general, primero el centro y el mercado, luego recorrimos los barrios y las zonas industriales, durante la visita se hicieron anotaciones y reflexiones sobre nuestras impresiones,

El proyecto se desarrolló en las siguientes reuniones con muy poca atención de parte de las autoridades y las condiciones electorales no permitieron generar espacios de participación abiertos a los ciudadanos, solamente participaron algunos servidores públicos, esto sesga los resultados, sin embargo, cuentan con muy poca información y proyectos urbanos definidos, por lo tanto, a pesar de todo el trabajo realizado tuvo una aceptación importante por parte de los funcionarios que participaron, entienden que se necesita planear de otra forma, tienen limitantes de tiempo y recursos para planear, pero ya es un antecedente nuestro trabajo.

Se construyeron herramientas para complementar 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 para validar el diagnóstico y generar una imagen objetiva que sea compartida por los asistentes.

El tiempo y las condiciones de cooperación dificultaron el proceso de trabajo del taller de integración, probablemente debió servir como un espacio en el que se pudiera avanzar independientemente de tener los insumos del proyecto de la estancia profesional supervisada, sin embargo creo que es positivo poder hacer este ejercicio al finalizar la entrega del documento al municipio de Umán, de esta manera se puede hablar de todo el proceso y quedar como un documento de memoria metodológica útil para nuestra futura vida profesional, esta experiencia real nos expone a situaciones en las cuales no cuentas con los elementos necesarios, sin embargo, siempre se puede resolver de manera profesional alguno de los problemas y también dejar claro lo que faltaría para poder realizar un mejor trabajo.

CONCLUSIÓN

A la distancia, puedo decir que me parece adecuada la manera en que se dividen los semestres, los tres primeros para un solo proyecto y el último para una vuelta rápida del mismo proceso, de la misma forma creo que es adecuada la manera en que se busca relacionarnos con clientes reales en el último semestre.

Considero que algo que podría haber hecho falta es un componente que ayude a proyectar a los alumnos, la Maestría y a la Universidad, presentando públicamente los resultados que se obtengan y trabajando con un socio desde el principio, para que el proyecto que se genera en tres semestres sea también en respuesta a un problema en específico o se trabaje de forma que se genere material que pueda publicarse.

En el mismo sentido una propuesta pertinente sería formar una especie de "Laboratorio Urbano" de la Facultad, aquí podrían participar los de Arquitectura, Diseño del Hábitat, Artes y demás programas del campus, esta plataforma serviría para poner en práctica lo aprendido y proyectarnos a la sociedad en la cual tenemos que salir a competir en el mercado laboral al finalizar la maestría.

Un ejemplo de esto es el "Laboratorio Urbano del Mayab", que a pesar de ser un organismo independiente, está muy relacionado con la Universidad Modelo, creo que la Universidad Autónoma de Yucatán tiene la fuerza, la capacidad y los recursos humanos (entre egresados, alumnos y docentes) para que tome el liderazgo en este tipo de iniciativas.

En la recta final me doy cuenta que me siento capaz para abordar los problemas desde una visión más amplia, soy más crítico y neutral en mis opiniones, sobre todo más propositivo al momento de analizar los problemas actuales, mi capacidad para trabajar en equipo ha mejorado y con esto también la capacidad para expresar de manera más clara mis ideas. Es también momento de reconocer que un elemento básico, para insertarse en la sociedad como Diseñador Urbano, es conocer el valor del trabajo, hoy no sabría cómo cobrar un proyecto, cómo establecer una empresa de consultoría o de proyectos urbanos.

Estoy convencido de que esta maestría nos otorga oportunidades enormes y que ser egresado de la Universidad Autónoma de Yucatán es un respaldo muy importante para proyectos futuros, la parte académica finaliza, pero nos queda un largo camino lleno de cosas nuevas que aprender en la práctica profesional.

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.

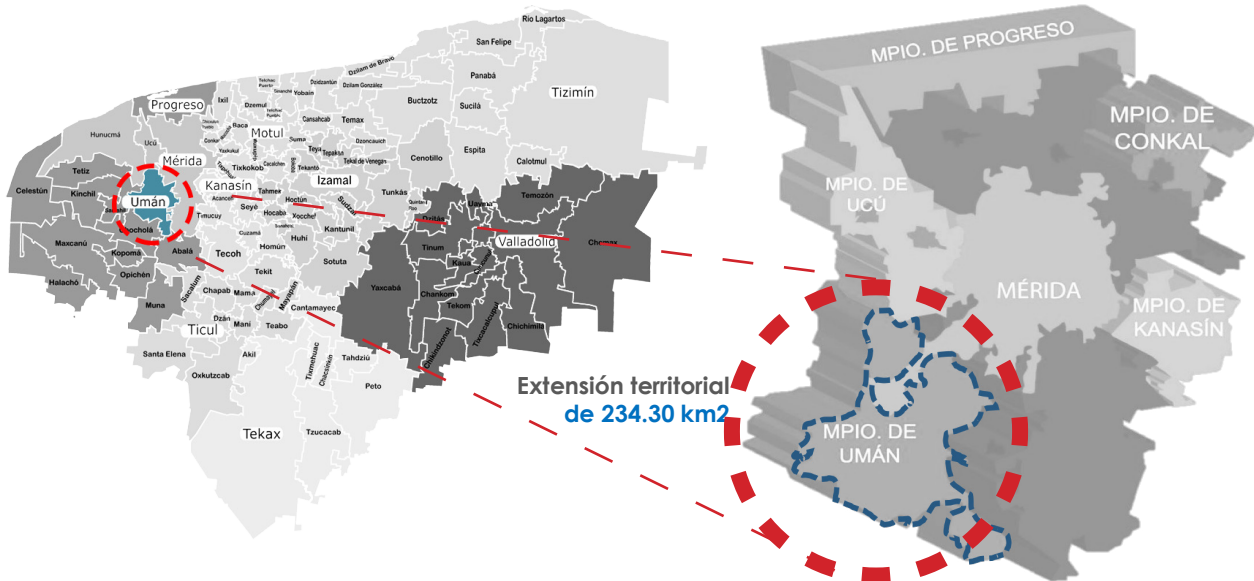
La discontinuidad en los procesos de administración y gestión de la ciudad por cuestiones partidarias, ha provocado una resistencia social hacia los cambios que se proponen en el lugar; en respuesta, es necesaria la generación de objetivos tangibles con proyectos que animen a la sociedad a participar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

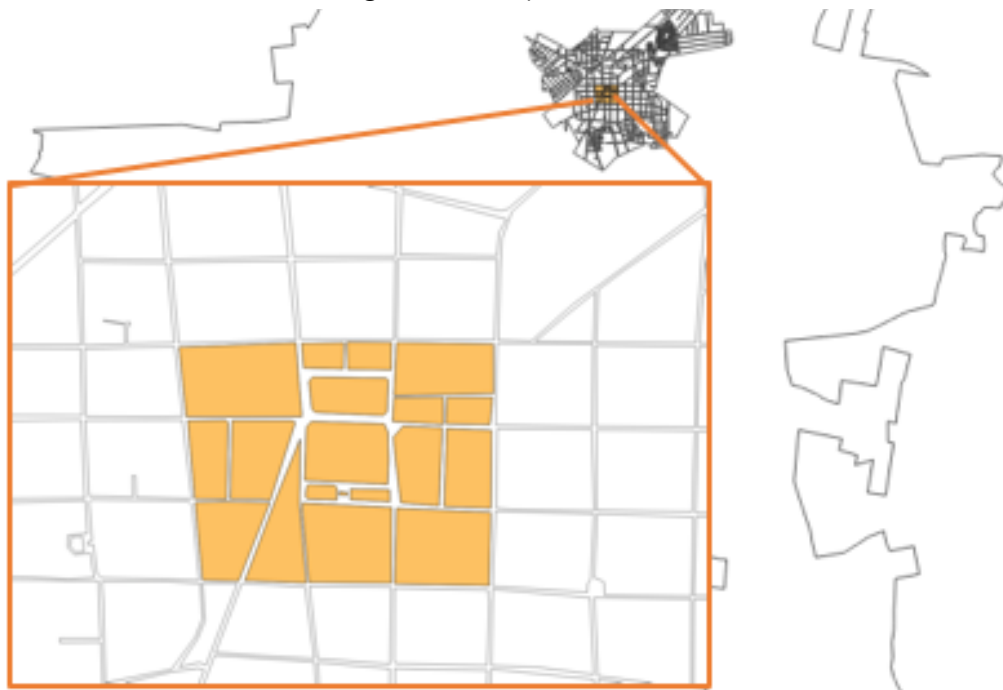
3. ONU-Hábitat, Soporte del PNUD para la Implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

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.

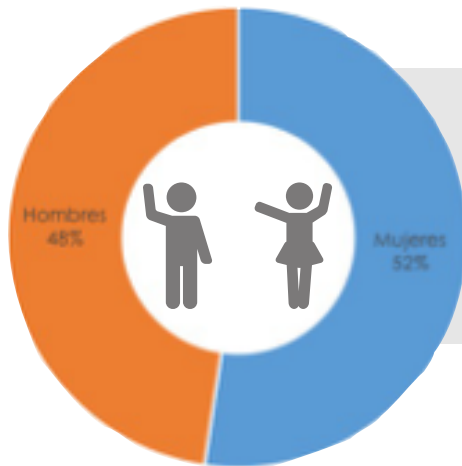
4. Umán tiene una participación relevante al especializarse localmente en la industria manufacturera, gracias a la infraestructura vial y férrea existente en torno al corredor industrial Umán - Mérida - Progreso; considerado como el principal eje de conectividad regional y de desarrollo metropolitano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

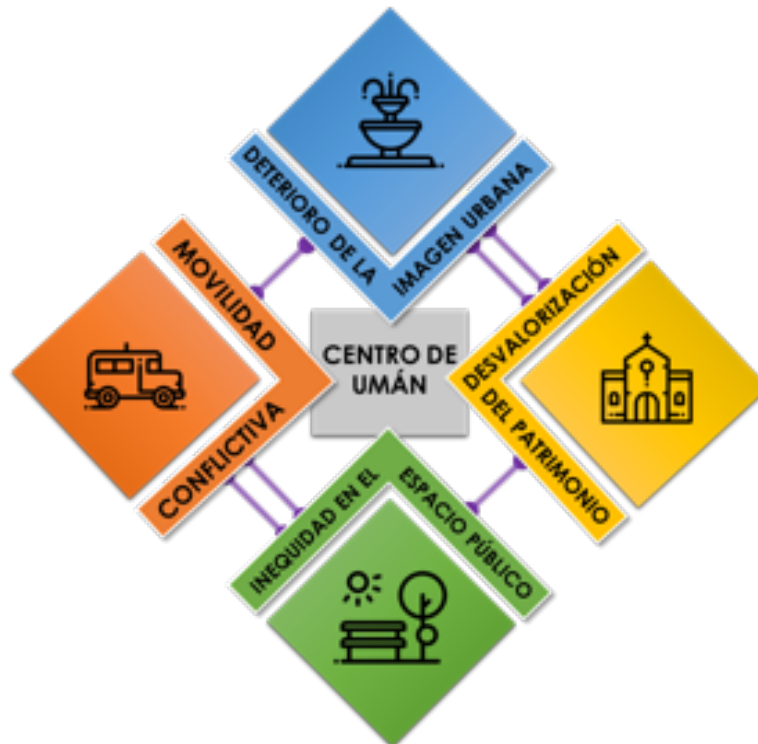


Gráfico 3. Problemáticas identificadas en el Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

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.

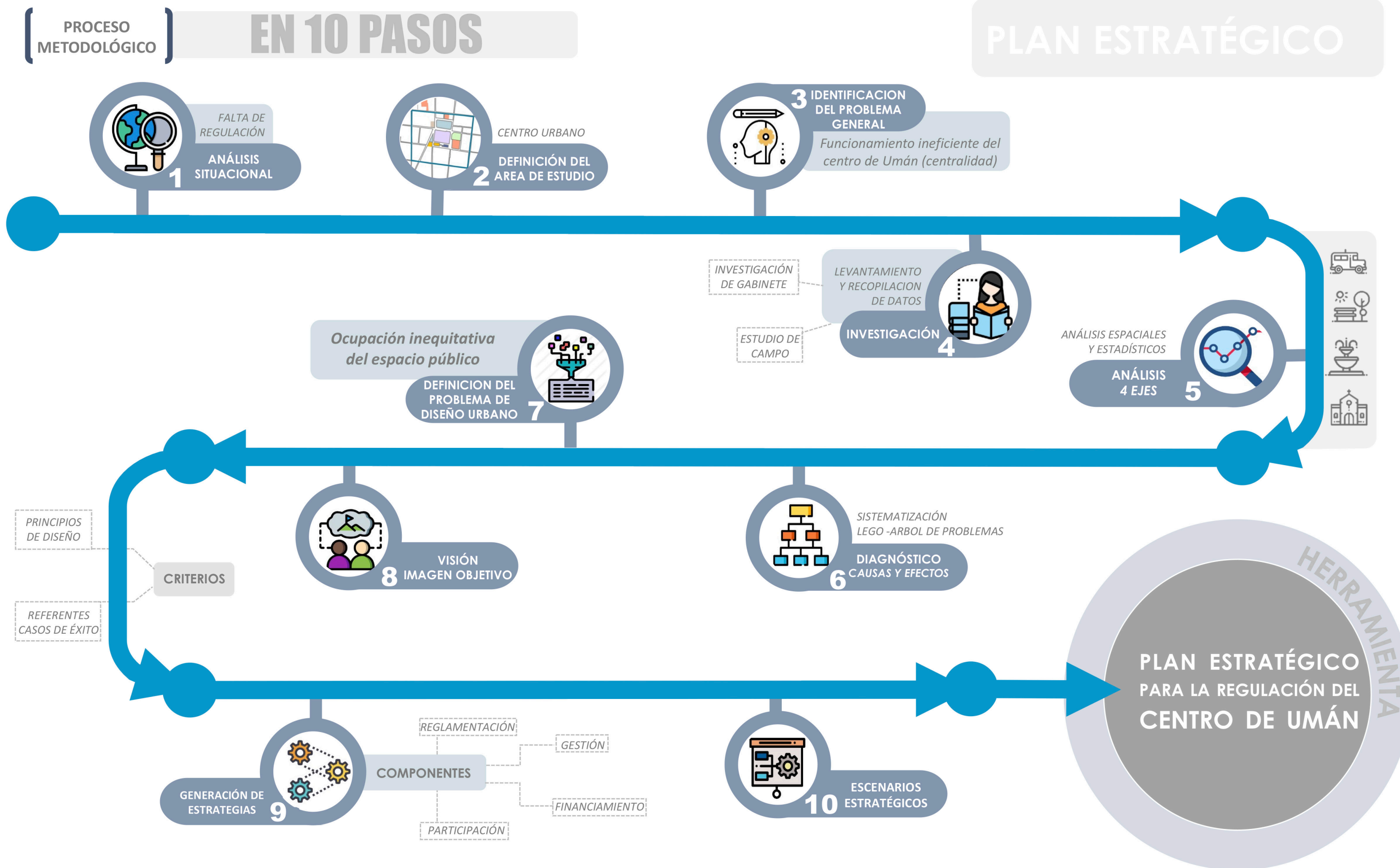


Gráfico 5. Proceso Metodológico del Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

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

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.



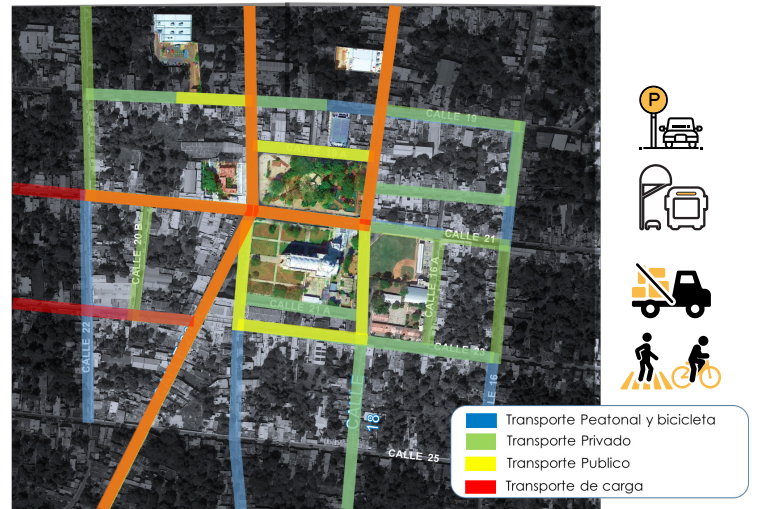
Mapa 7: Flujo peatonal y ciclista.

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.

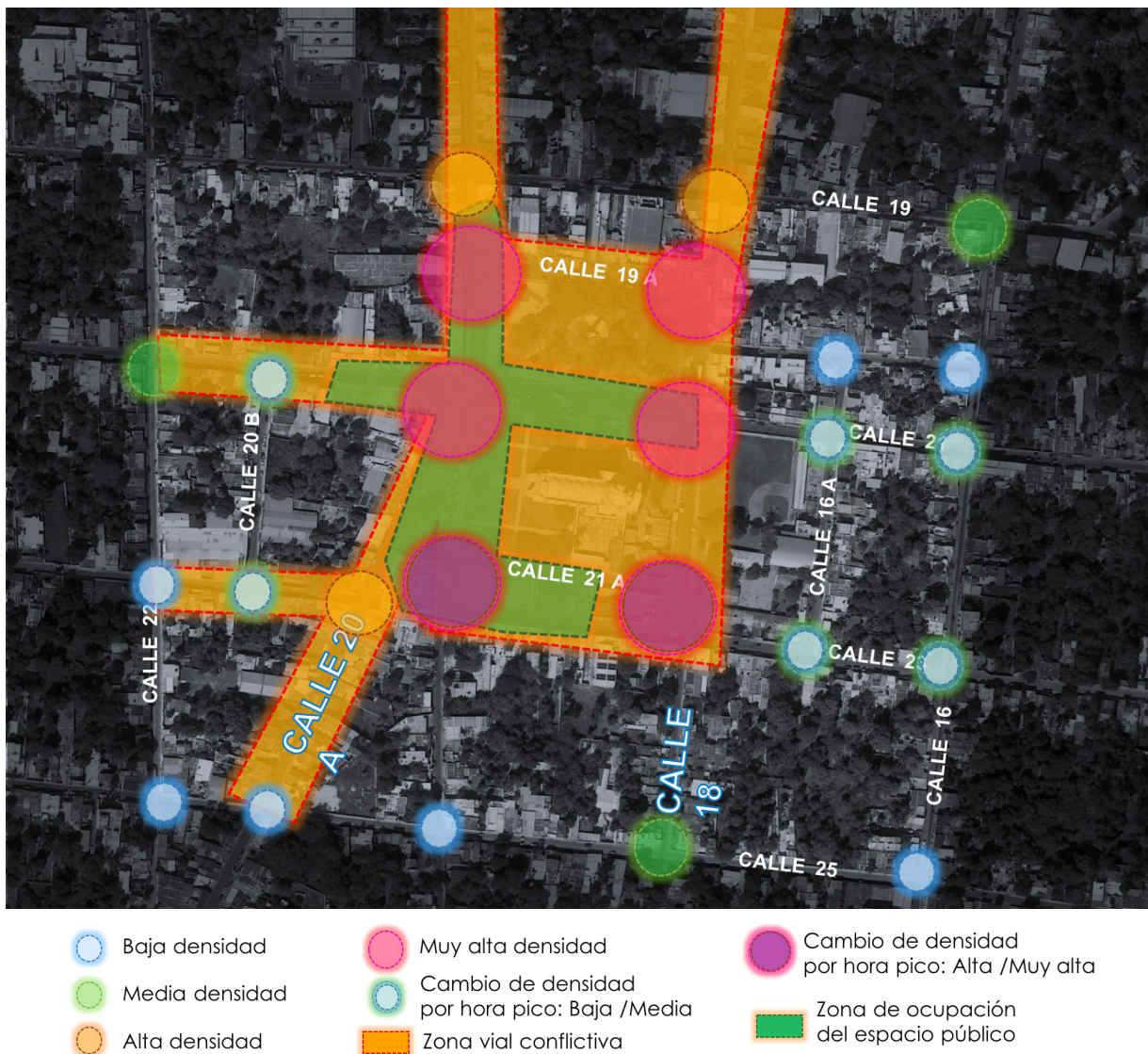


Imagen 5: La convergencia de todos los tipos de movilidad sin un respeto vial, genera una presión importante sobre los usuarios más vulnerables. Fuente: Elaboración propia, Umán 2018

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



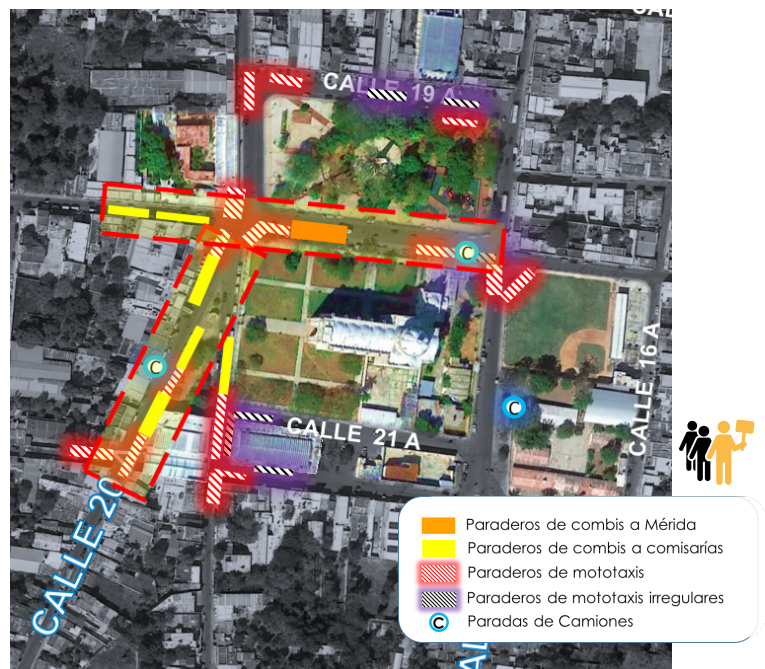
Mobiliario inadecuado para distintos usos

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.

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.

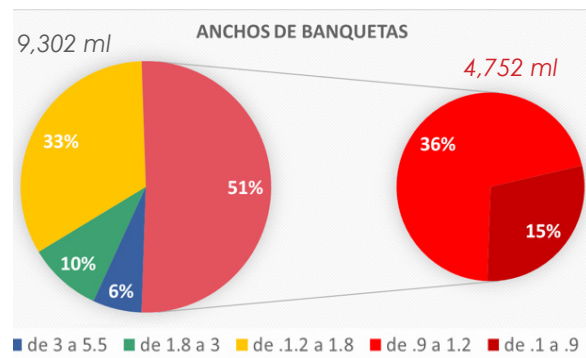
Así mismo, su diseño "tradicional" pasa por alto la movilidad peatonal ya que, a pesar de la intensidad de uso la infraestructura vial no ofrece con cruces seguros peatonales o ciclistas.



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

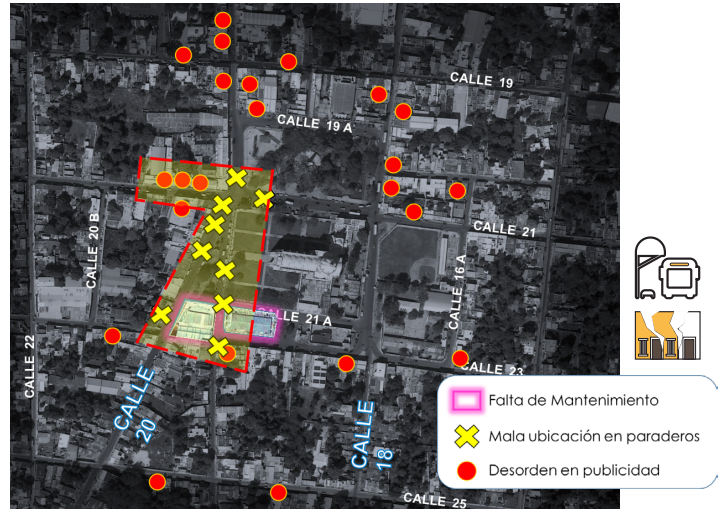


Desequilibrio visual en los elementos arquitectónicos o paramentos

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.

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

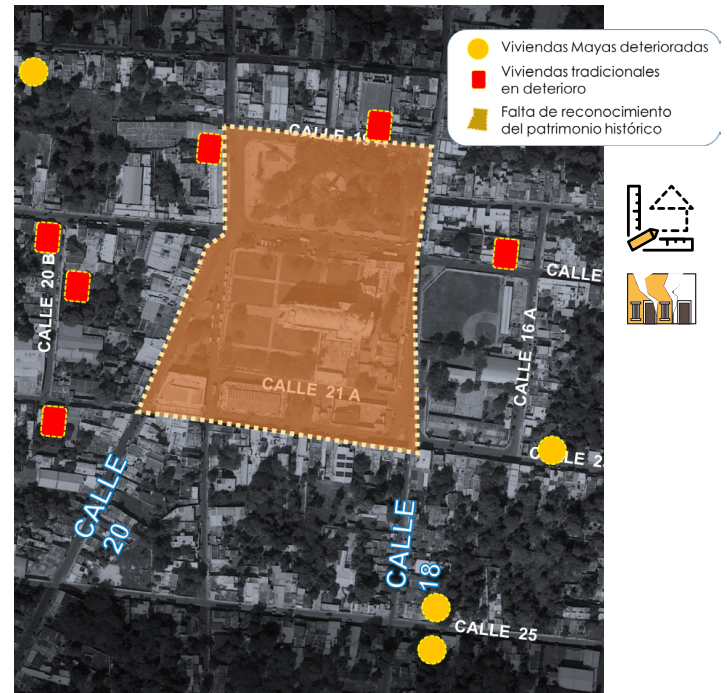


Cambios de usos de suelo



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.



Imagen 7: Proceso de identificación de problemas. Fuente: Elaboración propia.

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:

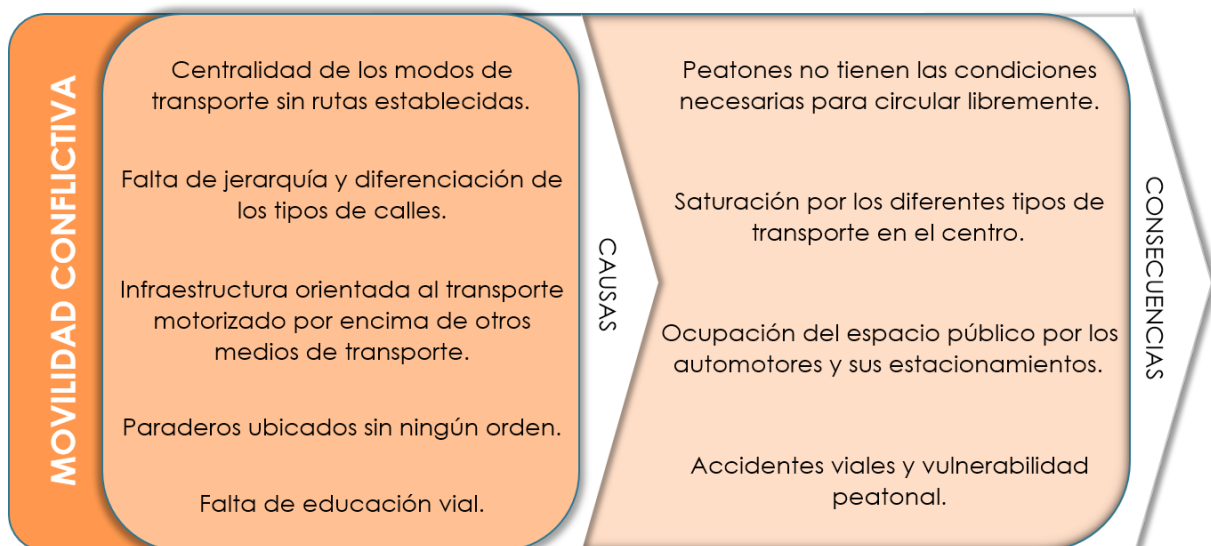


Tabla 1: Causas y efectos de la problemática de Movilidad Conflictiva. Fuente: Elaboración propia.

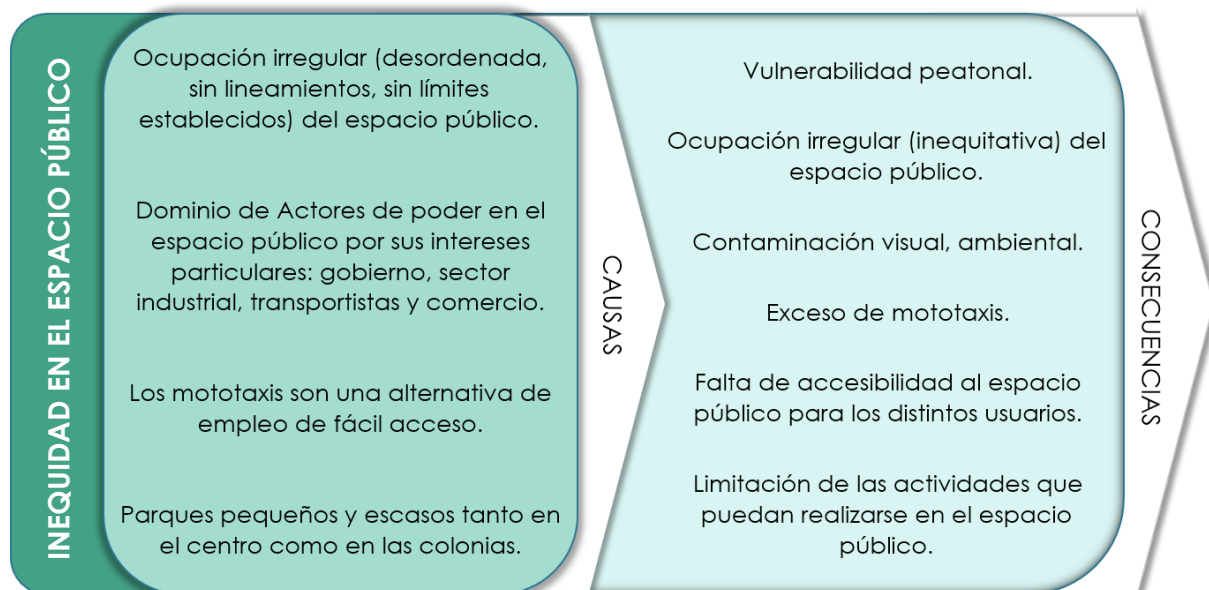


Tabla 2: Causas y efectos de la problemática de Inequidad en el Espacio Público.

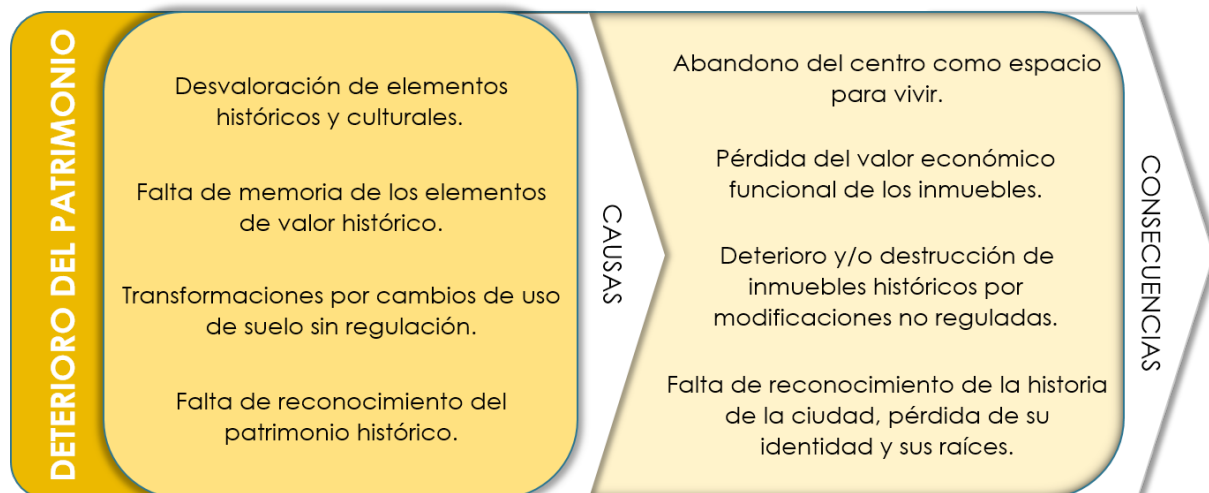


Tabla 3. Causas y efectos de la problemática de Deterioro del Patrimonio. Fuente: Elaboración propia.



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:

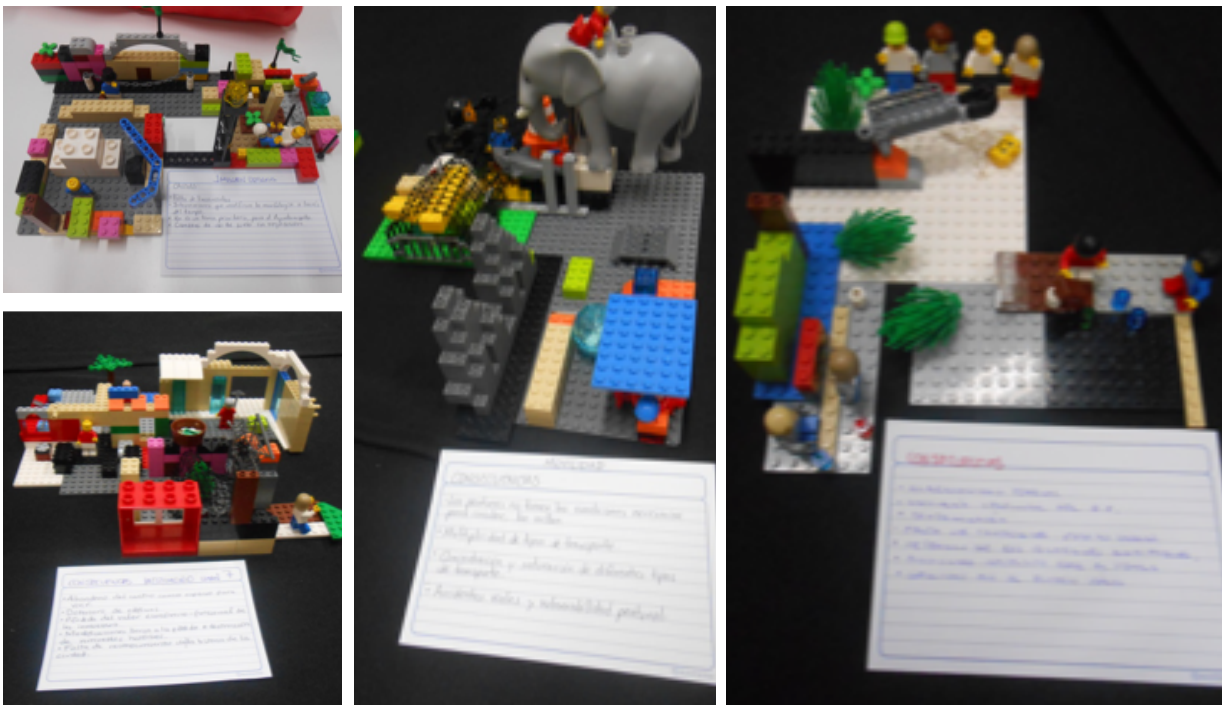


Imagen 8: Taller Lego: Escenarios de las problemáticas urbanas en el Centro Urbano de Umán.

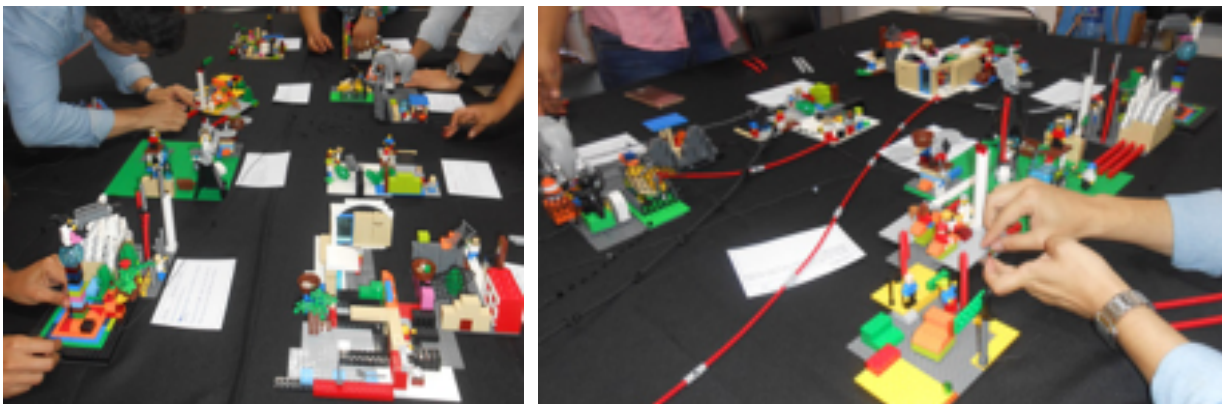


Imagen 8: Taller Lego: Relaciones de diferente jerarquía entre causas y consecuencias.

El equipo realizó escenarios con figuras Lego, en los que se conceptualizaron las problemáticas, se definieron las causas y consecuencias de éstas, para después pasar a una presentación general de los 4 ejes, estableciendo conexiones entre cada escenario.

Esto permitió formular un diagrama de cuerdas o de relaciones, donde se manifiesta como resultado que la problemática del espacio público es la que se relaciona el mayor número de problemáticas urbanas.

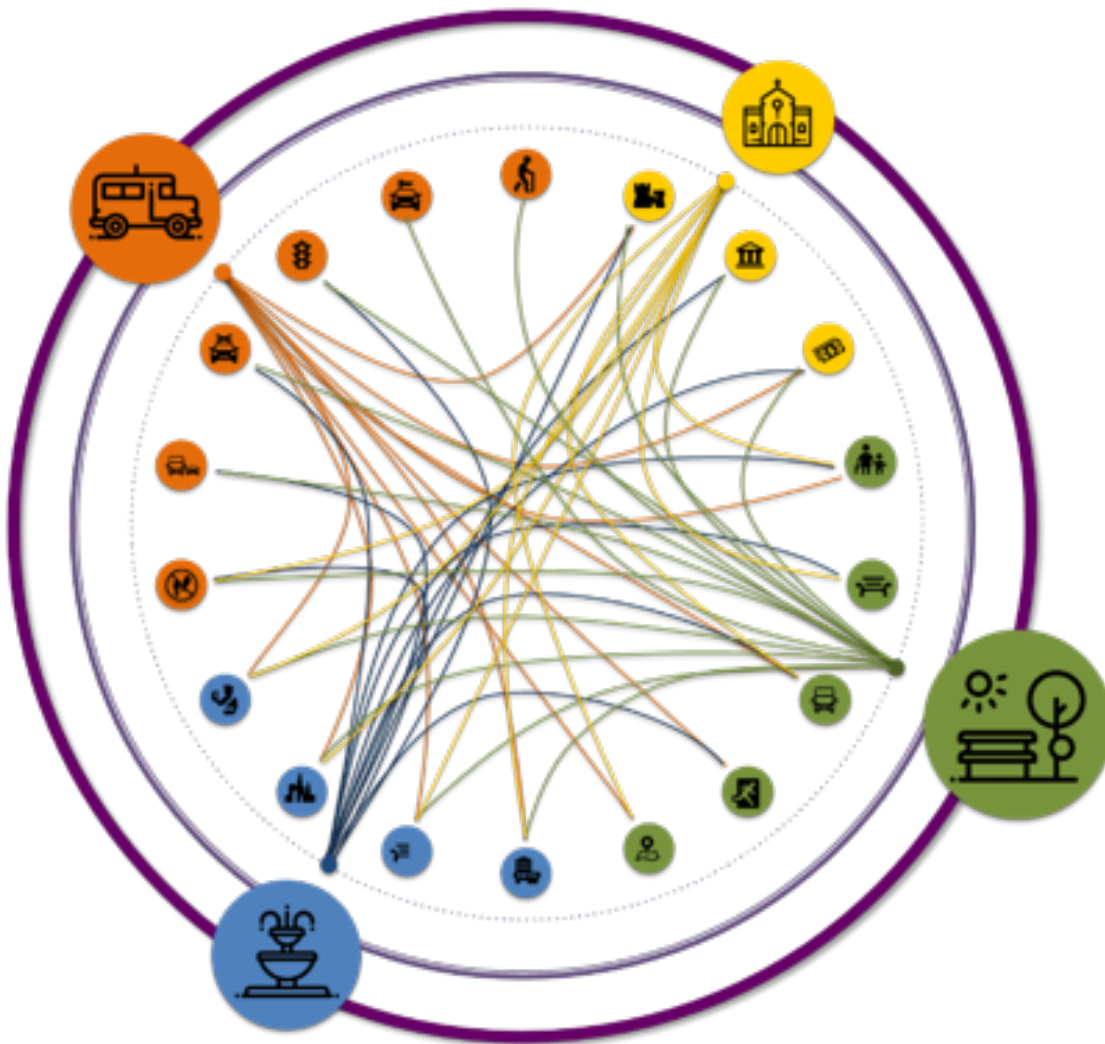


Gráfico 7: Diagrama de relaciones entre problemáticas. Fuente: Elaboración propia.

Los nodos están dispuestos alrededor de un círculo, con las relaciones entre los puntos conectados el uno al otro. Cada eje de problemáticas se representa con un color diferente, lo que conlleva a jerarquizar el color que se relaciona principalmente con los demás temas.

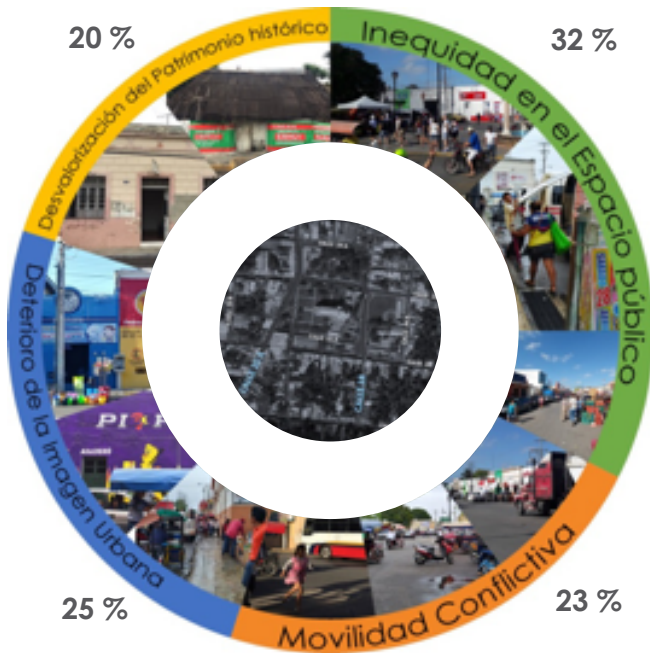


Gráfico 8: Diagrama de jerarquías según las relaciones. Fuente: Elaboración propia

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:

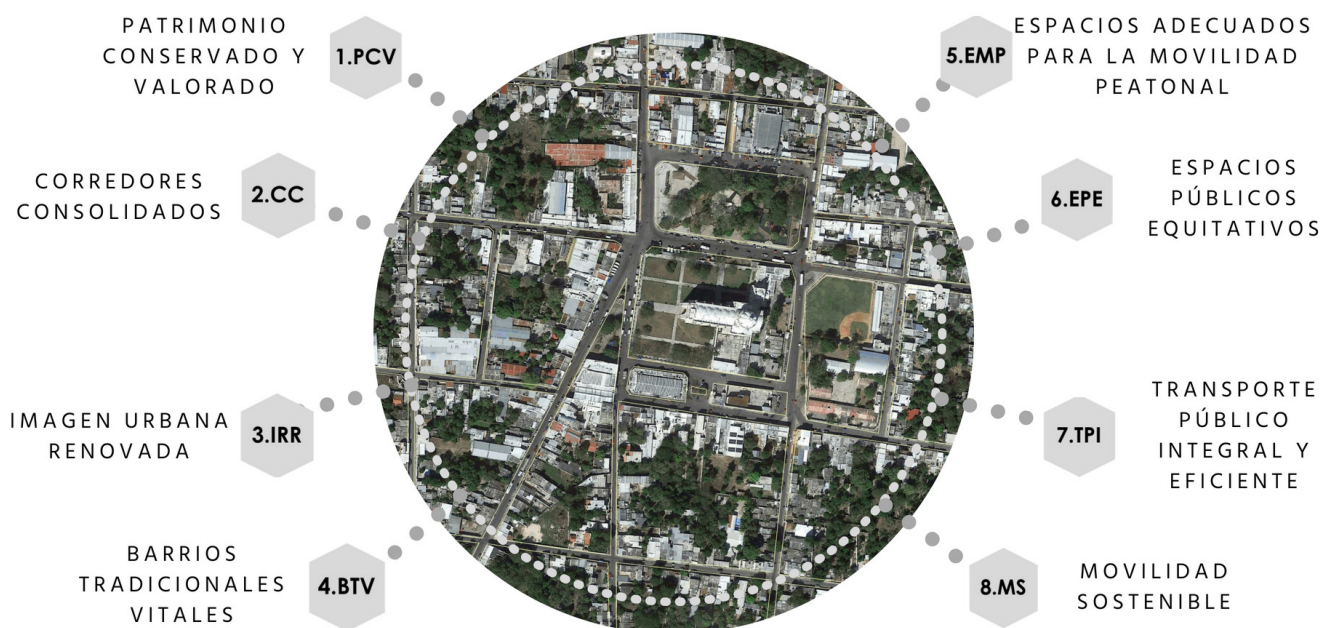


Gráfico 13: Esquema de la Imagen Objetivo del Proyecto. Fuente: Elaboración propia.

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 ESPECÍFICOS

Espacio 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, cruces 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.

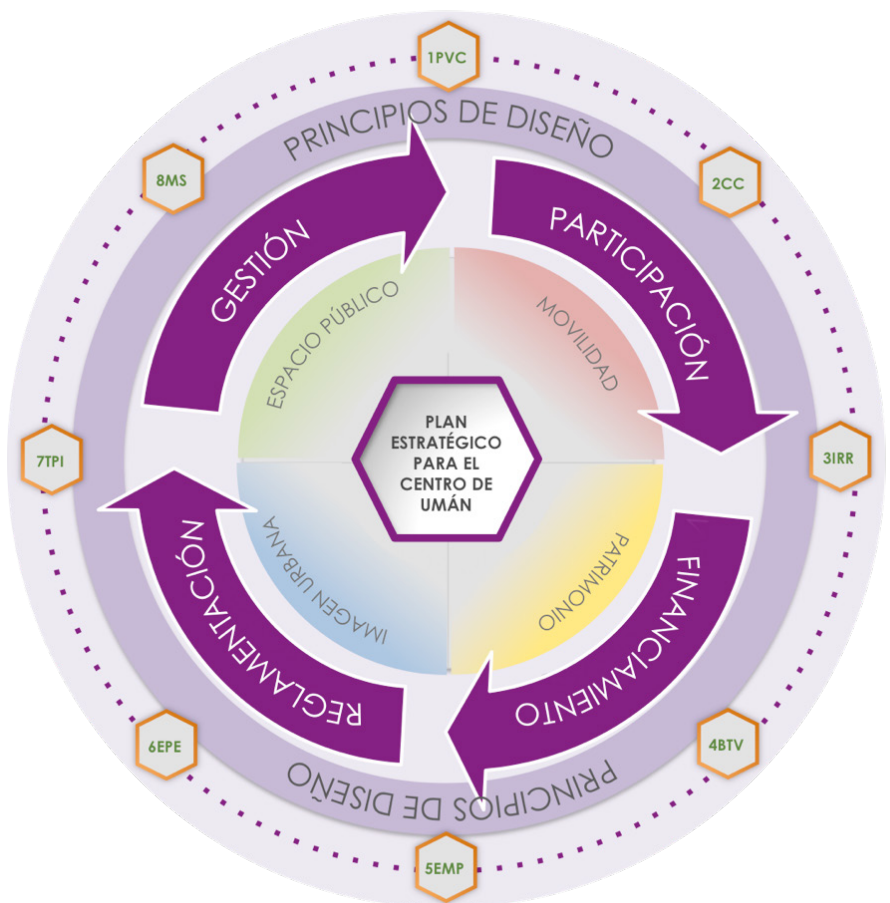


Grafico 14: Conformación del plan estratégico para el centro urbano de Umán.

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.

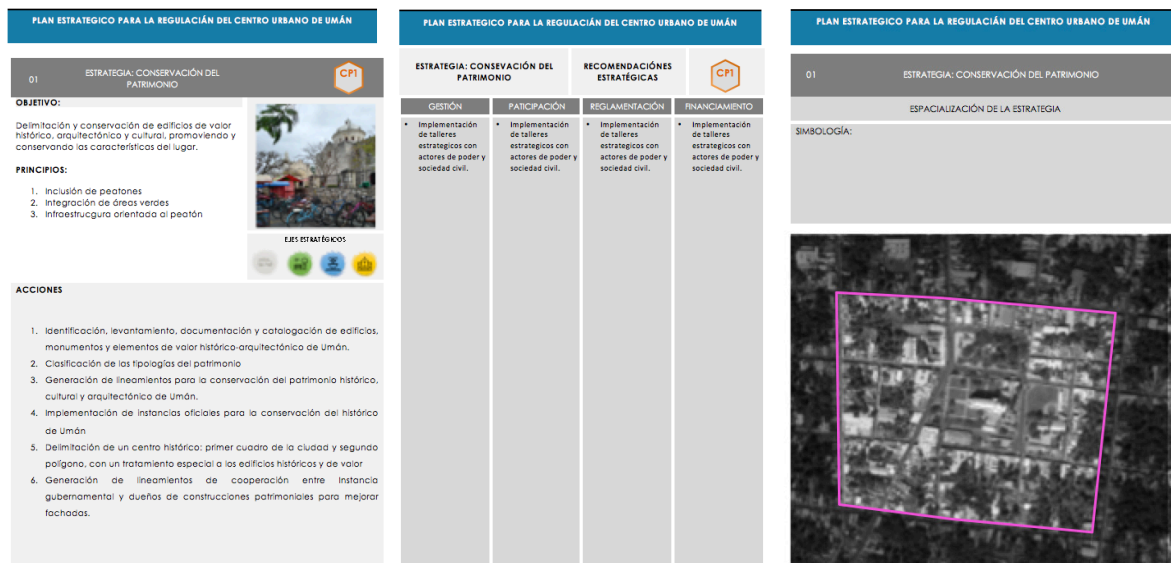


Grafico 15: Fichas estratégicas (1), recomendaciones de factibilidad (2) y espacialización (3)

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



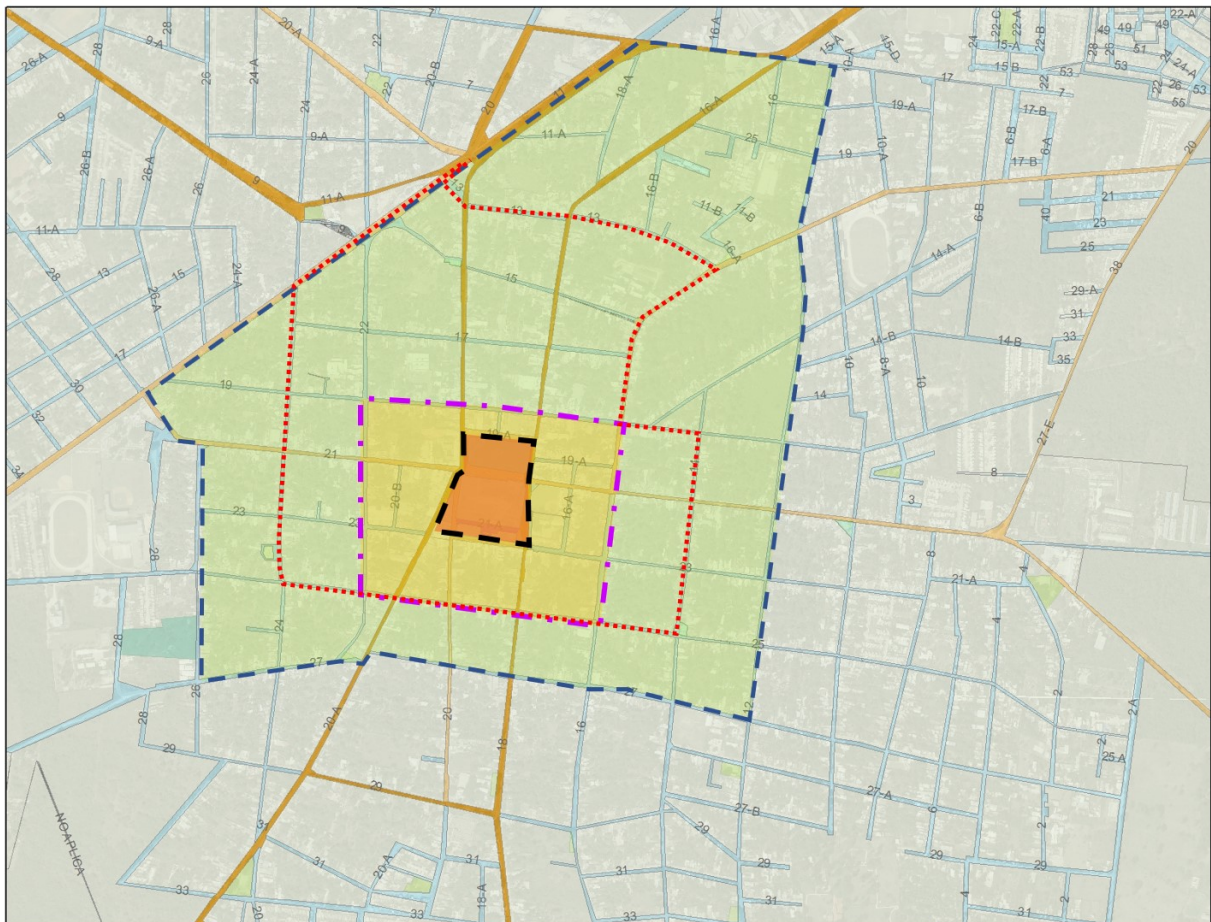
POLÍGONO 1 PROPUESTO
ZONA NUCLEO PATRIMONIAL



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

GESTIÓN	<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.
PARTICIPACIÓN	<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.
REGLAMENTACIÓN	<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.
FINANCIAMIENTO	<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:



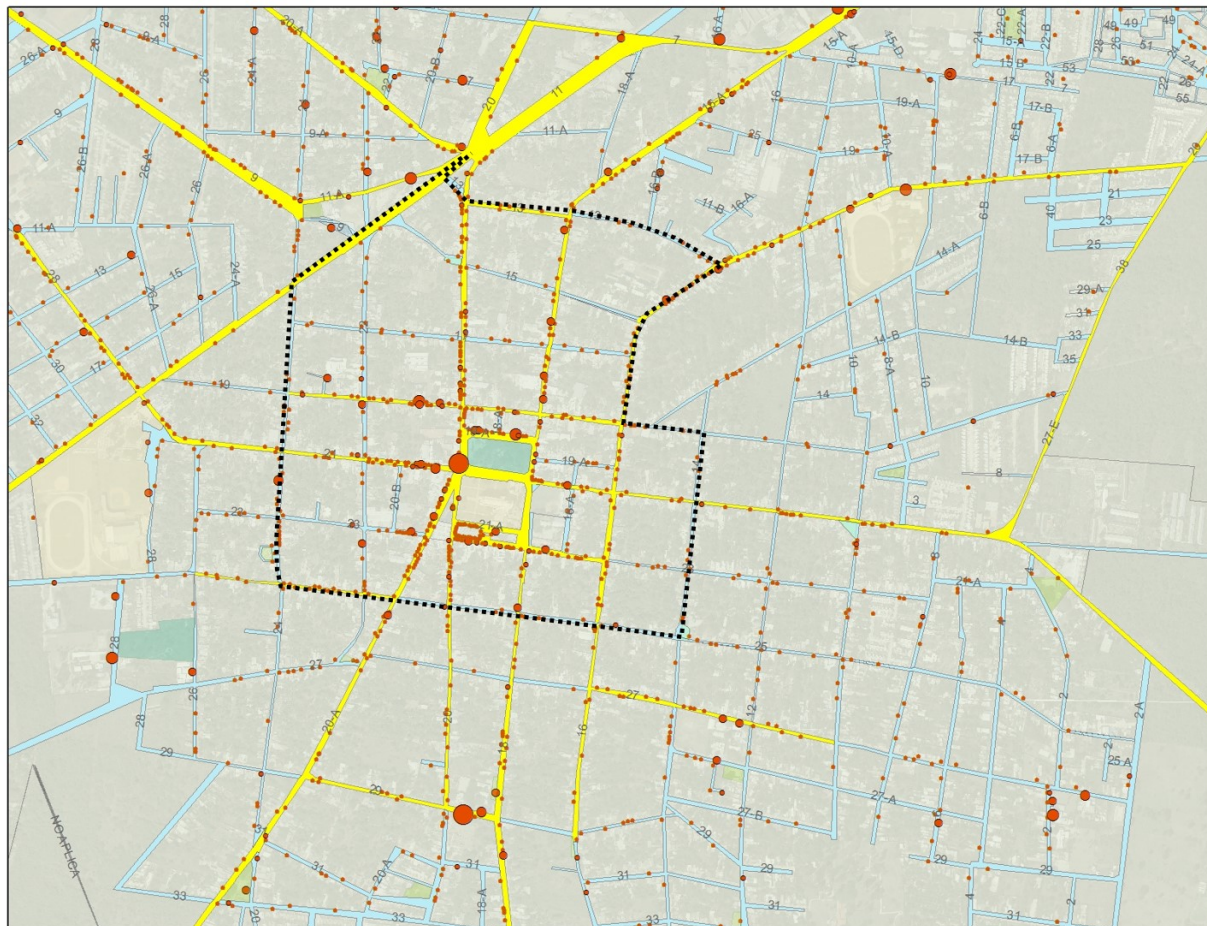
CORREDORES A CONSOLIDAR



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

3IRR

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:



RENOVACIÓN DE IMAGEN EN
VIALIDADES DE INTENSA AFLUENCIA



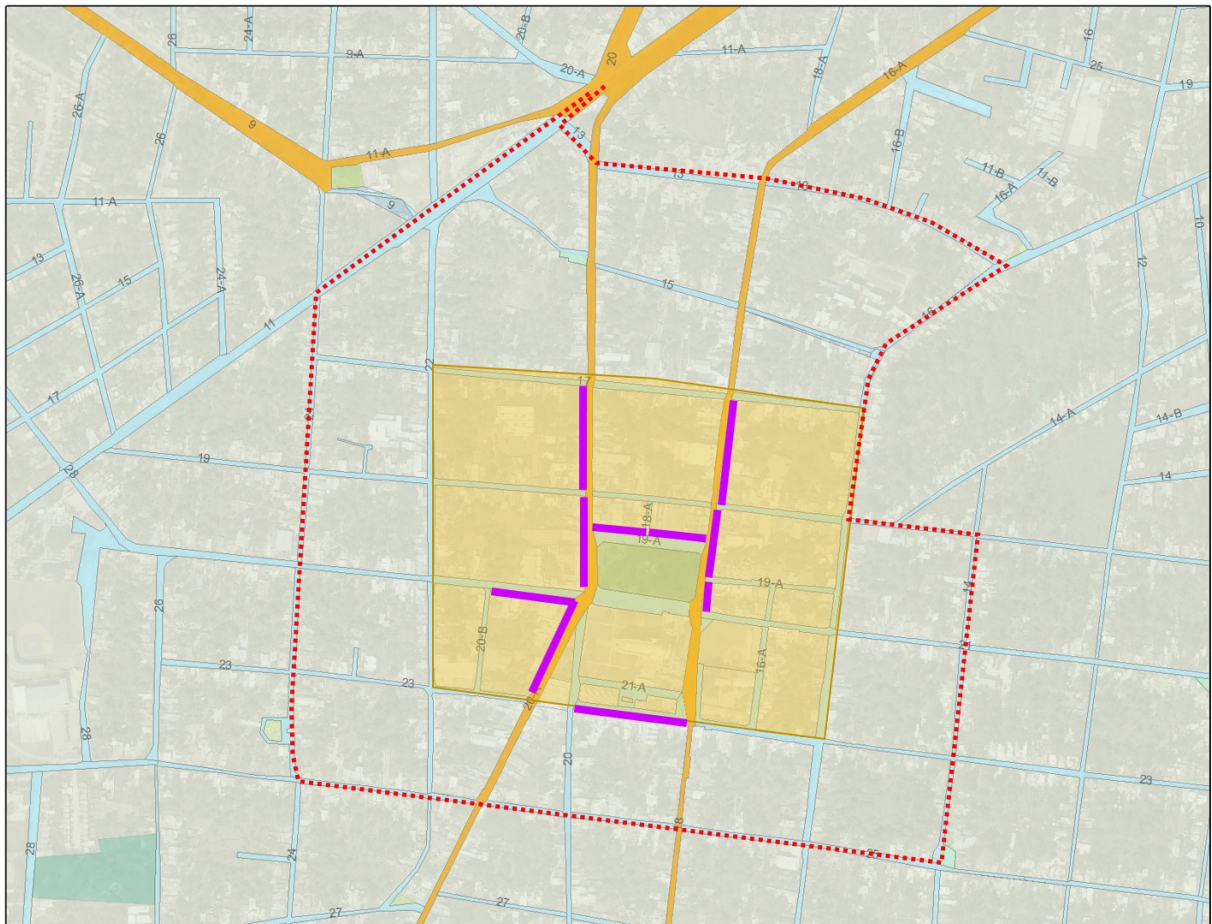
PRESERVACIÓN DE RASGOS
TRADICIONALES



REGULACIÓN DE PUBLICIDAD
DE COMERCIOS



REGULACIÓN DE INTERVENCIONES
EN EL POLÍGONO CENTRO HISTÓRICO



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

4BTU

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 ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN





04

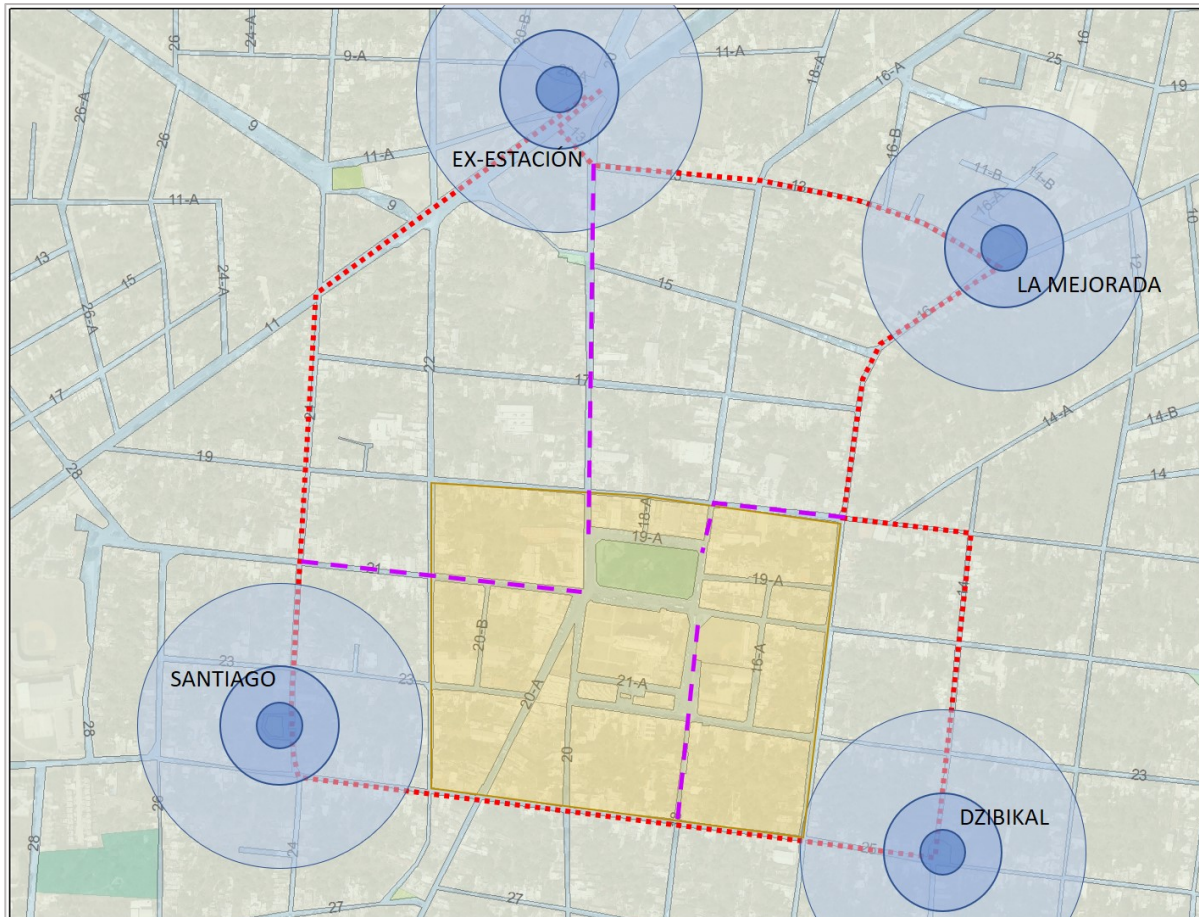
ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES

4BTV

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

-  POLÍGONO CENTRO HISTÓRICO PROPUESTO- SATURACION POR CONCENTRACION DE ACTIVIDADES
-  ZONA DE BARRIO TRADICIONAL -NUEVAS ZONAS NÚCLEO
-  CIRCUITO CONECTOR DE BARRIOS
-  CONEXIONES DEL PARQUE CENTRAL AL CIRCUITO BARRIOS



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

GESTIÓN	<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.
PARTICIPACIÓN	<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.
REGLAMENTACIÓN	<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 Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.
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


05

ESTRATEGIA: ESPACIOS ADECUADOS PARA LA
MOVILIDAD PEATONAL



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA


SIMBOLOGÍA:

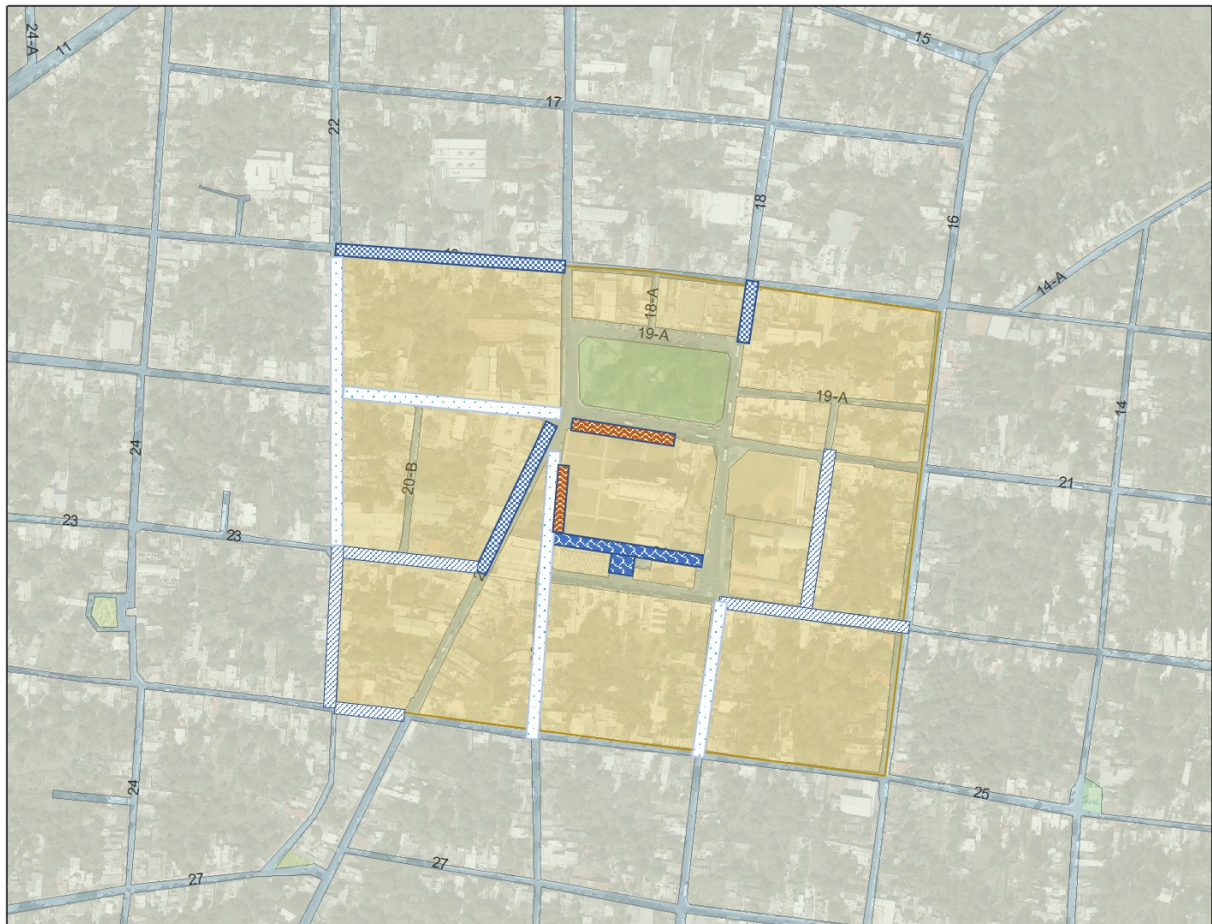
 PRIORIDAD 1
AMPLIACIÓN DE BANQUETA

 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

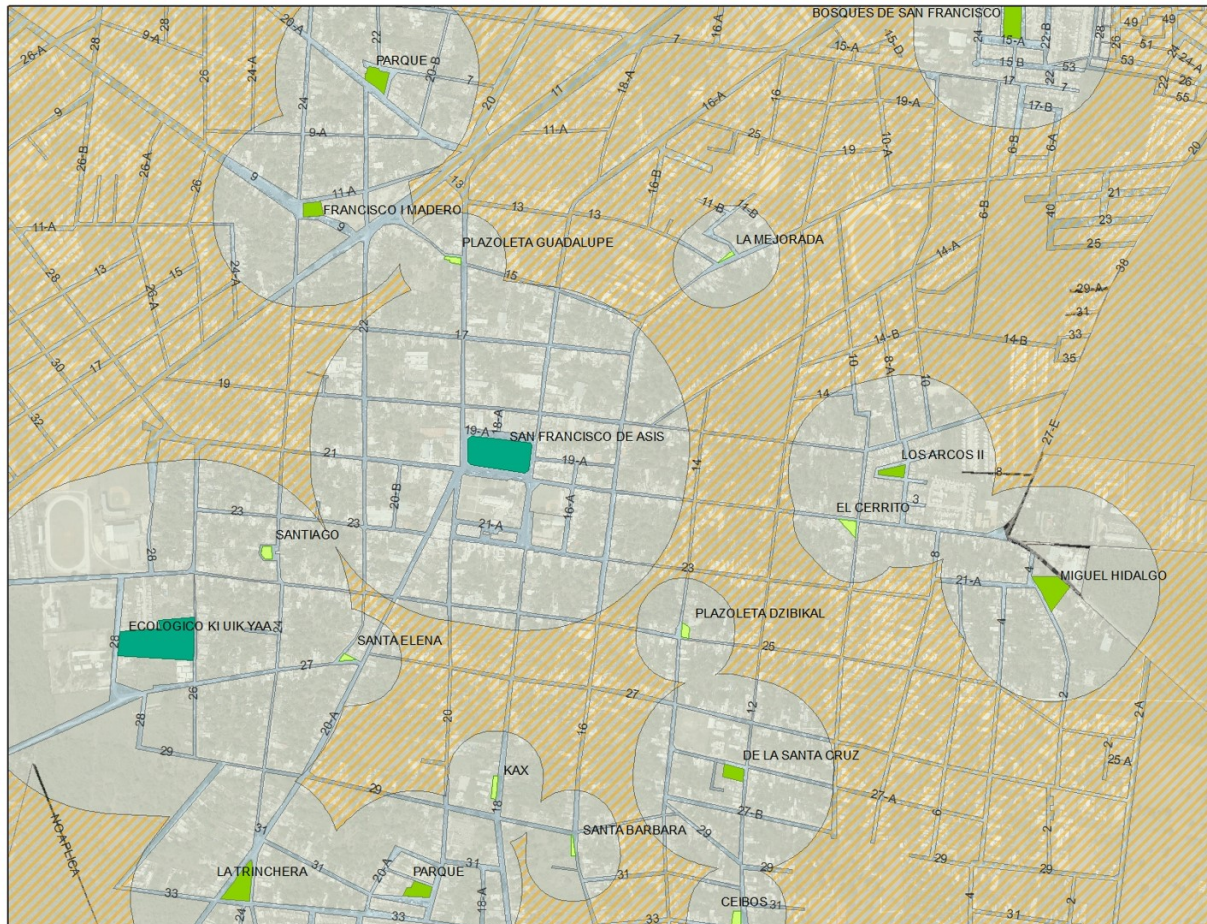
ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

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 PRIORITARIOS



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 diagnóstico 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 tránsito 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

GESTIÓN	<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.
PARTICIPACIÓN	<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.
REGLAMENTACIÓN	<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 Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán.
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

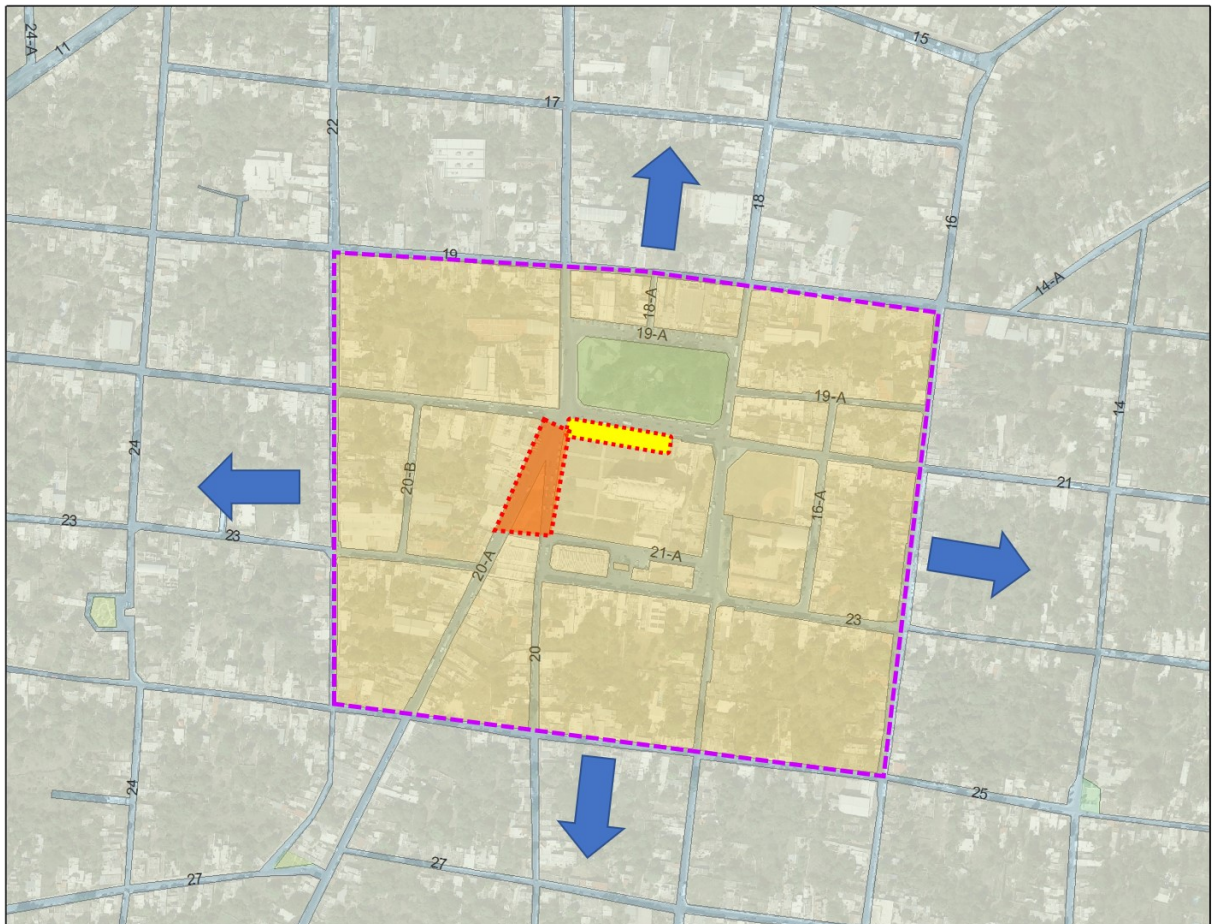
07

ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | ZONA SIN PARADEROS |  | EN ESTA ZONA PARADEROS UNICAMENTE DE TRANSBORDO |
|  | PARADEROS CON TIEMPOS DE ESPERA REDUCIDO |  | 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



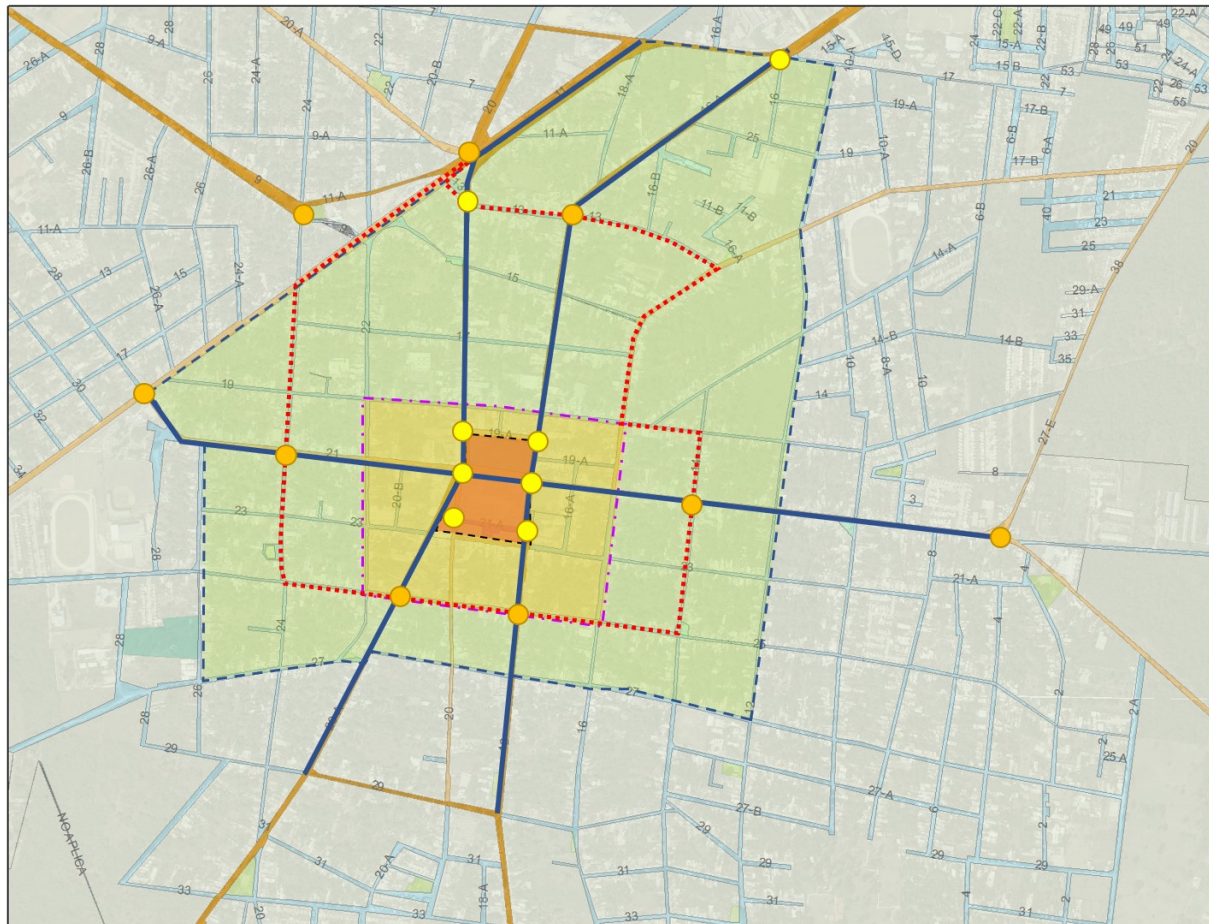
VIALIDADES PARA LA MOVILIDAD
MOTORIZADA SEGURA



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.

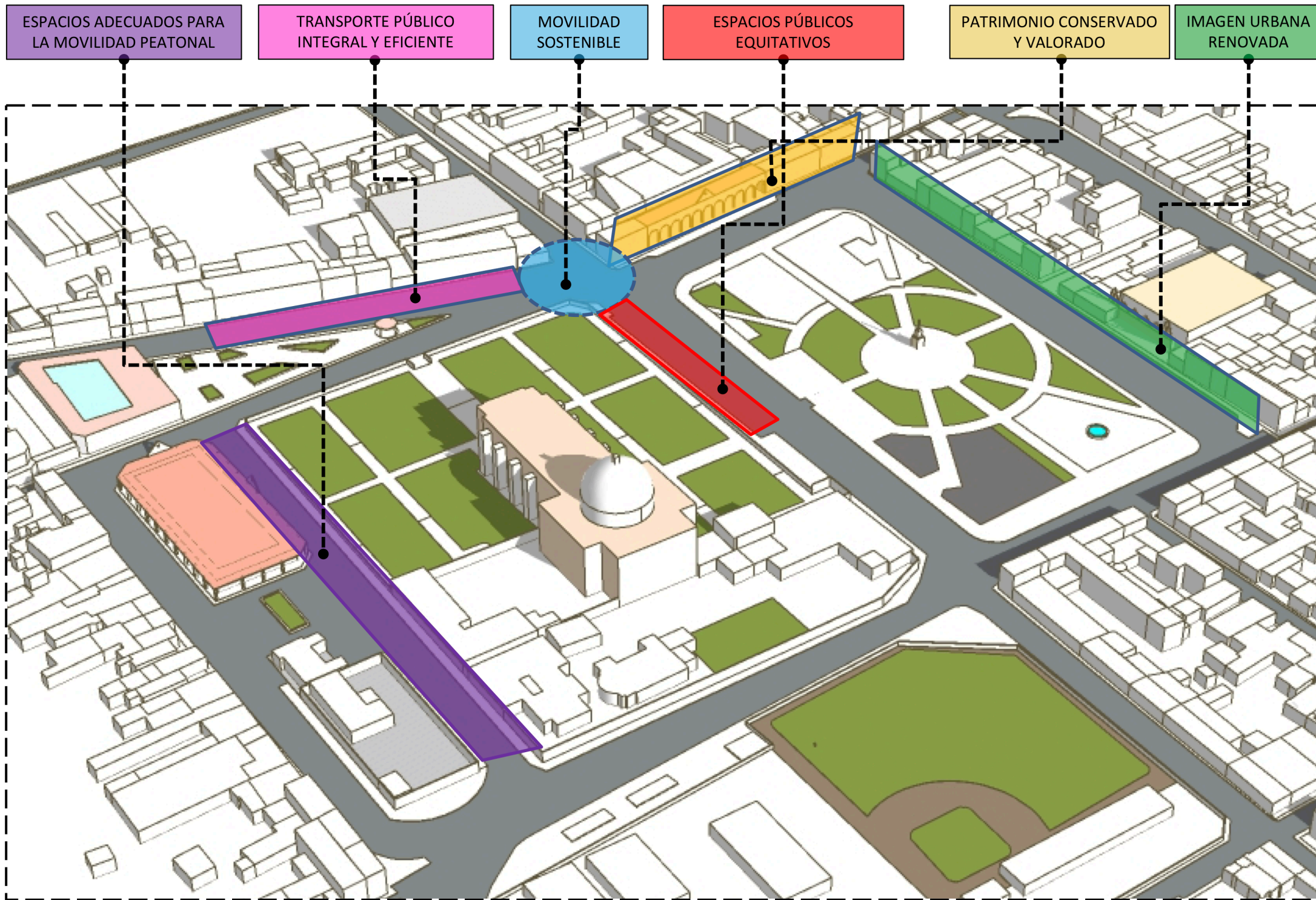
Una imagen de la zona actual contribuye a la comprensión de las deficiencias en el espacio público actual. De esta forma se puede transmitir con claridad conceptos intangibles a través de acciones físicas y espaciales.

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.

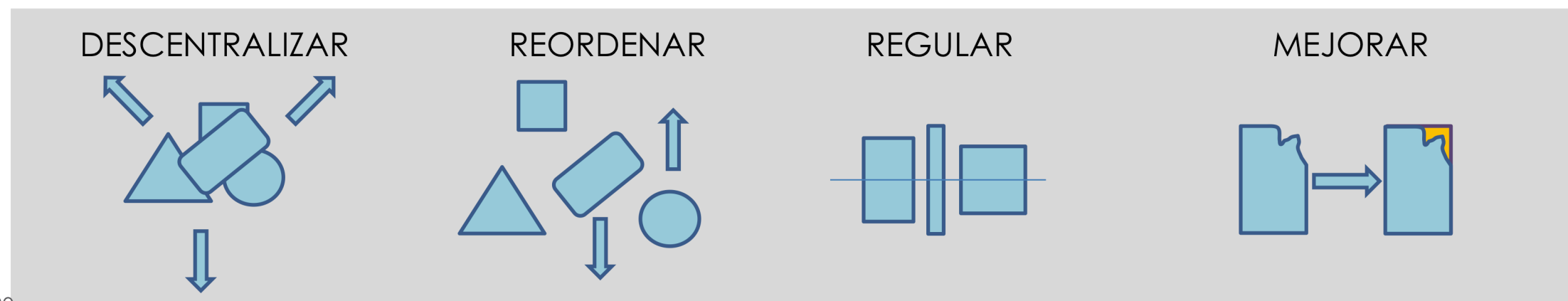
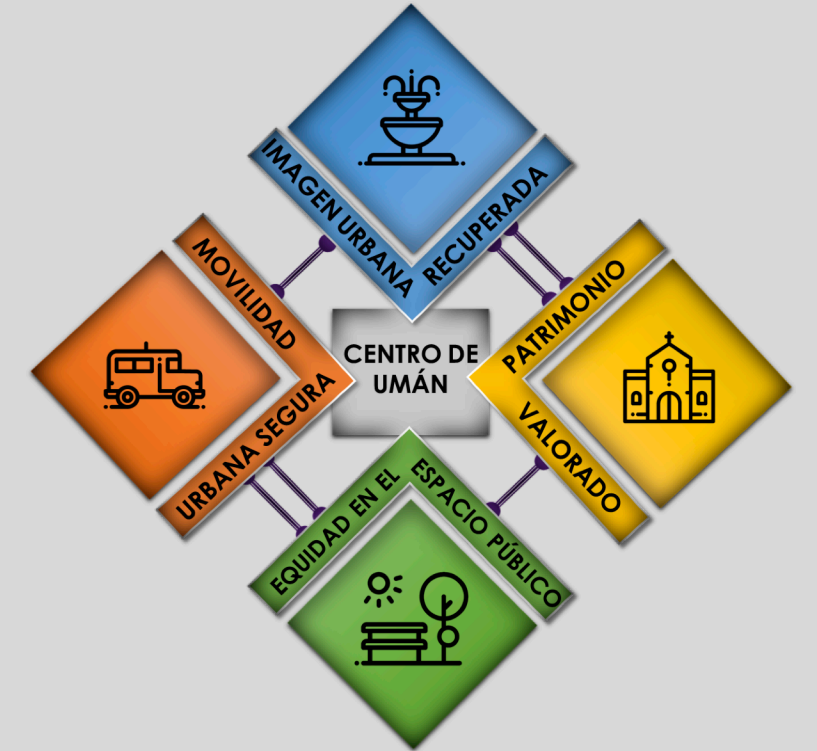
Condiciones de transbordo, y espacio publico libre de estacionamiento de combis para el transito peatonal.

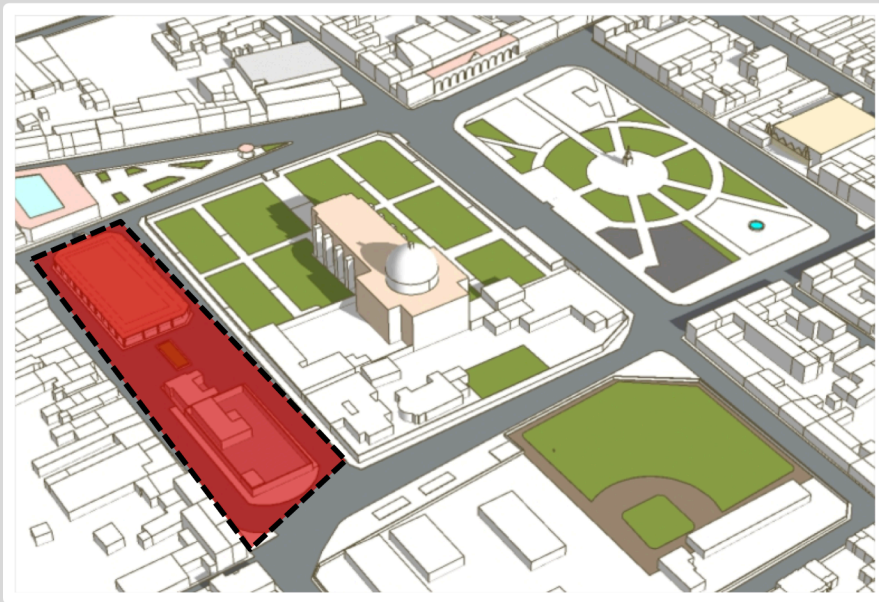
Vialidades que permitan un tránsito seguro para todos los medios de transporte, priorizando al peatón.

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 .





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

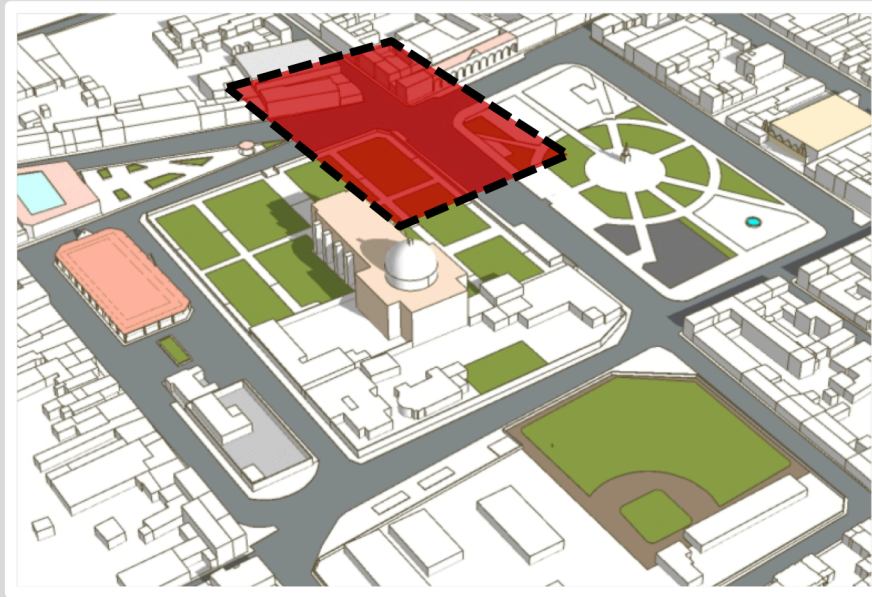
Seguridad en los espacios públicos

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.

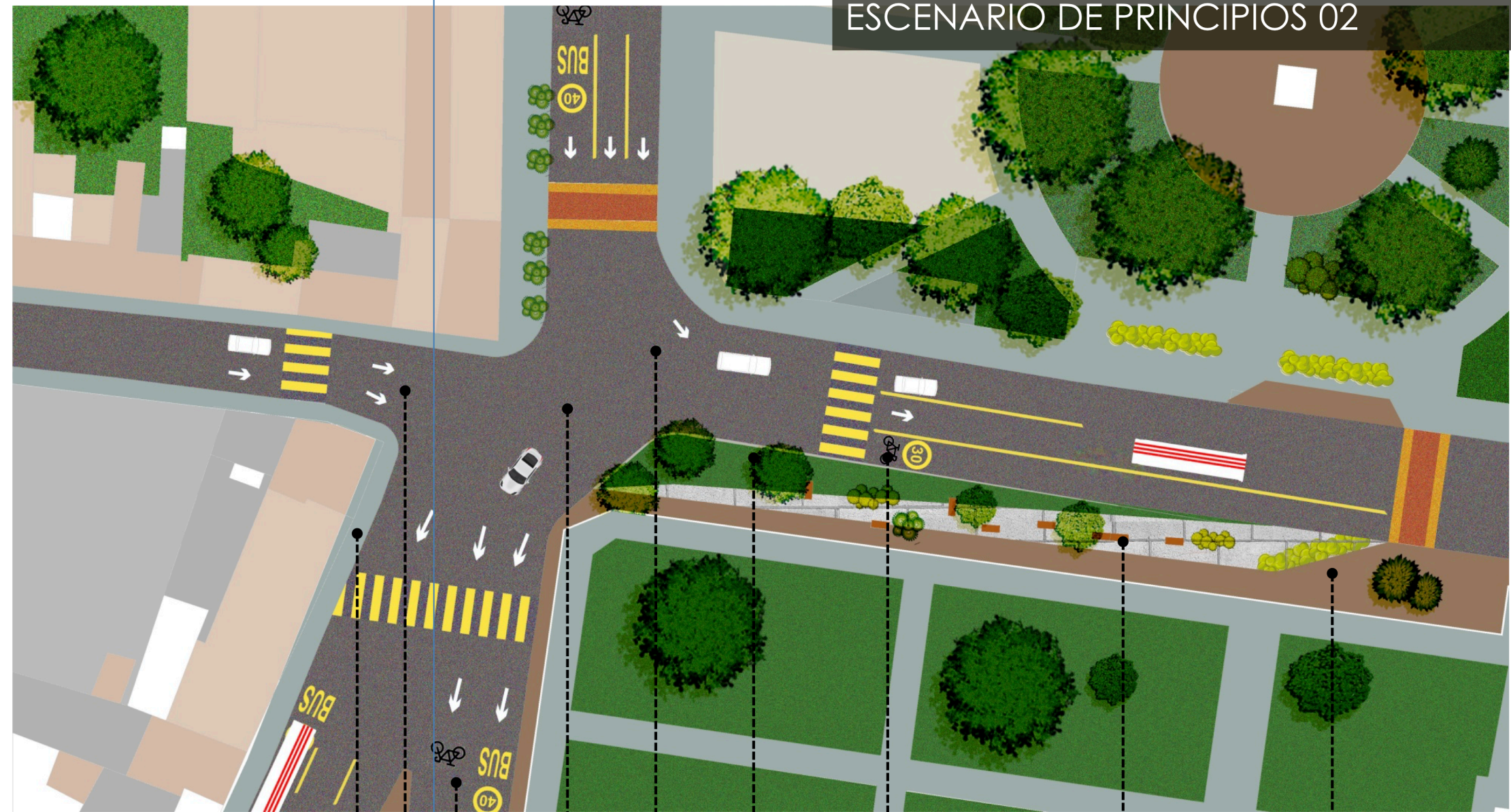


Estado actual del escenario construido

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 falta de condiciones para el uso de todos los usuarios.

ESCENARIO DE PRINCIPIOS 02



2

1

5



1

2



6

3



1

2



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



- Dotación de infraestructura, señalética, mapas y anuncios con la historia del inmueble o espacio público.
- Incentivar usos de suelo mixto mediante política 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

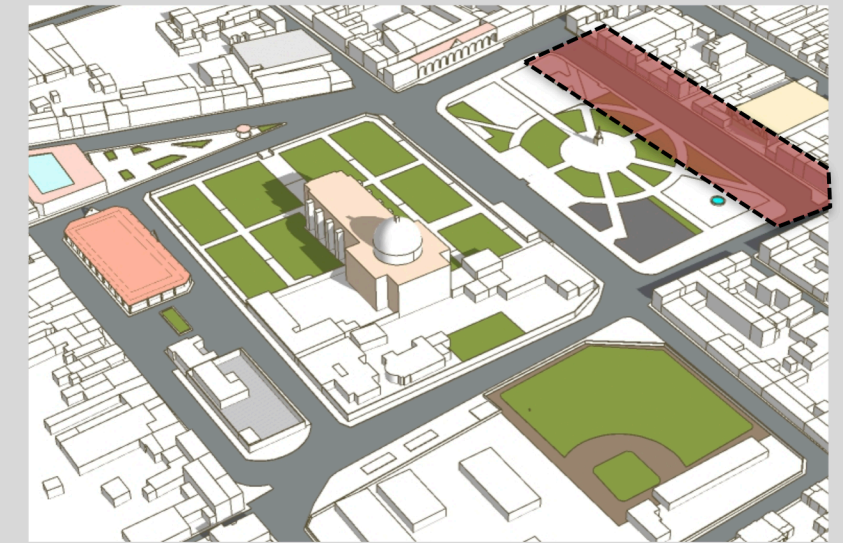
IRR-5

IRR-6

IRR-7

EMP-8

MS-9



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.

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

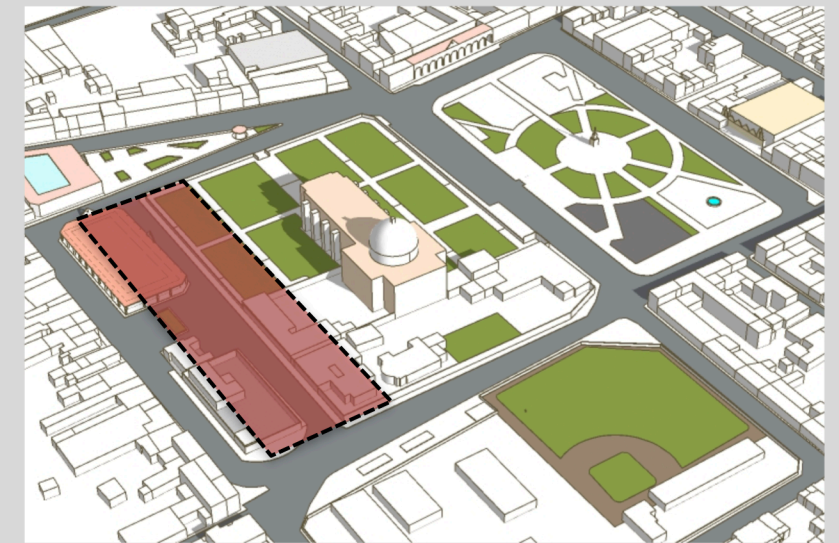
EMP-3

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.

INTRODUCCIÓN

En la práctica, el Diseño Urbano es una materia desconocida por los tomadores de decisiones, es algo nuevo que requiere de un trabajo en equipo con los diferentes actores que intervienen en la producción del espacio.

Es por eso que resulta fundamental generar escenarios reales, en los cuales, de cierta forma pedagógica, se puedan ver representadas las propuestas y afecten directamente a los usuarios, y así impulsarlos a expresar sus preocupaciones o necesidades mucho antes de ejercer recursos económicos.

El potencial que tiene la planeación y el diseño a partir de maneras distintas de concebir la ciudad y su experimentación, son enormes catalizadores de comunidad, co-responsabilidad y apropiación del espacio.

En el centro histórico 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, se van agregando los camiones de carga pesada, el transporte público y todos circulan a la velocidad que les permita el tráfico, esto genera cruces conflictivos donde ocurren de manera frecuente accidentes entre los diferentes modos de transporte, además de la falta de planeación y ordenamiento del tránsito se percibe una ausencia de educación vial.

Ahora, el enfoque que propone Janette Sadik-Khan se puede resumir en la siguiente frase: "si puedes cambiar una calle, puedes cambiar el mundo", entonces la siguiente reflexión se desarrolla una idea que puede contribuir a una exitosa implementación de intervenciones de diseño urbano e incentivar la participación ciudadana en la toma de decisiones.



Imagen 1: Urbanismo táctico en el fraccionamiento las Américas.

HUMANIZAR LAS CALLES

CAMBIAR EL PARADIGMA

Durante su mandato como comisionada de transporte de la Ciudad de Nueva York, Janette Sadik-Khan implementó 400 millas de carriles nuevos para bicicletas, ayudó a implementar el sistema de bicicletas compartidas más grande de EE.UU., convirtió 60 plazas en espacios donde la gente podía sentarse y relajarse y reutilizar 180 acres de asfalto para uso de peatones y bicicletas. Nada de eso fue fácil: enfrentó oposición, duras críticas e incluso reacciones legales en el camino.

En su nuevo libro *Streetfight: Manual para una Revolución Urbana* cuenta la historia de cómo lo hizo posible, ofreciendo una hoja de ruta para hacer ciudades y barrios más seguros, más sostenibles, y más conectados. Dice que esto se puede hacer sin gastar grandes sumas de dinero priorizando soluciones rápidas, fáciles de implementar y de tipo "hágalo usted mismo", Sadik-Khan argumenta que ser inteligente, creativo y no tener acceso a un presupuesto considerable es lo más importante.

Sadik-Khan dice que el diseño urbano es más importante que construir carreteras, puentes y megaproyectos. Por otro lado, dice que negarse a las grandes ideas tampoco es suficiente. Es necesario que haya una agenda transformadora para que los ciudadanos lo acepten. Cambiar el rumbo de las ciudades basadas en automóviles a las basadas en las personas en este siglo requiere liderazgo y acción decisiva. Pero en lugar de construir nuevas autopistas e intercambios, debemos reclamar nuestras calles y reconstruirlas a escala humana, y con un proceso público inclusivo enfocado en la construcción de proyectos, sin sofocarlos.



Imagen 2: kilde: <http://washingtonsquarepark.files.wordpress.com/2009/07/new-times-square-12.jpg>

En las calles ocurre la vida y la historia, y eso ubica el transporte en el centro cultural, social y político de las ciudades, es lo que permite que las ciudades funcionen de manera eficiente y las personas se desarrollen plenamente. La movilidad urbana está directamente relacionada con la movilidad social, y la creación de calles que sean seguras, transitables y accesibles para todos, sin importar su edad, ingresos o capacidad física, es una de las responsabilidades más importantes pero más olvidadas de la ciudad y que afectan a la mayoría de la población.

Las calles son una extensión del espacio privado que comparten los ciudadanos, es espacio público y su habitabilidad puede significar un cambio importante en la vida de la ciudad, generando lugares más amables, que promuevan los encuentros, la socialización y dejen al alcance de todos las oportunidades de desarrollo.

Identificar la "vocación" de las calles y los espacios públicos es importante para poder potencializar su capacidad y proponer usos alternativos a partir del contexto físico y cultural, estos usos deben ser presentados a la sociedad por medio de intervenciones temporales (urbanismo táctico) y respaldarse con estudios, para esto es necesario tomar en cuenta los acuerdos tácitos de comportamiento social, los conflictos y las necesidades que existen. Estas necesidades se expresan en una lucha cotidiana por el espacio público donde se ve representada físicamente la fuerza de ciertos grupos sociales, así como aquellos grupos que están perdiendo espacio frente a la presión ejercida por los más fuertes.

El crecimiento de las ciudades y el aumento de vehículos ha mermado el espacio peatonal y ciclista, la tendencia ha sido la misma generando una demanda inducida que privilegia el uso del automóvil.



Imagen 3: Frente a la iglesia de Umán el comercio ocupa las banquetas.

La ciudad es un sistema que podemos comparar con las cuatro ruedas de un automóvil; la social, la medioambiental, la económica y la física, para que pueda circular deben ir en la misma dirección, a la misma velocidad y necesitan estar calibradas, pues si una rueda está desinflada afecta a las otras tres. En la conquista del espacio público se expresan las necesidades de los habitantes económicas, sociales, de movilidad y de esparcimiento, unos con mayor fuerza que otros, sin que sea la más urgente o necesaria aquella con mayor espacio conquistado, es por eso que el espacio público es en donde se pueden generar condiciones que equilibren las fuerzas entre los grupos, reduzca los conflictos y genere más y mejores oportunidades.

Para cambiar el paradigma de que las calles son para los autos, necesitamos generar acciones que incentiven la participación y que logren que las personas identifiquen los beneficios que tiene una ciudad más humana.

URBANISMO TÁCTICO

El urbanismo táctico es una forma económica de intervenir en la ciudad, se trata de ocupar el espacio público de una manera distinta a la cual se concibe de manera general, en Times Square, se vivió un cambio muy importante al peatonalizar dicha plaza, no sucedió de la noche a la mañana, fue un largo proceso en el cual se pusieron de acuerdo los actores, esto fué por medio de intervenciones tácticas.

Estas intervenciones son programadas y temporales, deben generar espacios para la participación y ser aprovechados para generar datos que respalden o cambien el sentido de las decisiones de uso del espacio público.

Al intervenir en el espacio público de manera temporal, resultan más tangibles los resultados, además incentiva la participación de los usuarios al verse directamente afectados, luego todo debe regresar a la normalidad y su continua aplicación puede terminar en cambios físicos permanentes.

Para Umán se definieron cuatro ejes: la movilidad, el espacio público, el patrimonio e imagen urbana. Finalmente el espacio público tiene un efecto sobre los



Imagen 4: Reunión de trabajo con habitantes de Umán.

demás, al incrementar el espacio peatonal se ve reducido el vehicular, al modificar el sitio de paraderos se mejora la imagen urbana y al liberar estos espacios las fachadas lucen y una imagen urbana saludable genera memoria, pertenencia y confort.

La intervención en el espacio público en Umán tiene antecedentes complicados, las autoridades han intentado hacer cambios y no han sido exitosos, la gente protesta y normalmente exigen que las cosas sigan como están. Dicen que "la costumbre es ley", esto representa una sociedad fuerte para reclamar lo que piensa que es correcto, el reto es presentarles opciones diferentes para que conozcan otras formas de utilizar el espacio, sobre todo, que ellos tienen voz y debe ser escuchada, el consenso es básico para la implementación exitosa.

En ese sentido, y a partir de la teoría de Janette Sadik-Khan, he definido cuatro papeles que puede jugar el espacio público en la ciudad de Umán, estos elementos nos servirán para complementar el proyecto realizado con un enfoque más humano que contribuya al fortalecimiento del tejido social, estos son:

- Lugar de "Encuentro", pausas en la ciudad, dilatar los espacios disponibles para actividades humanas.
- Lugar de "Destino", la centralidad del transporte público, los poderes de gobierno y las actividades comerciales.
- Lugar de "Transición", articular las transferencias multimodales de movilidad urbana.
- Lugar de "Abastos", reforzar y equipar el núcleo de abasto para las comisarías circundantes.
- Lugar de "Esparcimiento", fomentar y mejorar el entorno de los espacios destinados a las actividades de la población.

"Si puedes cambiar una calle puedes cambiar el mundo" (Sadik-Khan, 2016), en Umán podemos pensar en cambiarlo a partir de sus calles, vemos que la movilidad urbana es un problema clave que afecta directamente al espacio público.



Imagen 5: Niños bajando del autobús en un paradero a un costado de la iglesia.

LUGAR DE ENCUENTRO

El centro de Umán sigue siendo protagonista en el desarrollo de la vida cotidiana de sus habitantes, este lugar debe tener condiciones que favorezcan los encuentros entre las personas, los contactos en las banquetas son el pequeño cambio a partir del cual puede crecer la riqueza de la vida pública de una ciudad.

Mejorar las calles para caminar, andar en bicicleta y para el transporte público no representa un gasto enorme y representa una rápida estrategia de transformación, según Janette Sadik-Khan. Las conexiones entre destinos también son lugares de encuentro, la experiencia que tiene el usuario en el camino a su destino es un elemento que puede promover la caminata, el ciclismo, tener alternativas de movilidad distintas.

Generalmente encontramos la mayor resistencia a este cambio por parte de los comerciantes, según la experiencia de Sadik-Khan en Nueva York, se pudo demostrar que estas condiciones mejoran las ventas y llegan más clientes. Es por esto que resulta muy importante demostrar estos resultados por medio de proyectos piloto implementados con urbanismo táctico.

La distribución en el territorio de las personas y las cosas, y los procedimientos para acceder a los "bienes urbanos", son factores que influyen en la integración o exclusión de las personas o de grupos de la ciudad. La distribución se opera a partir de los procedimientos del mercado, los gubernamentales y sociales. Los servicios tienen un papel central en la distribución social de los bienes, distribuye las condiciones para desarrollar las actividades urbanas, por lo tanto pueden regular o provocar la expansión urbana, la desarticulación y la marginación.

Umán no es solamente lugar de encuentro de sus pobladores, si no también, de las comisarías que lo rodean, en el Centro es donde convergen con personas de varios lugares, todos tienen necesidades distintas de lo que les puede ofrecer el espacio, pero todos necesitan moverse y las condiciones del espacio en las que ocurren pueden condicionar el tipo de encuentros, un espacio reducido para muchos usuarios puede generar encuentros conflictivos, entonces las condiciones del espacio que te recibe es determinante para su uso.



Imagen 6: Desviación de la calle 20 en donde se concentran paraderos y comercio.

Por lo tanto, los lugares de encuentro deben ser legibles, no tienen que ser céntricos pero si referencias, se debe trabajar en la lógica de llegada de los usuarios a sus lugares de destino, ya sea casa, escuela, trabajo o compras, la seguridad, el confort y mobiliario apropiado significa un mejor uso y una mejor convivencia.

Ahora podemos ver los lugares de encuentro como parte del sistema, es el espacio público que te lleva a los destinos, es donde empieza la solución al centro, empieza a solucionarse desde el exterior.

LUGAR DE DESTINO

La centralidad del transporte público atrae a las personas, sin embargo para llegar al centro se utilizan diversos modos de movilidad, todos quieren ocupar el mismo espacio y el comercio ambulante también, esto genera un caos y disminuye las condiciones adecuadas para el peatón.

Janette dice que el ciclismo es transporte. Caminar es transporte. Los autobuses son transporte. Donde las bicicletas son percibidas como una molestia, a menudo es solo un síntoma de diseños callejeros obsoletos, que finalmente no sirven bien a nadie. Todos estos modos pueden jugar bien juntos si no se ven obligados a luchar por los restos de carretera que sobran una vez que se ha forjado la sala para los coches. Reclamar el espacio vial para bicicletas, peatones y autobuses no es una mera amenidad, es una infraestructura y una inversión económica cuyos efectos se sienten mucho más allá del carril. Entonces, si quieres mejores calles para todos, puedes comenzar construyendo un carril para bicicletas y luego ordenar los modos de transporte con una visión multimodal.

El esquema de centralidad que tiene la ciudad de Umán hace que sea un polo atractor de viajes, el destino común, encontramos la iglesia principal, el mercado, los paraderos, el ayuntamiento, estas condiciones reclaman un mejor manejo para aprovechar todo su potencial, la clave está en trabajar no solamente el destino, sino entender los trayectos, hacerlos más amables, conectados y seguros.



Imagen 7: Paradero techado de combis a un costado de la iglesia.

Actualmente es necesario implementar un modelo sostenible de movilidad urbana, la demanda inducida genera mayores espacios para los vehículos pero rápidamente quedan rebasadas, el transporte de calidad y eficiente ayuda a las economías familiares y abre oportunidades de desarrollo a las personas, por medio de una movilidad eficiente acerca las oportunidades a las personas para desarrollarse y eso fortalece las economías locales y genera seguridad llenando de vida las calles de la ciudad.

Los barrios pueden formar parte de este tipo de intervenciones para robustecer su capacidad de atracción. Mercados itinerantes, rutas ciclistas dominicales que los conecten y el tratamiento de las conexiones de estos barrios con el centro con corredores comerciales que detonen el desarrollo de la zona y ayude a liberar de la congestión al centro.

LUGAR DE TRANSICIÓN

El centro funciona como un lugar de transición, poca gente se queda o vive ahí. Al trabajar las transiciones modales de todo tipo de transporte se mejoraría la vida de muchas personas, actualmente ya funciona así, mucha gente deja su moto y se van en transporte público a su trabajo.

Estas conductas sociales de utilizar varios tipos de transporte es una oportunidad para ordenarlos y generar una mejor transición, mientras mejor sea tu camino al trabajo o a la casa, mejor es tu calidad de vida.

El intercambio modal funciona también como un espacio para oportunidades comerciales, en la Ciudad de México los CETRAM (centros de transferencia modal) generan un polo comercial, laboral y de vivienda muy importantes, en el caso de Umán, el centro viene siendo nuestro CETRAM, estación de intercambio modal abierta.



Imagen 8: Recorrido con inspectores de la dirección de transporte.

La fuerza de los sindicatos de transporte público representa un actor determinante, la intervención temporal y el urbanismo táctico como proceso didáctico para ampliar sus conocimientos es una herramienta necesaria, es menor la ansiedad que provoca un proyecto temporal que uno permanente.

El centro se puede ver como un espacio ideal para la experimentación, es donde puede iniciar la transición hacia un desarrollo urbano sustentable, un punto de interés común, una vez transformado, puede ser un lugar de referencia para la transformación del resto de la ciudad.

El lugar de transición igual toma en cuenta, de manera prioritaria, el transporte no motorizado, este tipo de movilidad es en donde se puede hacer comunidad más fácilmente, al disminuir la velocidad de traslado se incrementa la capacidad de socializar, se genera más vitalidad, se ocupa el espacio, se vigila con la presencia.

LUGAR DE ABASTOS

Actualmente podemos ver que no solamente en los días del fin de semana existe una fuerte demanda de productos, ya es una demanda cotidiana para los que transitan ese espacio. Ya está rebazada la capacidad de los mercados, por eso el comercio ambulante ha ganado espacio, esto cubre un papel metropolitano y abastece a sus comisarías, es necesario hacer adaptaciones para dar un mejor servicio, tanto este como los camiones.

Los barrios que rodean el Centro de Umán cuentan con su propia plaza cívica y su propia iglesia, los mercados itinerantes pueden darle vida y sentido a estos espacios, sobre todo, dotarles de una función, esto tendría que hacerse en conjunto con la reorganización de los paraderos, pueden ser paraderos de las comisarías y solucionar la conexión con el centro con un intercambio modal que conecte las rutas.



Imagen 9: Acceso del mercado principal de Umán.

LUGAR DE ESPARCIMIENTO

Se debe fomentar y mejorar los espacios de esparcimiento para que sean exitosos, de igual manera deben ser flexibles para que los ciudadanos, en Umán tenemos poco espacios públicos, sin embargo podemos ocupar las calles como espacio público.

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.

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 urbanismo táctico puede ayudar a transformar esta situación, experimentando con los mismos comerciantes y transportistas, para que sea posible aprovechar la configuración original de la ciudad, mejorar su entorno laboral y complementar su función con las necesidades de esparcimiento de los habitantes de Umán.



Imagen 10: Dinámicas regulares en la plaza central.

CONCLUSIÓN

El proyecto de Umán se generó para ser un detonante de proyectos y estudios futuros, en el proceso podemos hacer cambios importantes en el uso y configuración de los espacios públicos por medio del urbanismo táctico, es posible hacer grandes cambios de forma económica, pintura y plantas, delimitar espacios, experimentar escenarios y que las personas participen.

Se dice que es difícil cambiar las cosas en Umán, que las personas están acostumbradas a utilizar el espacio público de la forma que lo han utilizado siempre, Janette Sadik-Khan logró transformar uno de los puntos más conflictivos y concurridos del mundo con una intervención temporal de 6 meses, lo temporal permite modificaciones, se construye en equipo sobre la marcha y puede ser más exitoso.

La transformación de Umán en un polo industrial no debe perder de vista a las personas, la realidad es que no ha beneficiado tanto a los habitantes porque no aportan mucho estas industrias, no tienen muchas herramientas para hacer que sea en su beneficio.

Es verdad que no se cuentan con muchos estudios que respalden intervenciones urbanas, sin embargo no significa que no se pueda mejorar rápidamente, existen métodos para iniciar el cambio, no necesariamente son costosos, en este caso no se necesita ni siquiera de una aprobación o licitación, son intervenciones efímeras que siembran el precedente en los usuarios.

Una tarea fundamental para un Diseñador Urbano es la de impulsar la imaginación positiva de las personas, de que las cosas pueden ser diferentes, pueden ser mejores y que ninguna idea se debe descartar, se deben poner manos a la obra y pensar fuera de la caja.



Imagen 11: Calle 20, entrada que viene de la ciudad de Mérida.

BIBLIOGRAFÍA

Janette Sadik-Khan, *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, 2016

Briceño A, Morella (2002). La Percepción Visual de los Objetos del Espacio Urbano. Análisis del Sector El Llano del Área Central de la Ciudad de Mérida. *Revista Fermentum, HUMANIC. ULA. Volumen: n° 33. año: 12. Enero - Abril. Mérida, Venezuela. 84 - 101*

ONU-Hábitat, 2007, UN-HABITAT por Ciudades más Seguras, 1996-2007, (pp. 1-16).

Borja, Jordi, "Ciudadanía y espacio público", en *Ambiente y desarrollo*, 1998.

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.

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

mdu16.18@gmail.com