



**UADY**  
UNIVERSIDAD  
AUTÓNOMA  
DE YUCATÁN

**CAMPUS DE ARQUITECTURA, HÁBITAT, ARTE Y DISEÑO**

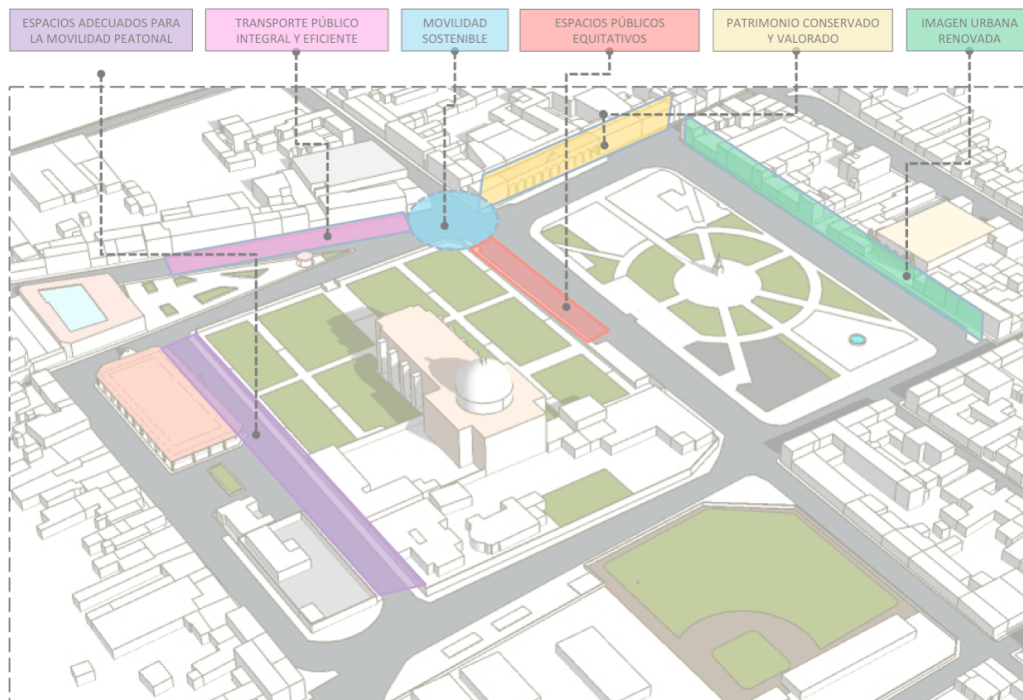
**UNIDAD DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN**

**MAESTRÍA EN DISEÑO URBANO**

**GENERACIÓN 2016-2018**

**PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN**  
Bajo la perspectiva del Urbanismo Humanista de Jan Gehl.

**PRESENTA:**  
**ARQ. ESMERALDA DE LEÓN LORENZANA**



**CATEDRÁTICOS:**  
**DRA EN ARQ. GLADYS NOEMÍ ARANA LÓPEZ**  
**DRA EN ARQ. YOLANDA FERNÁNDEZ MARTÍNEZ**

**JULIO DE 2018.**

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>APARTADO I. REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRIA</b>	<b>4</b>
1.1 REFLEXIÓN POR SEMESTRE	5
1.2 REFLEXIÓN DEL PROCESO	11
1.3 REFLEXIÓN PROFESIONALIZANTE	13
<b>APARTADO II. PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN</b>	<b>16</b>
<b>CAPÍTULO I: IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA</b>	<b>20</b>
• ANTECEDENTES	20
• JUSTIFICACIÓN	21
• DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO Y POBLACIÓN OBJETIVO	23
• PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	25
<b>CAPÍTULO II: PROCESO METODOLÓGICO</b>	<b>27</b>
• DIAGRAMA SÍNTESIS	29
<b>CAPÍTULO III: ANÁLISIS</b>	<b>30</b>
• MOVILIDAD	30
• ESPACIO PÚBLICO	35
• IMAGEN URBANA	38
• PATRIMONIO	39
<b>CAPÍTULO IV: DIAGNÓSTICO</b>	<b>41</b>
• CAUSAS Y CONSECUENCIAS	41
• INTERRELACIÓN Y JERARQUIZACIÓN	43
• PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE DISEÑO URBANO	46
<b>CAPÍTULO V: VISIÓN</b>	<b>50</b>
• IMAGEN OBJETIVO	50
• OBJETIVO GENERAL	51
• OBJETIVOS ESPECÍFICOS	52
• PRINCIPIOS DE DISEÑO	53
<b>CAPÍTULO VI: PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS</b>	<b>55</b>
<b>CAPÍTULO VII. ESCENARIOS</b>	<b>81</b>
DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE INTERVENCIÓN	81
<b>APARTADO III. REFLEXIÓN TEÓRICA</b>	<b>88</b>
• APROXIMACIÓN TEÓRICA AL URBANISMO HUMANISTA	89
• REFLEXIÓN TEÓRICA DESDE EL ENFOQUE DE JAN GEHL	90
<b>CONCLUSIÓN</b>	<b>96</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>98</b>

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es una reflexión sobre la Maestría en Diseño Urbano, y el proceso seguido a lo largo de los cuatro semestres que la conforman, haciendo un análisis de la relación entre las asignaturas de cada semestre y de qué manera complementan el aprendizaje en el proceso de formación.

La estructura del documento se divide en tres partes: en la primera, se mencionan los aspectos positivos de la Maestría, así como también los aspectos que desde nuestro punto de vista, hicieron falta o son mejorables; de igual manera, se aborda un posicionamiento personal, en donde se mencionan las fortalezas adquiridas, las debilidades o aspectos a trabajar en este proceso de aprendizaje, que servirán para la aplicación y abordaje en la vida profesional al término de la Maestría.

En una segunda parte, se incluye el trabajo de Diseño Urbano realizado en el último semestre de la maestría, en la asignatura de la Estancia Profesional donde se muestra el proceso y los resultados del proceso llevado a cabo en el cuarto semestre de manera grupal, donde se aplicaron los conocimientos adquiridos en los semestres anteriores, y se hace mención de los elementos tomados en cuenta desde el enfoque teórico del tema de interés, que en este caso es sobre el espacio público.

En la última parte, se aborda una perspectiva teórica desde el enfoque de un autor, relacionado con el tema urbano de nuestro mayor interés. Ésta reflexión teórica se basa en un análisis del trabajo elaborado en el último semestre, tomando en cuenta los componentes teóricos que plantea el autor, que para éste caso de estudio particular se eligió al urbanista danés Jan Gehl.

A partir de lo que Gehl propone, desde el enfoque de una planeación urbana a escala humana, con los componentes para evaluar o clasificar el espacio público, se hace una evaluación del Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, calificando los aspectos positivos y los aspectos ha mejorar del proyecto realizado, de acuerdo a los principios de diseño que lo componen.

## APARTADO I.

### REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRÍA



En este apartado, se abordan las reflexiones personales de cada semestre de la maestría, en un primer momento se abordan por cada semestre y posteriormente se hace una conclusión de todo el proceso conjuntando los cuatro semestres que la conforman.

Si bien la metodología del proceso de la maestría integra 3 grandes temas fundamentales: análisis, diseño y gestión, éstos se ven por separado en cada semestre, se relacionan entre sí y actúan de manera conjunta, integrándose en el último semestre de la maestría.

### 1.1 REFLEXIÓN DEL POR SEMESTRE

El primer semestre de la maestría, de acuerdo a la estructura del Plan de Estudios, está enfocado hacia el análisis, tanto para desarrollar nuestras capacidades analíticas de manera individual y grupal, como en el ámbito urbano, todas las materias abonaron a entender la manera en que se desarrolla la metodología del diseño urbano.

En este semestre se pone a prueba nuestra capacidad de sintetizar, descomponer las partes que conforman un todo y la forma en que al final se relacionan, también hay un cambio de paradigma o manera de pensar, ya que la forma de abordar los temas en la maestría difiere un poco del proceso de formación de licenciatura, fomentando un análisis más crítico y objetivo.

Uno de los aciertos más importantes, fue que las demás materias complementaron a la materia de mayor créditos, que en este caso fue la materia de Taller de Análisis, donde se identificaron las diferentes problemáticas urbanas de la ciudad, en donde a través del análisis se reconocen sus elementos y se define el problema de diseño urbano. Otro aspecto positivo fue el horario de clases presenciales y la carga académica, tener clases tres días seguidos a la semana me pareció muy acertado puesto que los demás días se dedicaban a las tareas individuales o trabajos en equipo, lo que permitió mayor organización de tiempos y esfuerzos, tanto individuales como colectivos.

Considero que le hizo falta, tener un primer acercamiento a las demás partes que conforman la estructura de la maestría, es decir, alguna introducción al tema de diseño o gestión, para así tener un panorama más claro de cómo se van relacionando estas tres partes. De igual manera, sería bueno que desde el primer semestre se establezca un vínculo con algún socio o dependencia, para que el enfoque sea más práctico y no solo teórico, viendo la posibilidad de empezar a desarrollar nuestras capacidades desde el principio.

Lo mencionado anteriormente se resume en el siguiente FODA, donde se resaltan las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del primer semestre de la maestría:



Gráfico 1. Resumen FODA del 1er Semestre de la Maestría. Fuente: Elaboración propia.

En el segundo semestre, el enfoque de la maestría se basa en el diseño o intervención, donde se pretende desarrollar las habilidades para el planteamiento de soluciones integrales, tanto de forma individual como colectiva, tomando en cuenta los factores que intervienen en el proceso: económicos, sociales, ambientales, históricos, etc. Y también conocer las herramientas adecuadas para comunicar o expresar nuestras ideas hacia los diferentes actores involucrados en los temas urbanos.

Un aspecto positivo de éste semestre, fue la integración de las demás materias que complementaban a la asignatura de Taller de Intervención, de igual manera, el hecho de que al término del segundo semestre se haga un curso de verano con enfoque teórico-práctico, que en este caso tuvo lugar en la Ciudad de México con diferentes dependencias y asociaciones civiles, abonó de manera muy positiva al proceso de formación, además dio pauta para introducir y conocer un poco sobre la gestión haciendo la liga con el siguiente semestre.

Considero que se podría mejorar, que el Taller de Intervención tenga más tiempo para el planteamiento de las propuestas, ya que por atrasos tanto del primer semestre como del segundo, la parte del diseño se vio reducida a unas cuantas semanas, y por consiguiente el término del segundo semestre también se postergó. También que se involucre más la participación ciudadana en este proceso de intervención con algún taller más práctico, en donde podamos experimentar de forma más cercana el proceso participativo en la vida profesional.

Lo mencionado anteriormente se resume en el siguiente FODA, donde se resaltan las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del segundo semestre de la maestría:



Gráfico 2. Resumen FODA del 2o Semestre de la Maestría. Fuente: Elaboración propia.

El tercer semestre, está enfocado a la gestión tanto como proceso urbano y como resultado del proceso, para conocer los diferentes medios en los que interviene y las formas en las que se pueden gestionar los proyectos de diseño urbano, así como los diferentes aspectos que hay que tomar en cuenta para que las intervenciones urbanas propuestas sean factibles e integrales.

Un acierto o aspecto positivo del semestre, fue la implementación de varios talleres participativos con diversos actores involucrados en la zona de estudio que trabajamos: vecinos, asociaciones civiles, catedráticos, estudiantes, niños, jóvenes, adultos y adultos en plenitud, entre otros. Con la intención de validar las problemáticas detectadas en el diagnóstico y de construir en conjunto una imagen objetivo, de cómo se pretende mejorar la zona de estudio,



## CAPÍTULO I. REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRÍA

lo cual enriqueció de manera importante el trabajo desarrollado. Otro aspecto positivo fue la difusión del proyecto en el programa de Radio Universidad de la UADY, donde nos entrevistaron para dar a conocer el Proyecto Integral Mérida Sur (PIMS), elaborado a lo largo de los tres semestres de la maestría.

Uno de los aspectos que se podría mejorar, es en la parte de la vinculación entre la academia y las diferentes dependencias encargadas en la toma de decisiones del territorio, sea en el ámbito local, estatal o federal, para así tener una mayor difusión o socialización del proyecto final, ya que es en éste semestre donde se concluye el trabajo de los semestres anteriores, y el resultado final podría tener más alcances e inclusive poder llegar a implementarse, talvez no en su totalidad pero sí alguna etapa.

Lo mencionado anteriormente se resume en el siguiente FODA, donde se resaltan las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del segundo semestre de la maestría:



Gráfico 3. Resumen FODA del 3er Semestre de la Maestría. Fuente: Elaboración propia.

## CAPÍTULO I. REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRÍA

En el cuarto y último semestre, el enfoque está dirigido a la integración de los conocimientos adquiridos a lo largo de los semestres anteriores, mediante el desarrollo de un proyecto urbano en colaboración con algún socio de la Universidad, que en éste caso particular fueron la Coordinación Metropolitana de Yucatán (COMET) y el Ayuntamiento del Municipio de Umán. Se trabajó un proyecto urbano denominado Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, que sirve como herramienta para futuros planes de desarrollo del municipio y una planeación integral urbana. En donde se ponen a prueba las habilidades, tanto individuales como en equipo, para ejecutar de la mejor manera lo aprendido en el proceso de la maestría.

Un aspecto positivo de este semestre, fue la colaboración que existe entre la Facultad de Arquitectura y la COMET, debido a ello se logró concretar el enlace con el Ayuntamiento de Umán, para trabajar en algún problema urbano en el que tenga injerencia el diseño urbano, tomando en cuenta la factibilidad de tiempo de duración del semestre y la capacidad del equipo conformado por cinco estudiantes, a pesar de los tiempos políticos en los que atravesó el proceso de colaboración.

La estancia profesional contribuyó de manera significativa al proceso de formación de la maestría, puesto que aplicamos de manera real los conocimientos adquiridos en el proceso, nos permitió conocer nuestras capacidades, tanto individuales como colectivas, y conocimos el panorama del desempeño profesional de un diseñador urbano en la vida real.

Una de los aspectos que considero hizo falta o se puede mejorar, es la parte de vinculación directa con el socio, puesto que en nuestro caso y por cuestiones políticas de la administración actual, no se pudo concretar del todo esta colaboración, se tuvo muy poca comunicación con el Presidente Municipal de Umán. Esto conllevó a que en las decisiones tomadas en el proceso colaborativo no se involucraran directamente los intereses o necesidades del Ayuntamiento, únicamente se tuvo contacto directo y colaboración con el Departamento de Obras Públicas y Desarrollo Urbano de Umán.

Otro punto a mejorar o cambiar, sería el proceso de desarrollo del Taller de Integración, puesto que éste debe abonar a generar los insumos de la

## CAPÍTULO I. REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRÍA

Estancia Profesional pero en éste caso no se logró concretar, talvez la metodología o estructura para lograrlo no fue la más adecuada, y sería muy acertado un replanteamiento de la relación entre éstas dos asignaturas.

Lo mencionado anteriormente se resume en el siguiente FODA, donde se resaltan las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del segundo semestre de la maestría:



Gráfico 4. Resumen FODA del 40 Semestre de la Maestría. Fuente: Elaboración propia.

### 1.2 REFLEXIÓN DEL PROCESO

Durante el proceso de la Maestría, he aprendido que el Diseño Urbano es un proceso integral que implica diferentes aspectos, tanto los que tienen un efecto directo en el territorio como los que no se aprecian físicamente, y que tenemos que tomar en cuenta para poder incidir de manera real e integral en el diseño de las ciudades y la solución de las problemáticas urbanas.

Anteriormente solo era capaz de reconocer algunos aspectos que inciden en la producción de las ciudades, me refiero a lo que se manifiesta

físicamente en el espacio público, pero a lo largo de la maestría he identificado los demás aspectos que son indispensables, por ejemplo: el tema de la gestión, sus diferentes aristas e implicaciones, que van desde la participación de los actores que inciden en el territorio, habitantes, sector privado, asociaciones civiles, administraciones locales, estatales o federales, como los aspectos económicos, reglamentarios o financieros para poder lograr que los proyectos urbanos sean posibles y realizables.

Particularmente es el tema de la gestión, el que más me llama la atención y en donde considero que me siento más capaz de trabajar, ya que a lo largo de mi formación profesional he tenido la oportunidad de colaborar con algunas asociaciones civiles (Cuidemos Chiapas) y organismos no gubernamentales (Colegio de Arquitectos Chiapanecos, CACHAC), en los cuales trabajamos algunos proyectos de gestión, como conseguir recursos para poder implementarlos, así como la planeación de reuniones participativas, en donde se da a conocer las necesidades y el punto de vista de las personas que intervienen en los diferentes proyectos, tanto arquitectónicos como urbanos.

Otro aspecto a destacar del proceso de la maestría, es el hecho de que cada semestre se aborda un componente particular y que en el último semestre se integran los tres componentes: análisis, diseño y gestión. Esto permite que se apliquen los conocimientos en un solo ejercicio de diseño urbano de manera práctica e integral.

En el siguiente gráfico, se muestra el resumen de un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, que sintetiza los aspectos tanto positivos como negativos de cada semestre, sobre el proceso de la Maestría en Diseño Urbano:



Gráfico 5. Resumen FODA del proceso de la maestría. Fuente: Elaboración propia.

### 1.3 REFLEXIÓN PROFESIONALIZANTE

Reconocemos que el programa de la maestría de diseño urbano es relativamente nuevo, pero integra de manera muy acertada las capacidades que debe desarrollar el estudiante de la misma, al ser una maestría profesionalizante en su estructura integra elementos que ayudan a formar a profesionales de manera integral, tanto para el análisis de problemas urbanos, la manera de abordarlos o intervenir y la forma de hacer posible que se resuelvan, en diferentes ámbitos y a diferentes escalas.

Un aspecto en el que considero necesito trabajar o reforzar sería en la parte teórica, considero que si bien en el diseño urbano un aspecto importante es la proyección gráfica de estrategias o intervenciones en el espacio público,

otra parte fundamental es conocer las diferentes teorías del diseño urbano, conocer lo que proponen los diferentes teóricos o autores sobre el tema, desde los que empezaron marcando los primeros referentes urbanos como Camilo Sitte o Ebenezer Howard, hasta los más contemporáneos como Jan Gehl o Janette Sadik-Khan, es importante conocer los diferentes puntos de vista de los profesionales que han planteado recomendaciones o intervenciones para resolver problemas de las ciudades, a sabiendas de que cada ciudad tiene sus propios problemas y sus diferentes escalas, pero las intervenciones hechas a lo largo de la historia del urbanismo, se pueden tomar como ejemplos o casos de referencia, para considerar en las intervenciones urbanas.

Como profesionales urbanos tenemos que estar constantemente actualizándonos sobre los documentos oficiales o reglamentos tanto a nivel internacional, federal, estatal y local, como por ejemplo: los Objetivos de Desarrollo (ODS) que establece la Organización de las Naciones Unidas mediante el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Nueva Agenda Urbana, la Nueva Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, etc. Estos documentos y programas, plantean recomendaciones y prioridades para las intervenciones en todas las ciudades a nivel mundial, he ahí la importancia de conocerlos.

Así como los distintos programas o planes de Desarrollo Urbano de cada ciudad, por lo que tenemos que estar en constante consulta de la información que incide en las decisiones del territorio. Al tomar en cuenta estos documentos y también la información teórica de diferentes autores urbanos, se tiene un panorama más completo e integral para el planteamiento de intervenciones urbanas, que den soluciones o respuestas a problemas reales.

En el último semestre de la maestría, tenemos la oportunidad de experimentar el desarrollo de nuestras capacidades adquiridas a lo largo de la maestría, mediante la Estancia Profesional Supervisada, para la cuál se estableció un convenio entre la UADY- COMEY- Ayuntamiento de Umán mencionado anteriormente, con el objetivo de desarrollar una propuesta de intervención urbana para el Municipio de Umán, tomando en cuenta diferentes

## CAPÍTULO I. REFLEXIÓN SOBRE LA MAESTRÍA

aspectos: el tiempo de duración del semestre, los alcances del equipo de la maestría y la temporada electoral.

En éste último punto, reconocemos que fue difícil establecer el vínculo colaborativo entre el Ayuntamiento de Umán, específicamente con el Presidente Municipal por cuestiones políticas y electorales, pero si se establecieron nexos con la dependencia de Obras Públicas y Desarrollo Urbano del municipio, lo cual nos permitió trabajar de manera conjunta y eficaz.

Este ejercicio de la estancia profesional supervisada, sirvió para darnos cuenta de los conocimientos adquiridos a lo largo del proceso de la maestría, tanto de manera grupal como individual, también de la importancia del trabajo en equipo y de la necesidad de tener un equipo multidisciplinario, que en nuestra experiencia fuimos cinco arquitectos, hubiera sido muy acertada la incorporación de diferentes profesiones afines en temas urbanos, para enriquecer con diversos puntos de vista o enfoques el proyecto final de la Maestría en Diseño Urbano.

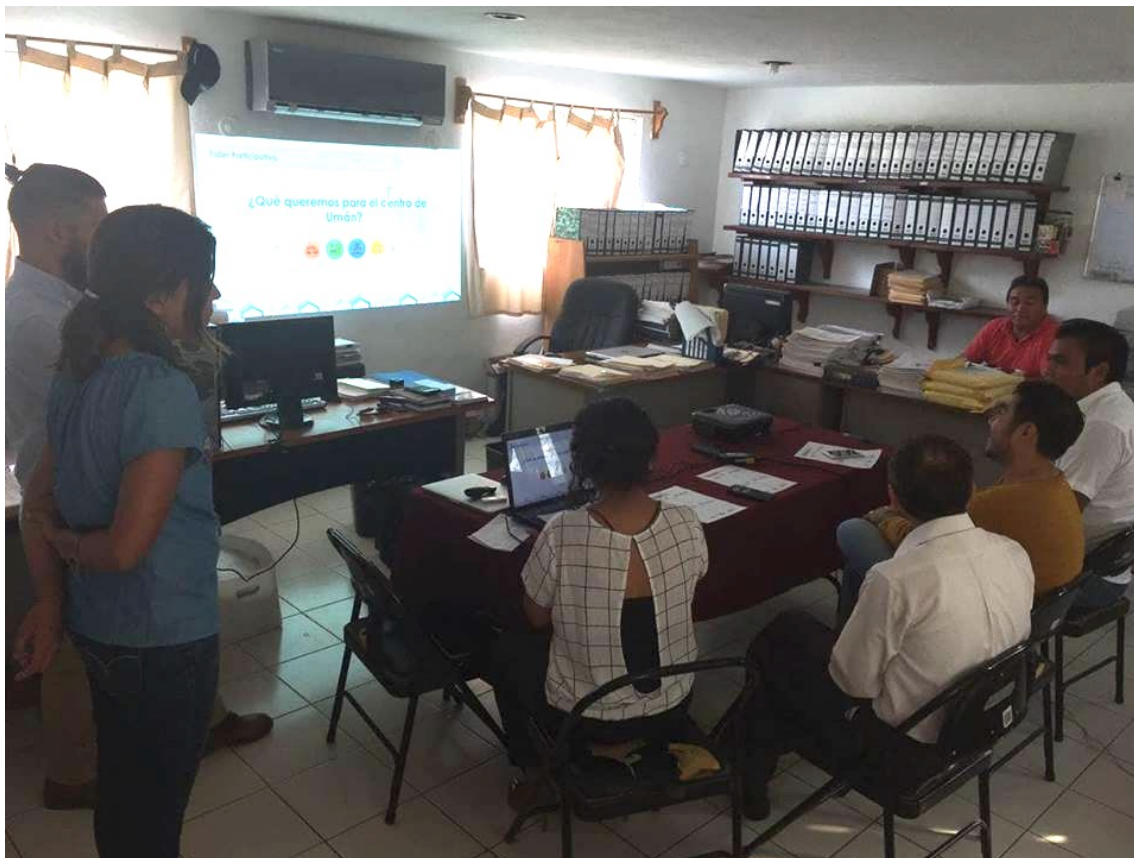
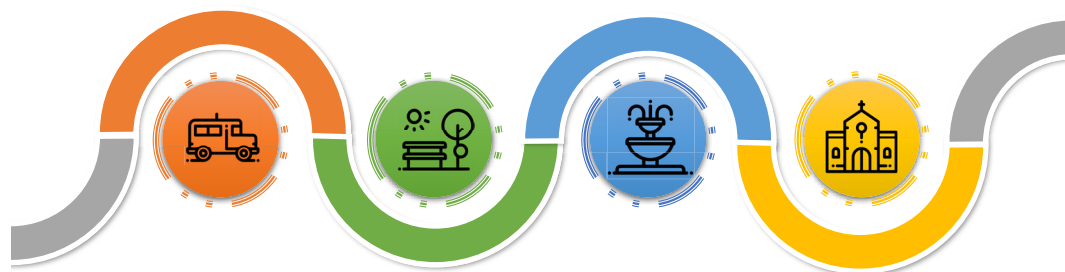


Imagen 1. Reunión de trabajo con Desarrollo Urbano de Umán. Fuente: Archivo propio.

# Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán

Movilidad | Espacio Público | Imagen Urbana | Patrimonio



**UADY**  
UNIVERSIDAD  
AUTÓNOMA  
DE YUCATÁN



**umán**  
H. AYUNTAMIENTO 2015-2018  
Un gobierno diferente



**COMEY**  
Coordinación Metropolitana de Yucatán  
Comprometidos con tu bienestar  
2012 - 2018



## PRESENTACIÓN

La concentración de actividades en un espacio como es el centro urbano de Umán hacen de este un lugar propicio para la vitalidad<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup> 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.

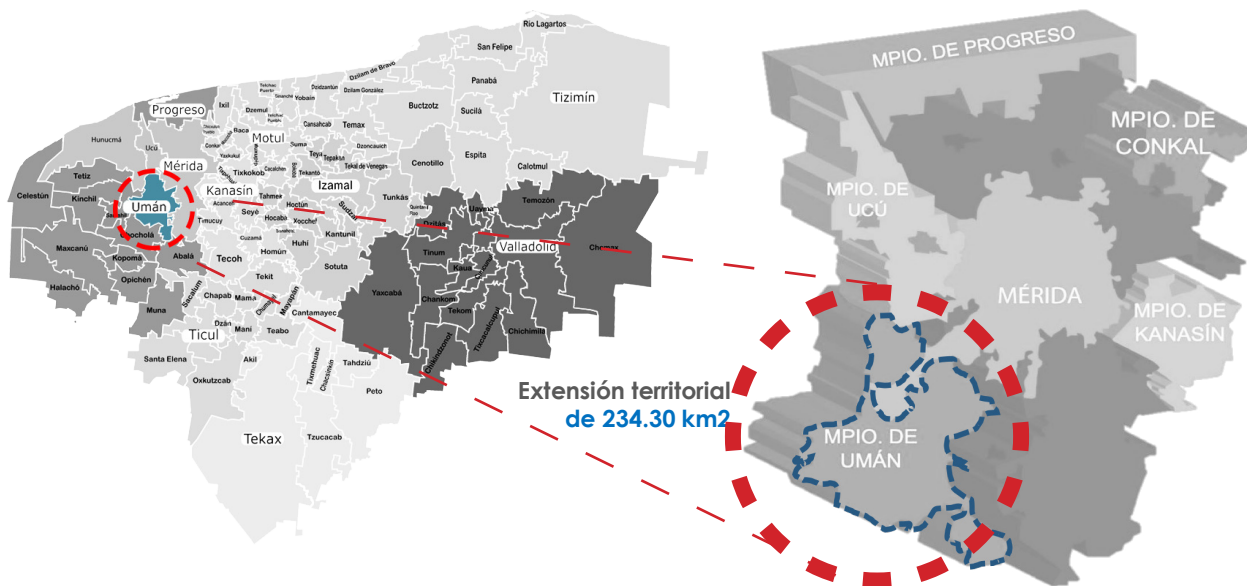
La discontinuidad en los procesos de administración y gestión de la ciudad por cuestiones partidarias, ha provocado una resistencia social hacia los cambios que se proponen en el lugar; en respuesta, es necesaria la generación de objetivos tangibles con proyectos que animen a la sociedad a participar 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)<sup>3</sup>.

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.

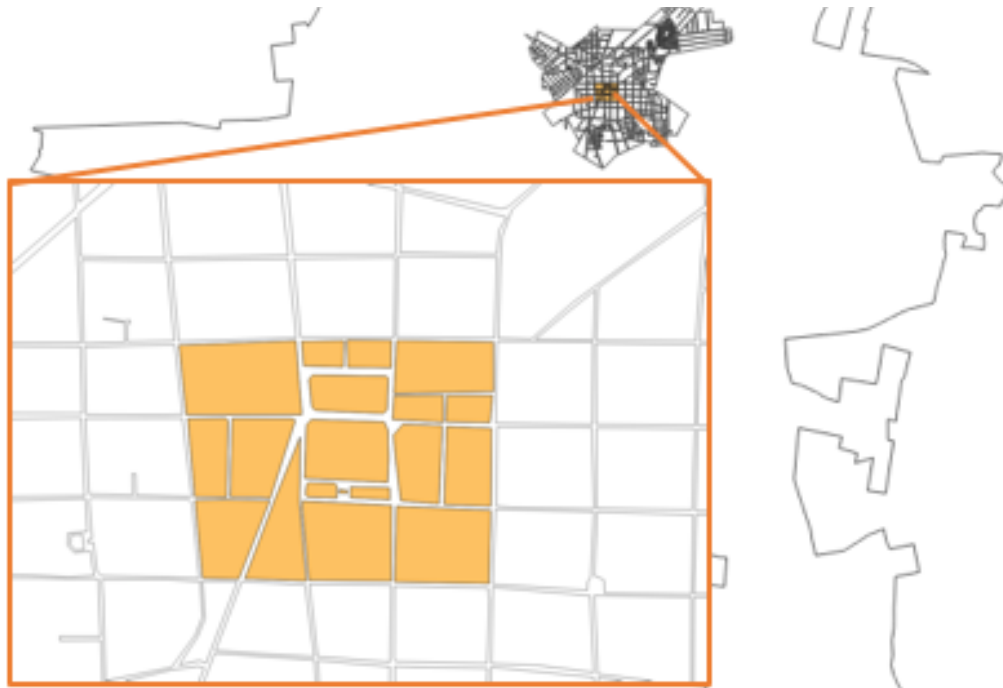
3. ONU-Hábitat, Soporte del PNUD para la Implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

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, (COMAY, 2010)<sup>4</sup>.

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.

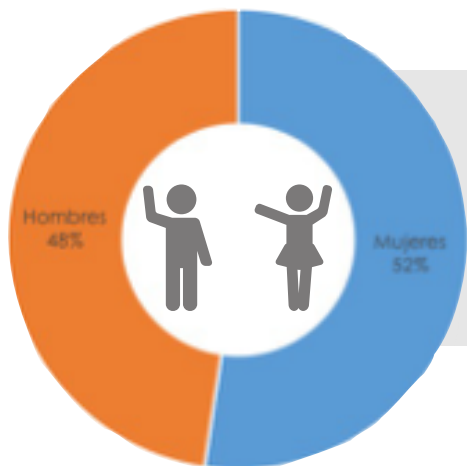
4. Umán tiene una participación relevante al especializarse localmente en la industria manufacturera, gracias a la infraestructura vial y férrea existente en torno al corredor industrial Umán - Mérida - Progreso; considerado como el principal eje de conectividad regional y de desarrollo metropolitano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

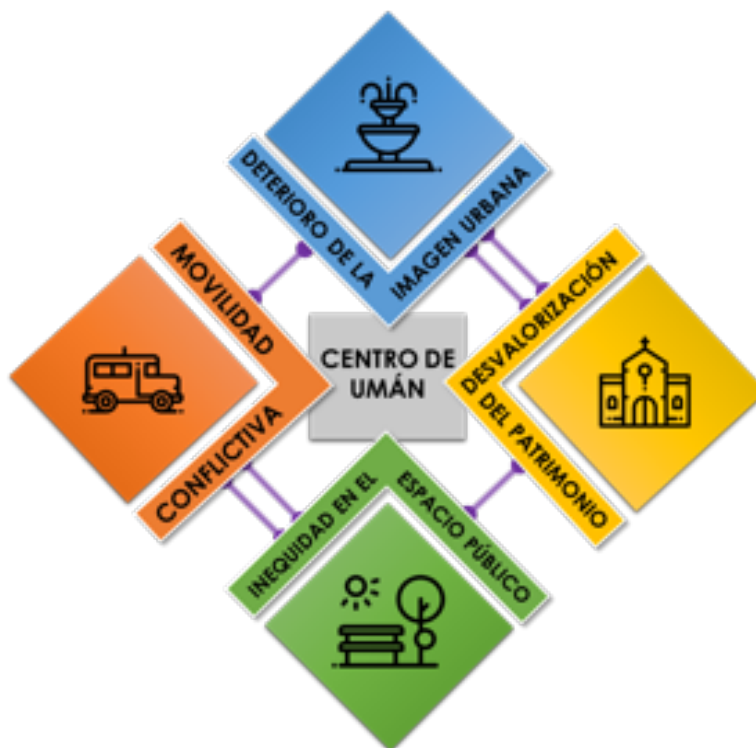


Gráfico 3. Problemáticas identificadas en el Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

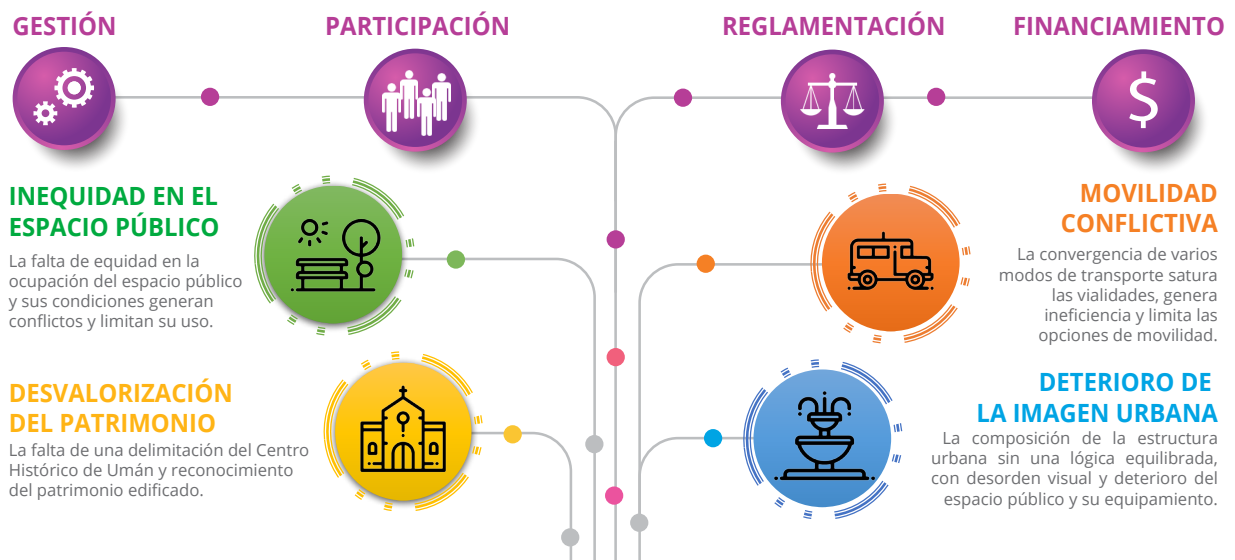
El centro de Umán no cuenta con las condiciones físico-espaciales para albergar las actividades que hoy se realizan en él, debido a que no fue diseñado para ello; sus usos y costumbres siguen siendo las mismas, pero algunas actividades han cambiado y el número de usuarios ha aumentado.

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.

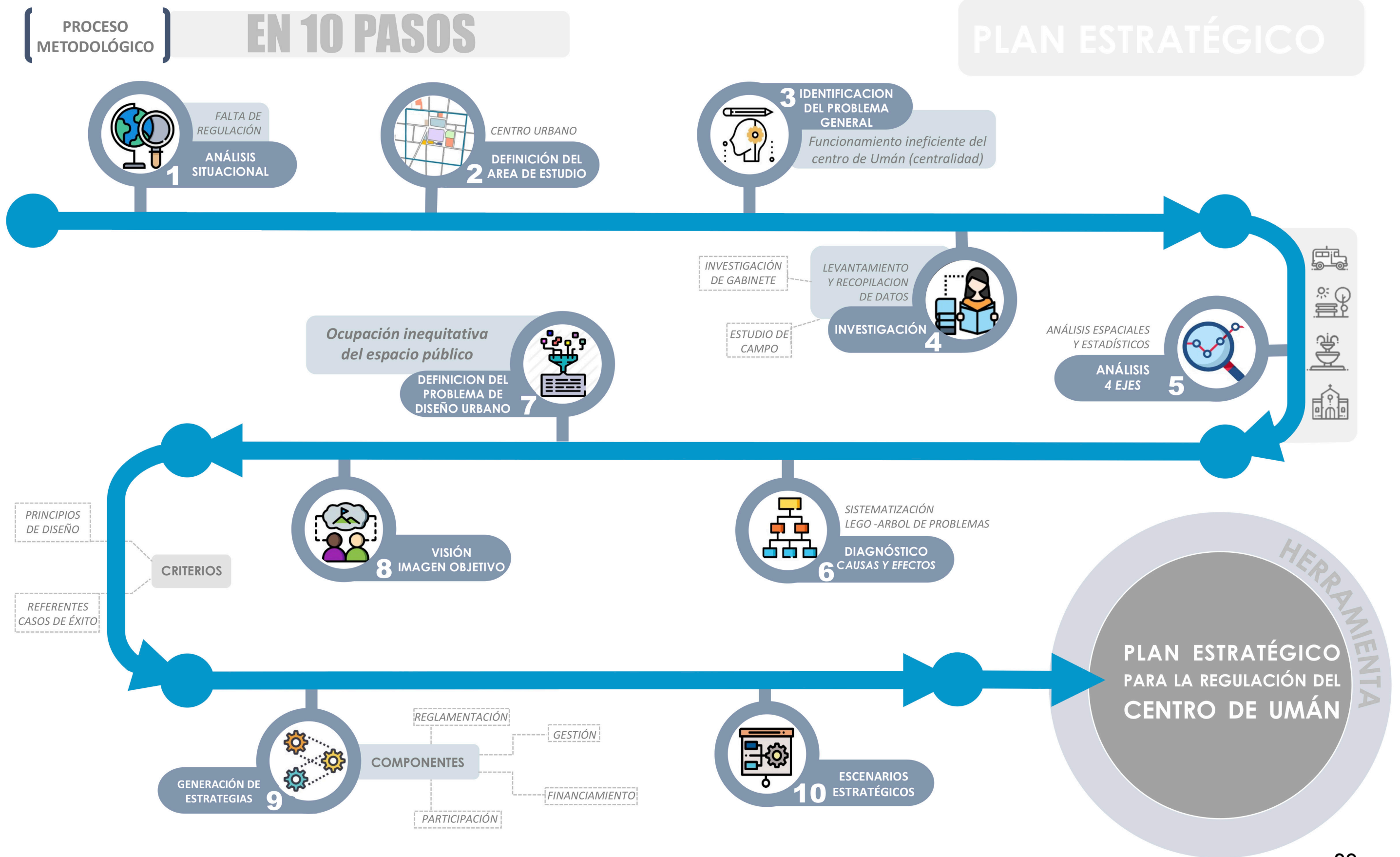


Gráfico 5. Proceso Metodológico del Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán. Fuente: Elaboración propia.

## 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)<sup>5</sup> 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)<sup>6</sup>

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:



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.

## ANÁLISIS

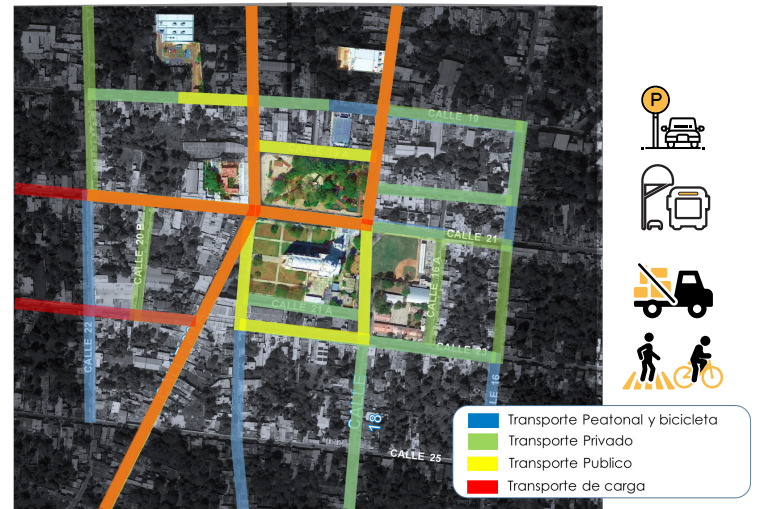
## PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN

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

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

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

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



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



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



Mapa 10: Zona de mayor ocupación.



### Cruces conflictivos

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

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

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

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

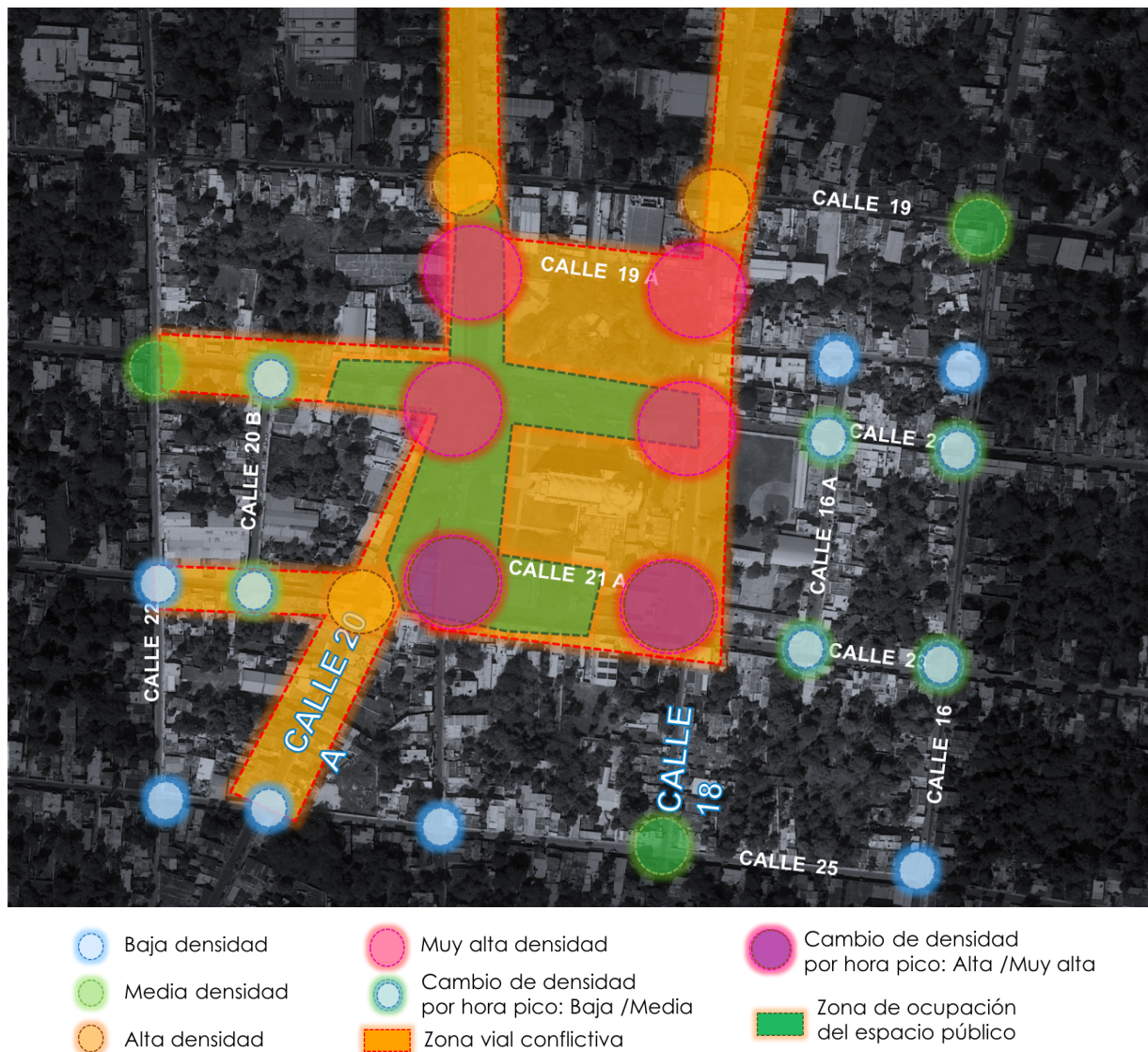


Imagen 5: La convergencia de todos los tipos de movilidad sin un respeto vial, genera una presión importante sobre los usuarios más vulnerables. Fuente: Elaboración propia, Umán 2018

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

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

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



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



**INEQUIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO**

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



Ocupación de las banquetas por los comercios



Espacios inadecuados para el tránsito peatonal



Saturación en los espacios de flujo peatonal



Conflictos por ubicación de paraderos



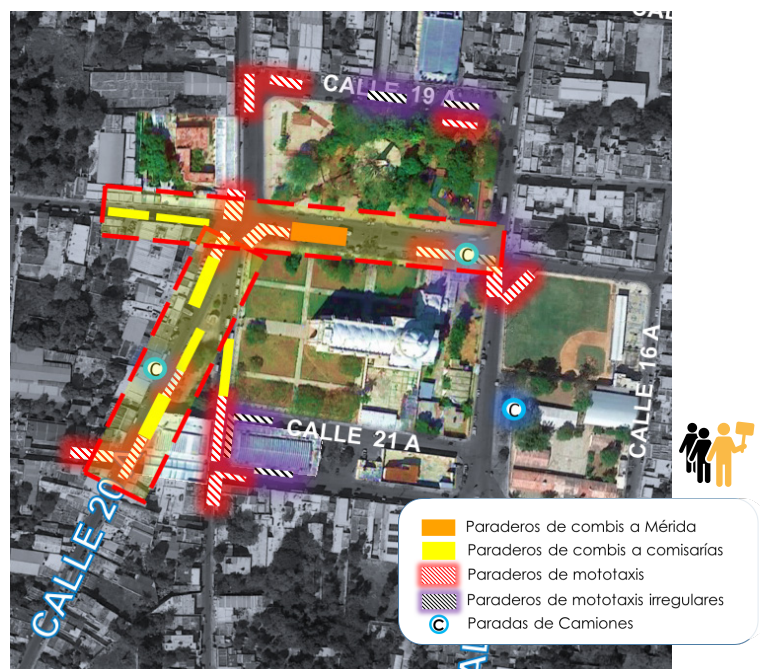
Mobiliario inadecuado para distintos usos

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

## ANÁLISIS

## PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO DE UMÁN

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.

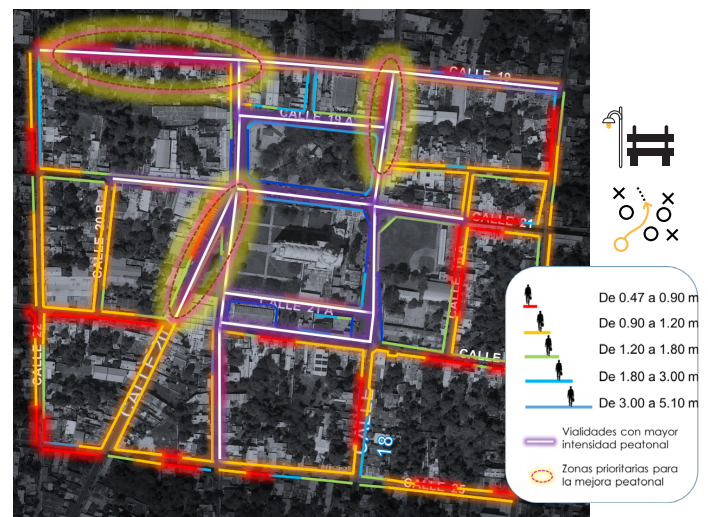
Como resultado, se identificaron tres zonas prioritarias por atender en relación con la movilidad peatonal.

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.

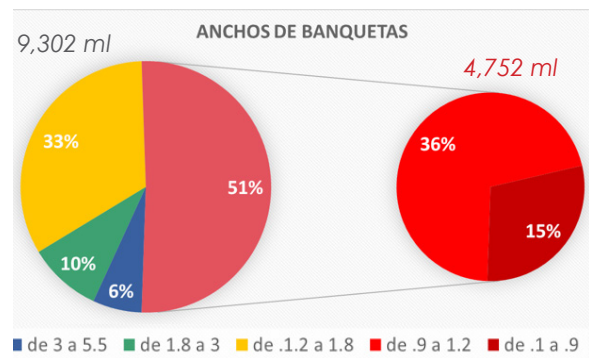
Así mismo, su diseño "tradicional" pasa por alto la movilidad peatonal ya que, a pesar de la intensidad de uso la infraestructura vial no ofrece con cruces seguros peatonales o ciclistas.



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

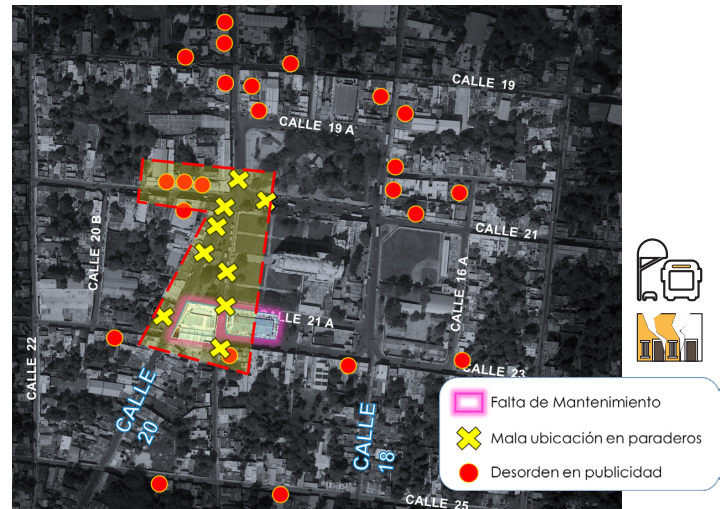


Desequilibrio visual en los elementos arquitectónicos o paramentos

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

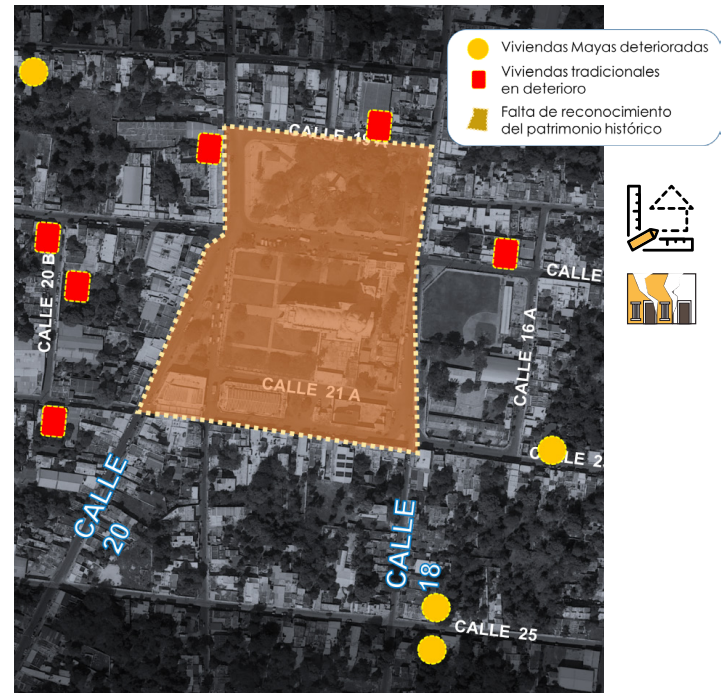


Cambios de usos de suelo



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.



### 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.



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

#### 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:

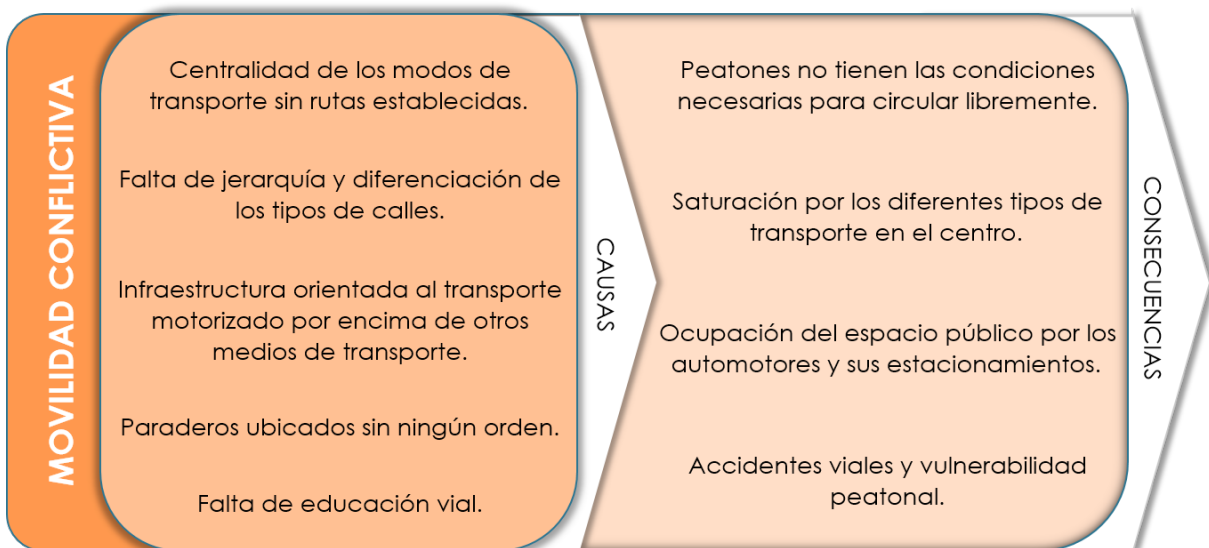


Tabla 1: Causas y efectos de la problemática de Movilidad Conflictiva. Fuente: Elaboración propia.

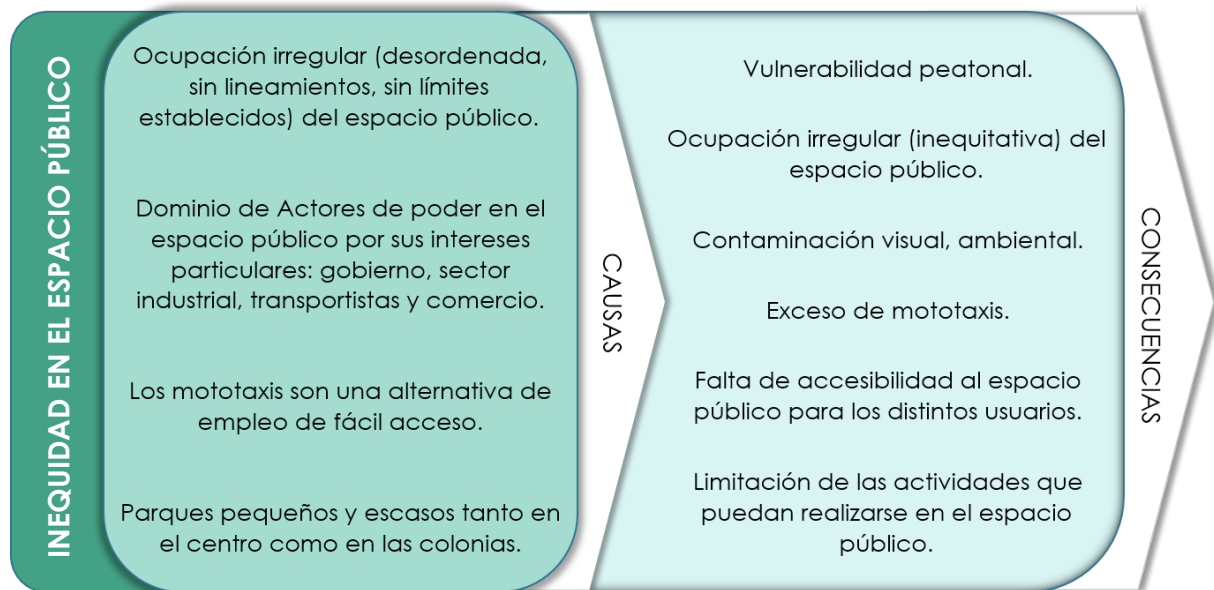


Tabla 2: Causas y efectos de la problemática de Inequidad en el Espacio Público.

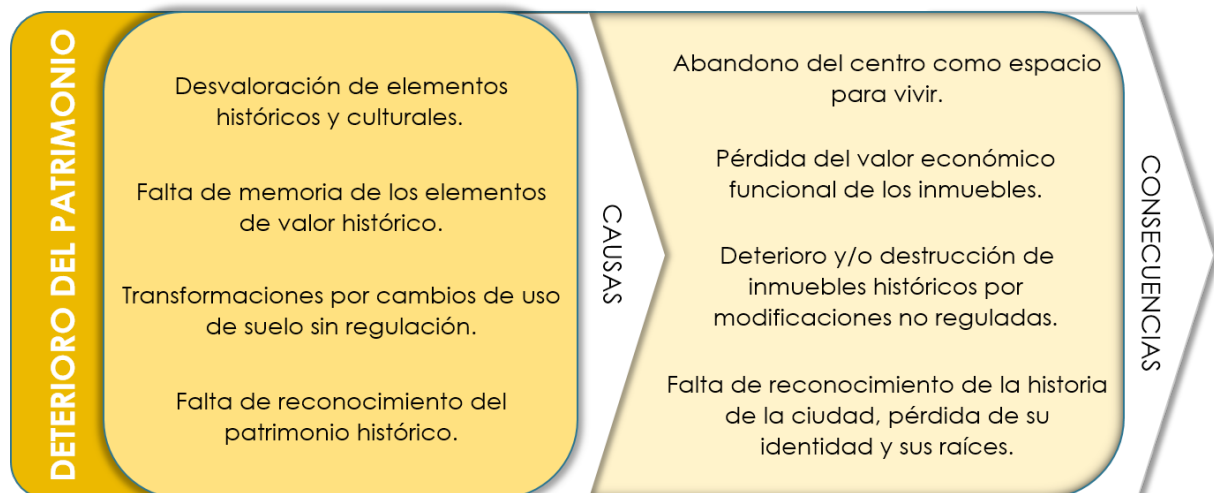


Tabla 3. Causas y efectos de la problemática de Deterioro del Patrimonio. Fuente: Elaboración propia.



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:

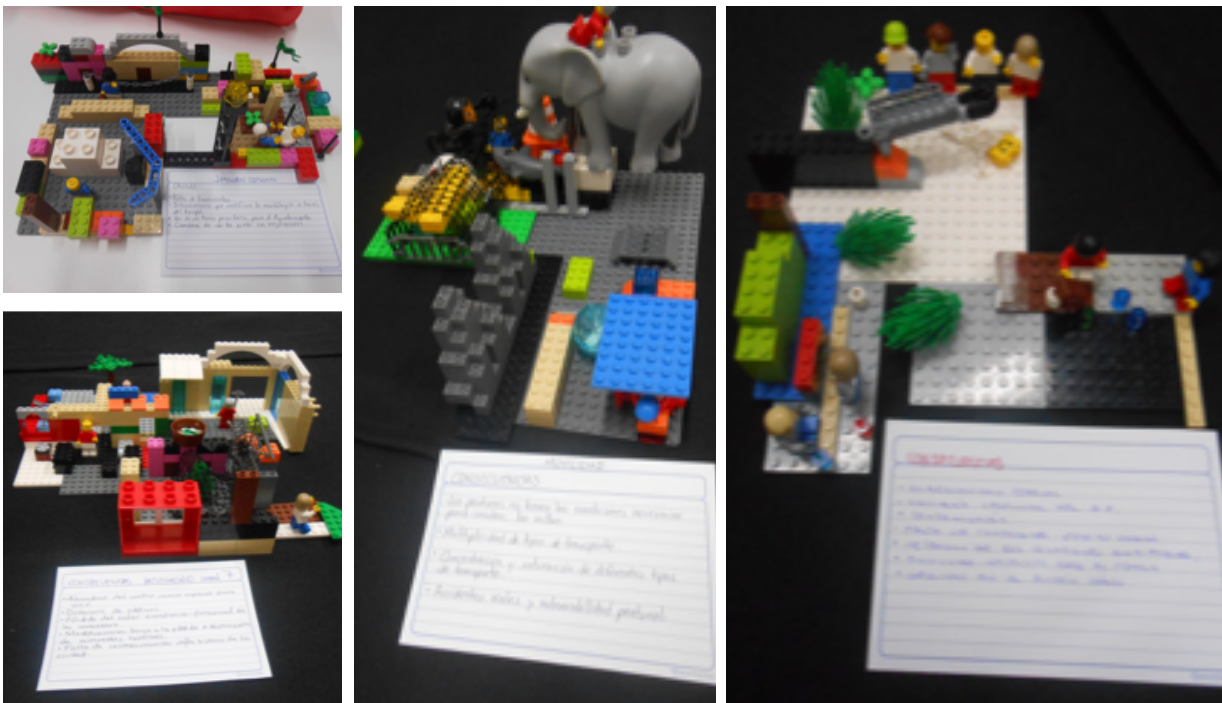


Imagen 8: Taller Lego: Escenarios de las problemáticas urbanas en el Centro Urbano de Umán.

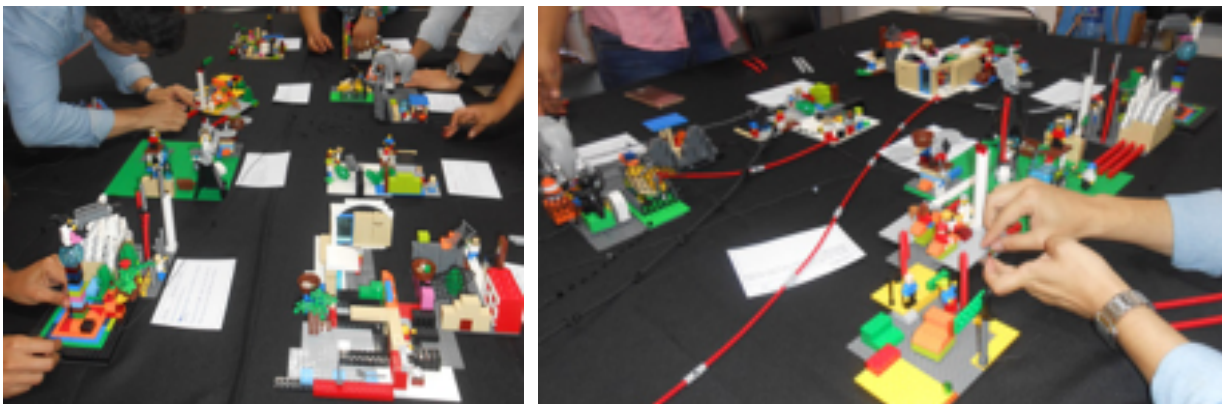


Imagen 8: Taller Lego: Relaciones de diferente jerarquía entre causas y consecuencias.

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.

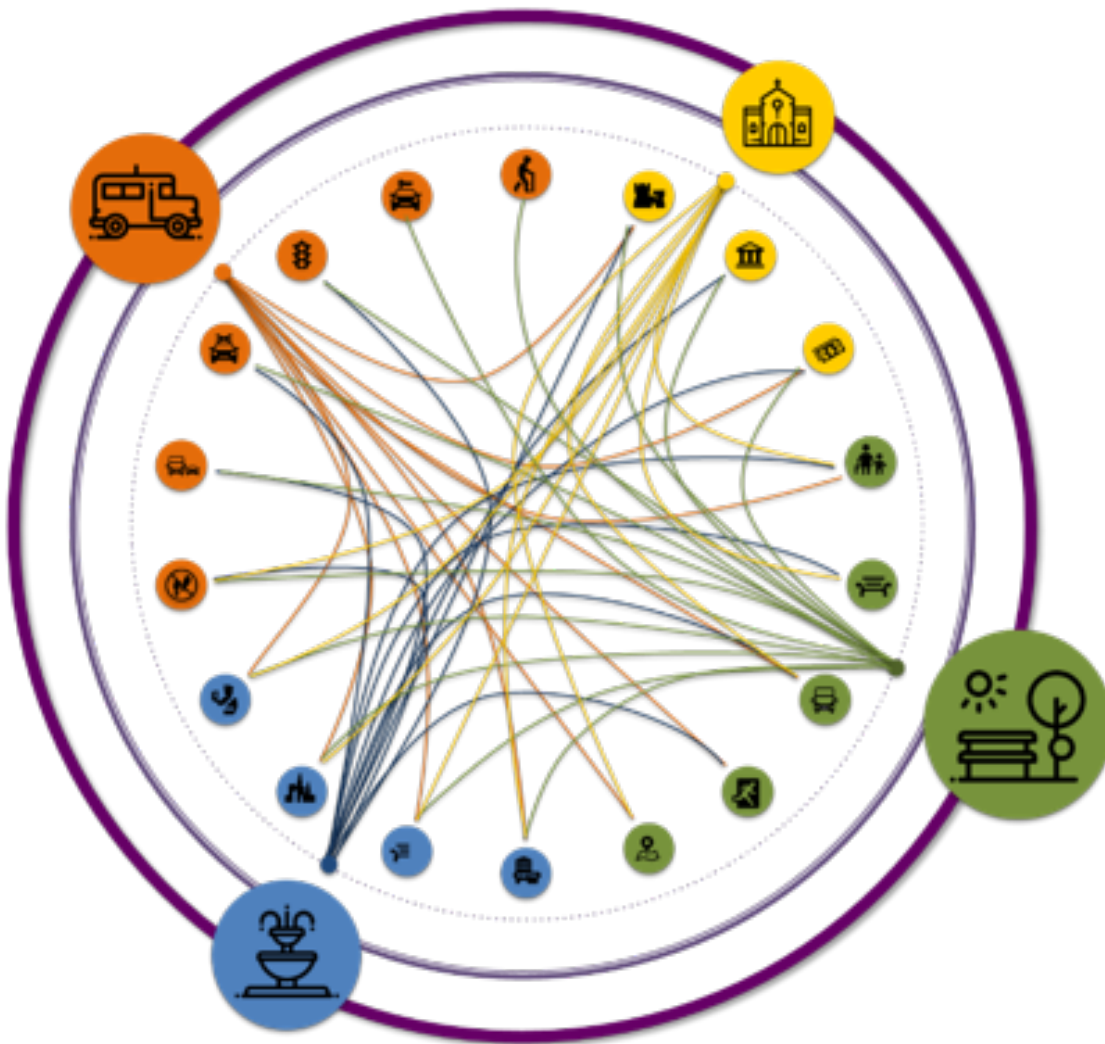


Gráfico 7: Diagrama de relaciones entre problemáticas. Fuente: Elaboración propia.

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 primariamente con los demás temas.

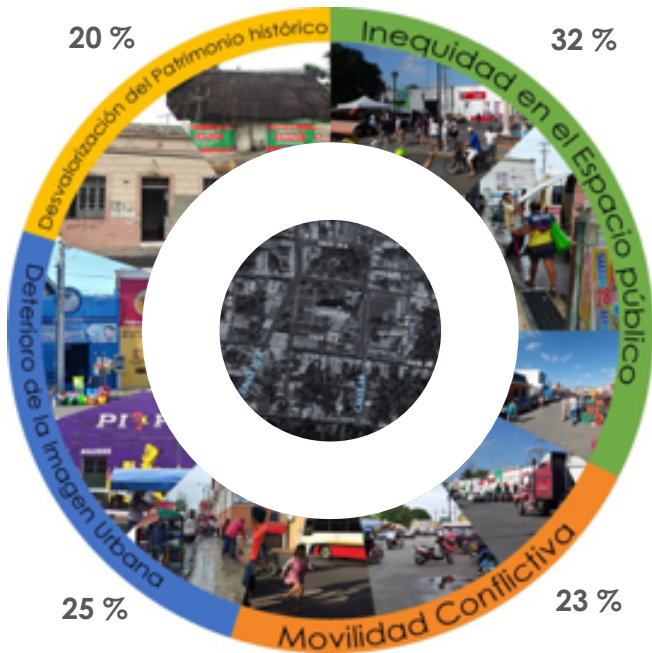


Gráfico 8: Diagrama de jerarquías según las relaciones. Fuente: Elaboración propia

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 privado<sup>7</sup>, 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 ciudadana<sup>8</sup>. 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 urbanos<sup>9</sup>. 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:

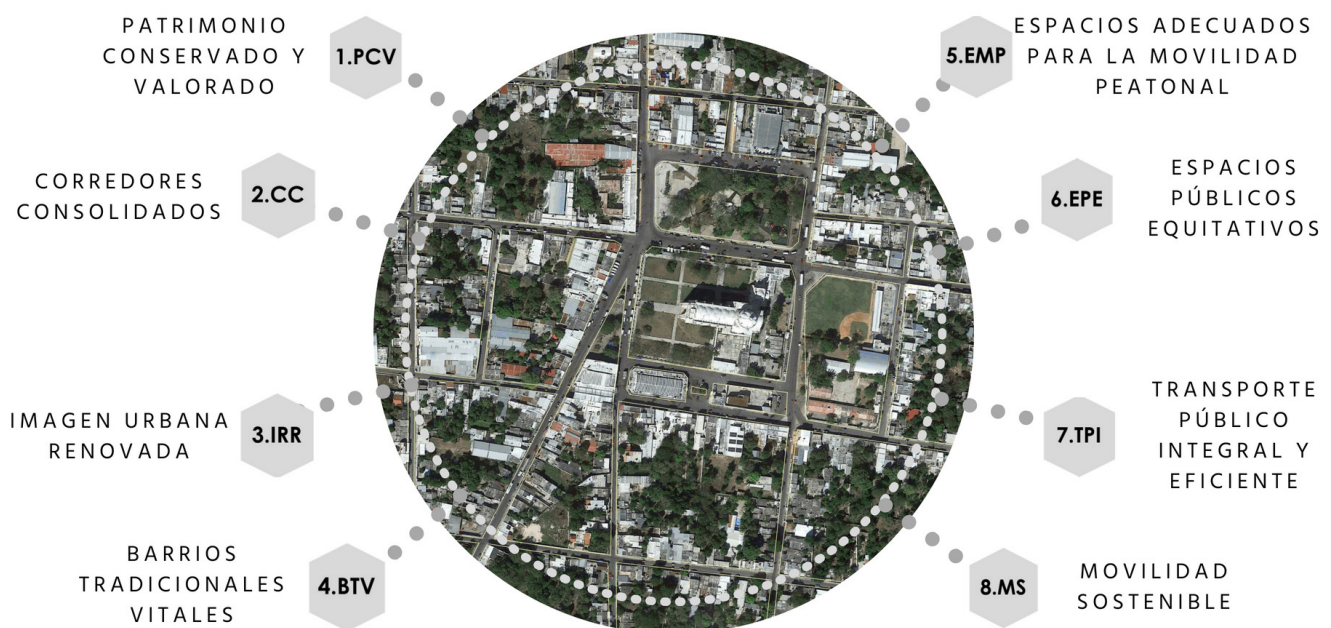


Gráfico 13: Esquema de la Imagen Objetivo del Proyecto. Fuente: Elaboración propia.

### 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.

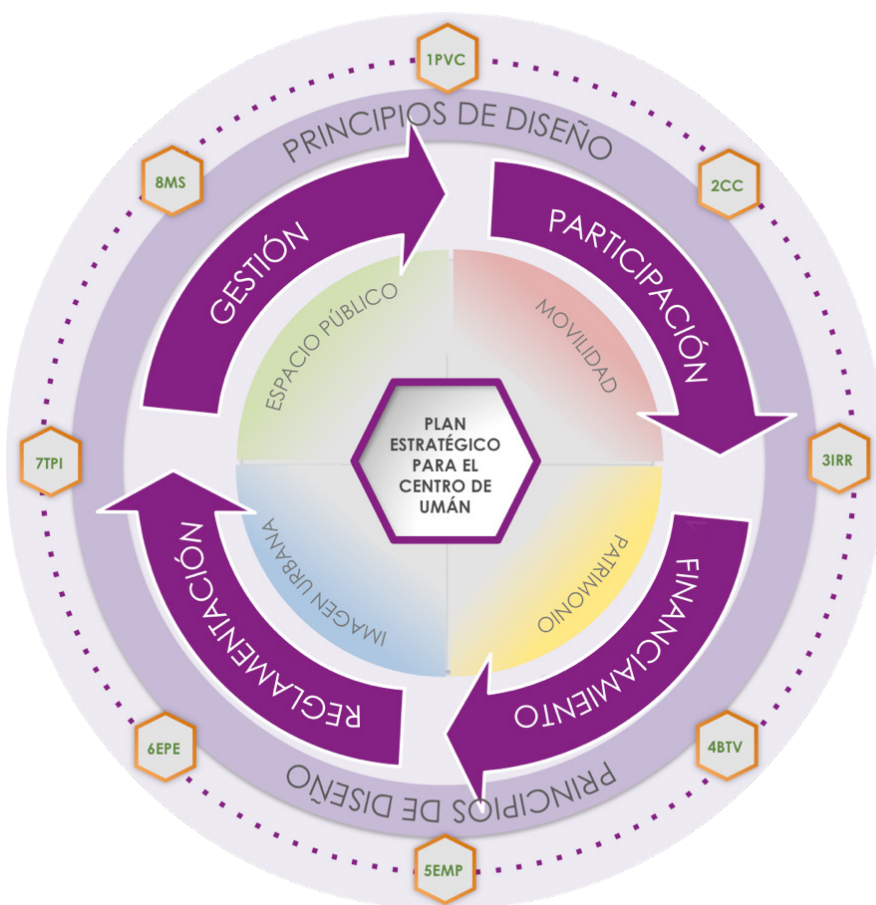


Grafico 14: Conformación del plan estratégico para el centro urbano de Umán.

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.

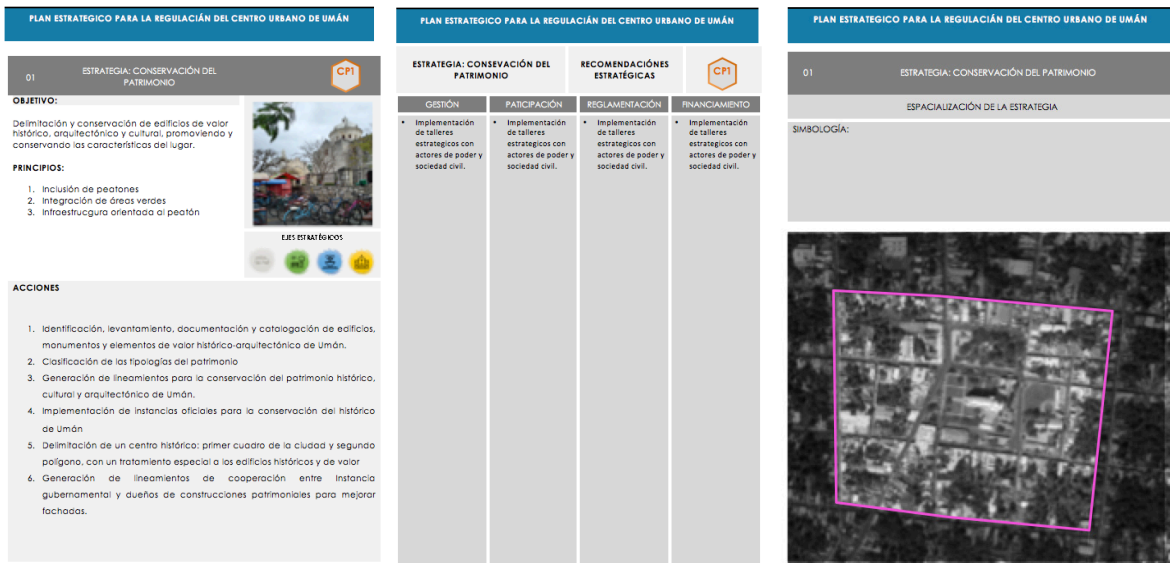


Grafico 15: Fichas estratégicas (1), recomendaciones de factibilidad (2) y espacialización (3)

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

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

01

ESTRATEGIA: PATRIMONIO CONSERVADO Y VALORADO



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:



POLÍGONO 3 PROPUESTO  
BARRIOS TRADICIONALES



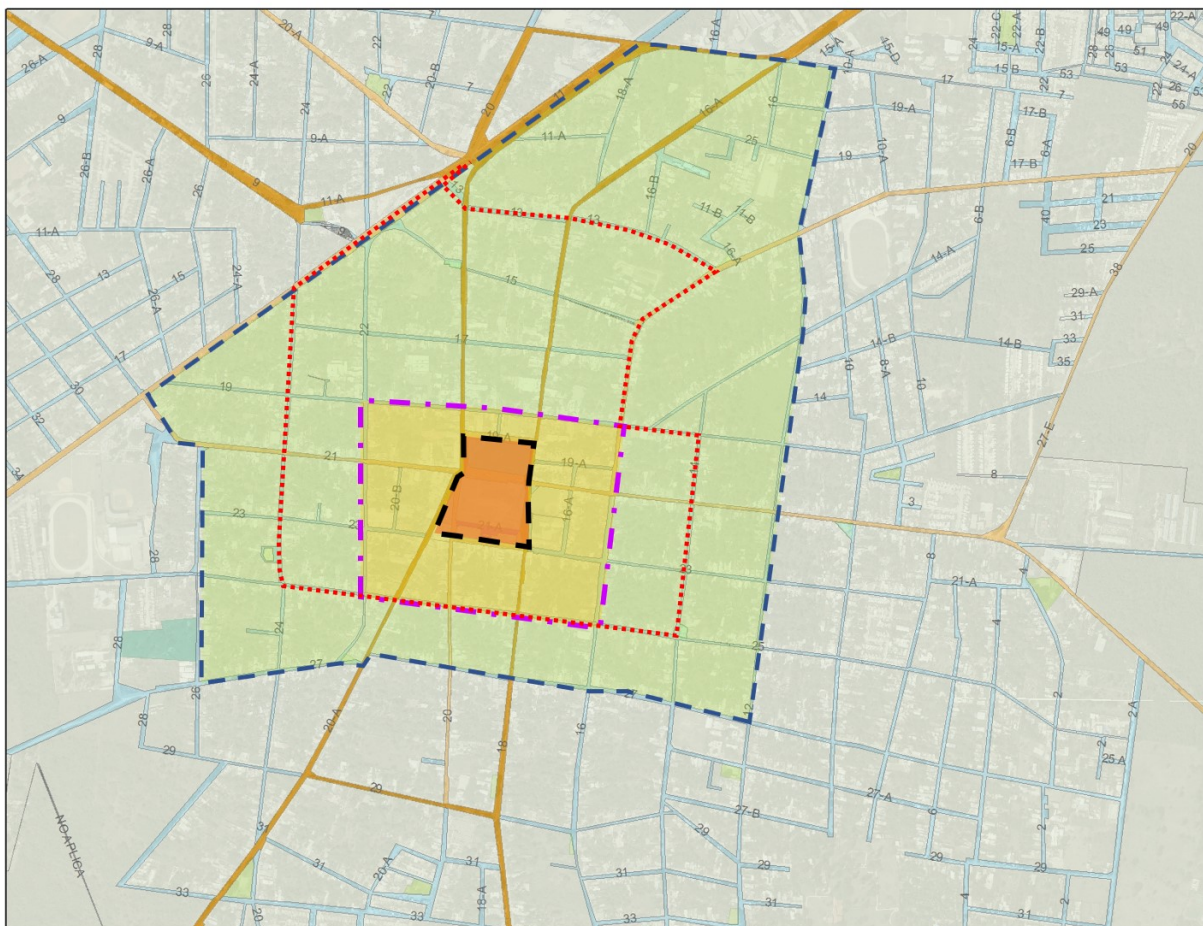
POLÍGONO 1 PROPUESTO  
ZONA NUCLEO PATRIMONIAL



CIRCUITO CONECTOR DE BARRIOS



POLÍGONO 2 PROPUESTO  
CENTRO HISTÓRICO



## PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

2CC

02 ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS

**OBJETIVO:**

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

**PRINCIPIOS:**

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

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

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

**PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN**

**ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS**



**RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS**

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Coordinar trabajos con la dirección de Obras Públicas, para los cambios de uso en las vialidades vehiculares a peatonales, seleccionadas de manera estratégica.</li> </ul>
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley para la Protección de Elementos Artísticos Culturales e Históricos (INAH).</li> <li>• Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen.</li> </ul>
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley para la Protección de Elementos Artísticos Culturales e Históricos (INAH).</li> <li>• Consultar el reglamento de Construcción de la ciudad de Umán, para las posibles intervenciones físicas que se realicen.</li> </ul>
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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).</li> </ul>

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

02 ESTRATEGIA: CORREDORES CONSOLIDADOS



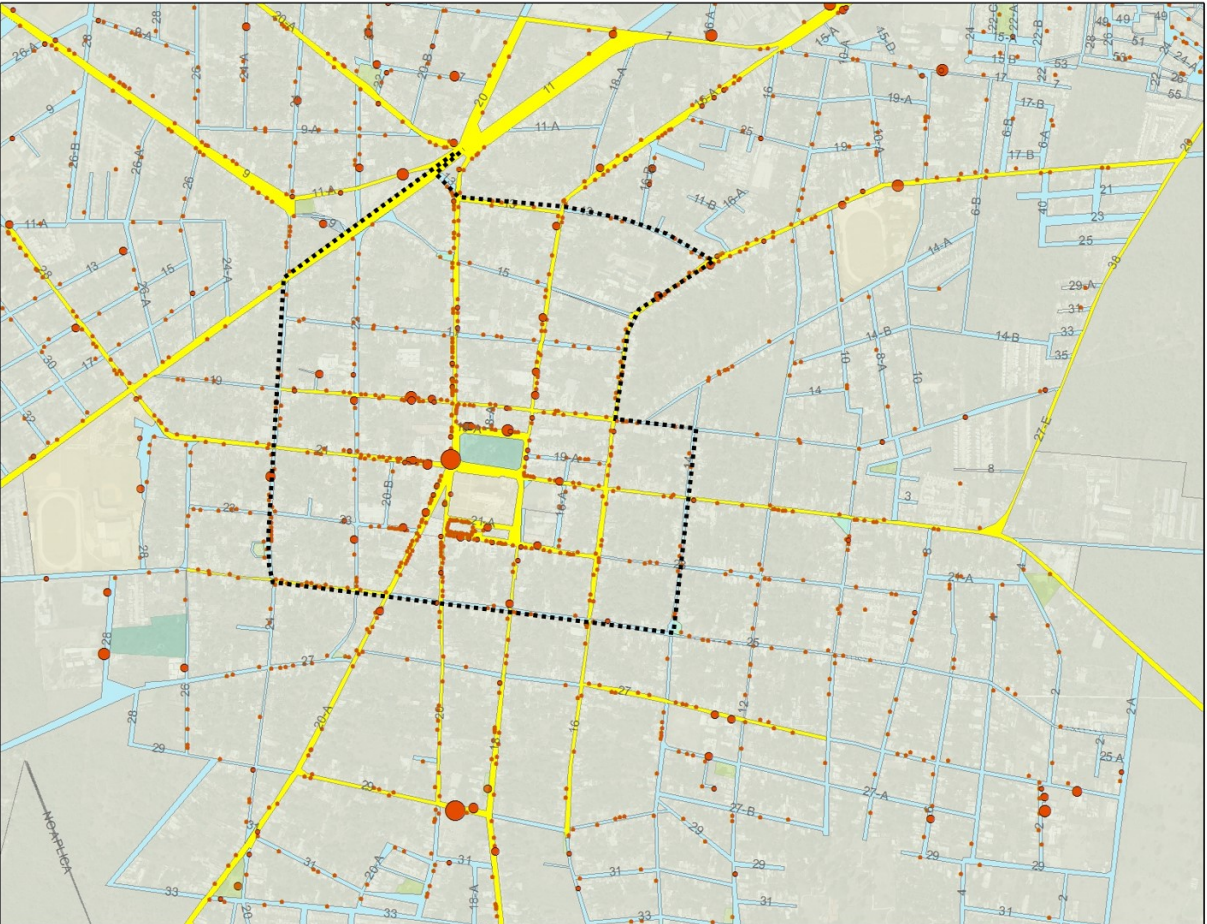
ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

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**

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar la participación de regidores, funcionarios públicos y habitantes de Umán, en los talleres y cursos especializados para valorar la imagen urbana.</li> <li>• Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc.</li> </ul>
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de esquemas de financiamiento compartido, para la adecuada intervención y mejora de los edificios, con los propietarios de los mismos.</li> </ul>



PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN





03

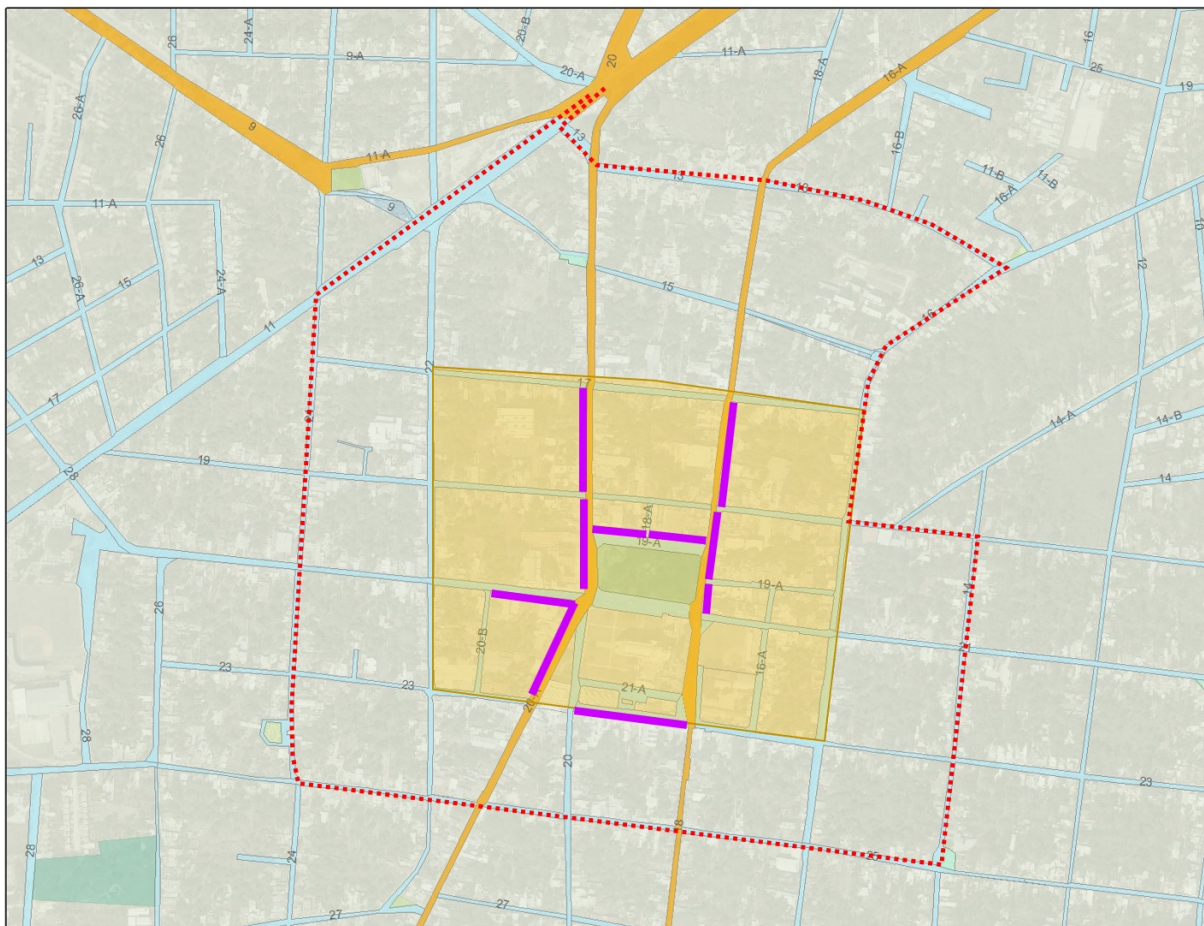
ESTRATEGIA: IMAGEN URBANA RENOVADA



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

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



PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

48TV

04 ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES

**OBJETIVO:**

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

**PRINCIPIOS:**

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



**EJES ESTRATÉGICOS PRIORITARIOS**



**ACCIONES**

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

**PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN**

**ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES**



**RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS**

<p>GESTIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Creación de Programas de educación vial, para el respeto al peatón y al ciclista.</li> </ul>
<p>PARTICIPACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincular a los actores involucrados: habitantes, dependencias, organizaciones civiles, etc.</li> <li>• 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.</li> </ul>
<p>REGLAMENTACIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer restricciones para el estacionamiento de vehículos particulares en algunas calles del circuito.</li> <li>• Creación de un carril compartido entre bicicletas y transporte público, marcado con una textura diferente y una señalización adecuada.</li> </ul>
<p>FINANCIAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincular los programas de Gobierno Federal, para conseguir recursos económicos de diversos programas, como: el programa de rescate de espacios públicos.</li> <li>• 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).</li> </ul>

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN





04

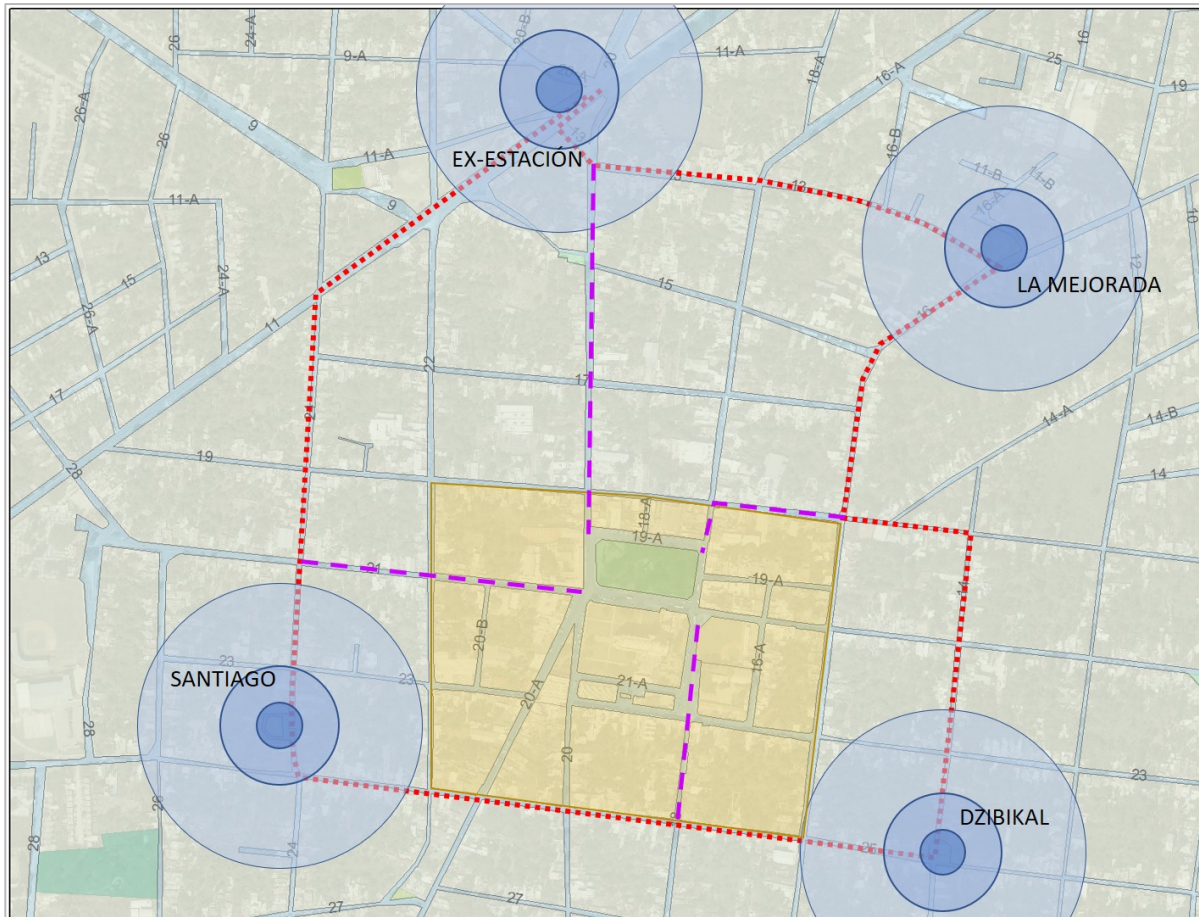
ESTRATEGIA: BARRIOS TRADICIONALES VITALES



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**

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

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

05

ESTRATEGIA: ESPACIOS ADECUADOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL



ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

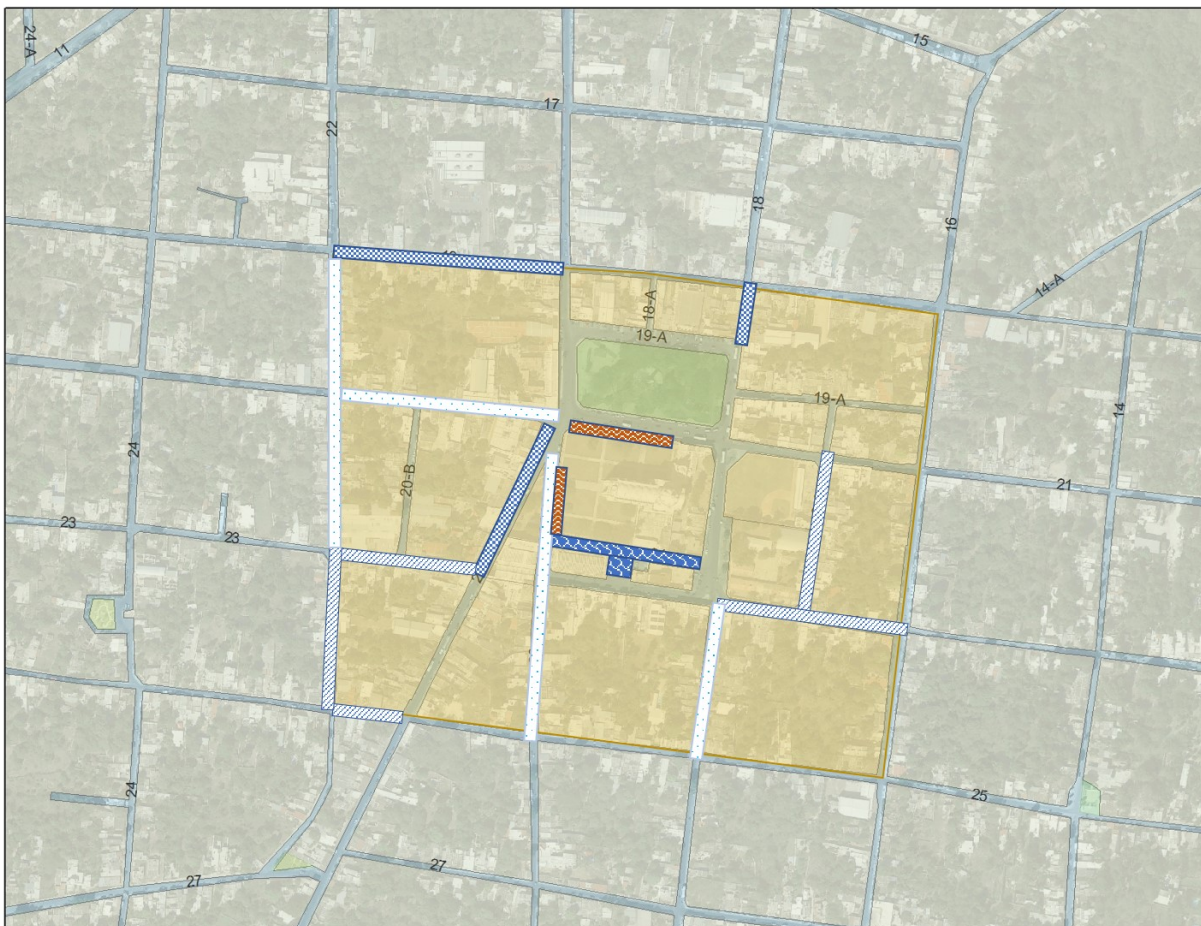
PRIORIDAD 1  
AMPLIACIÓN DE BANQUETA

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**

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

PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

06 ESTRATEGIA: ESPACIOS PÚBLICOS EQUITATIVOS  
 ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

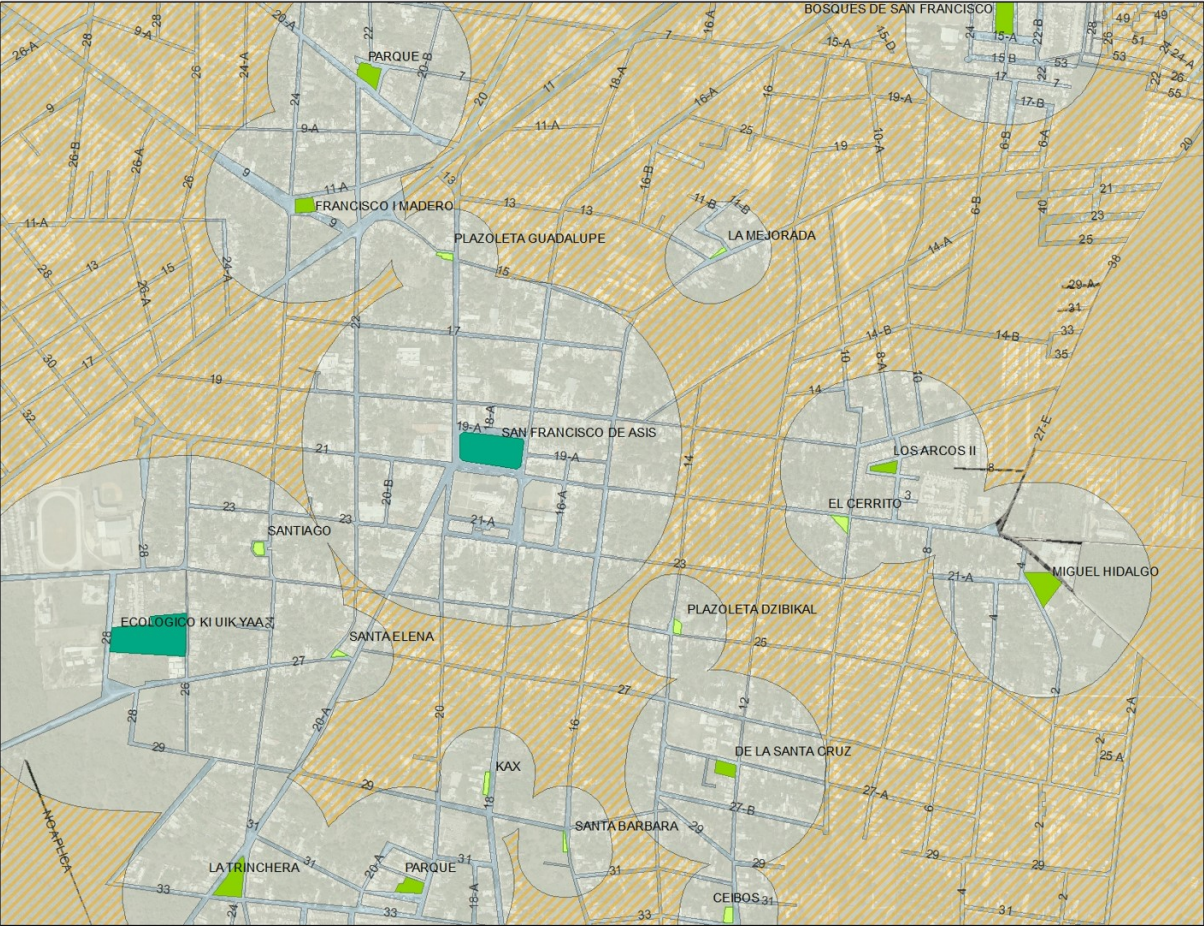


SIMBOLOGÍA:

INTERVENCIONES DIFERENCIADAS EN PARQUES POR SU ESCALA

- PARQUES 1
- PARQUES 2
- PARQUES 3

ZONA RECOMENDABLE PARA PROPONER PARQUES IDENTIFICAR TERRENOS DISPONIBLES



## PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

7TPI

07

ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL  
Y EFICIENTE**OBJETIVO:**

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

**PRINCIPIOS:**

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

**EJES ESTRATÉGICOS PRIORARIOS****ACCIONES**

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

**PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN**

**ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE**



**RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS**

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

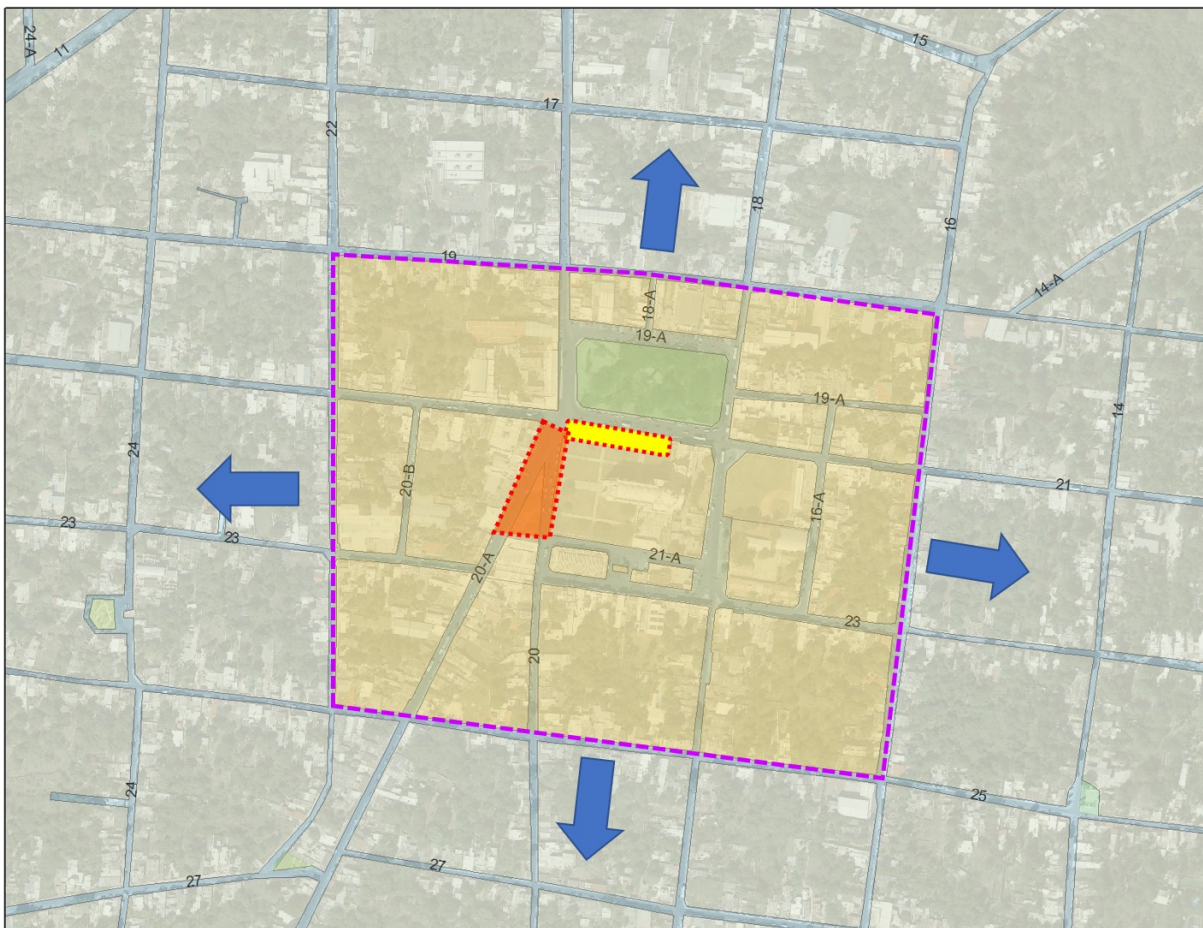
PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

07 ESTRATEGIA: TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL Y EFICIENTE

ESPACIALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA

SIMBOLOGÍA:

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



## PLAN ESTRATÉGICO PARA EL CENTRO URBANO DE UMÁN

8MS

08

ESTRATEGIA: MOVILIDAD SOSTENIBLE

**OBJETIVO:**

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

**PRINCIPIOS:**

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

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

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

**PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN**

**ESTRATEGIA: MOVILIDAD SOSTENIBLE**



**RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS**







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

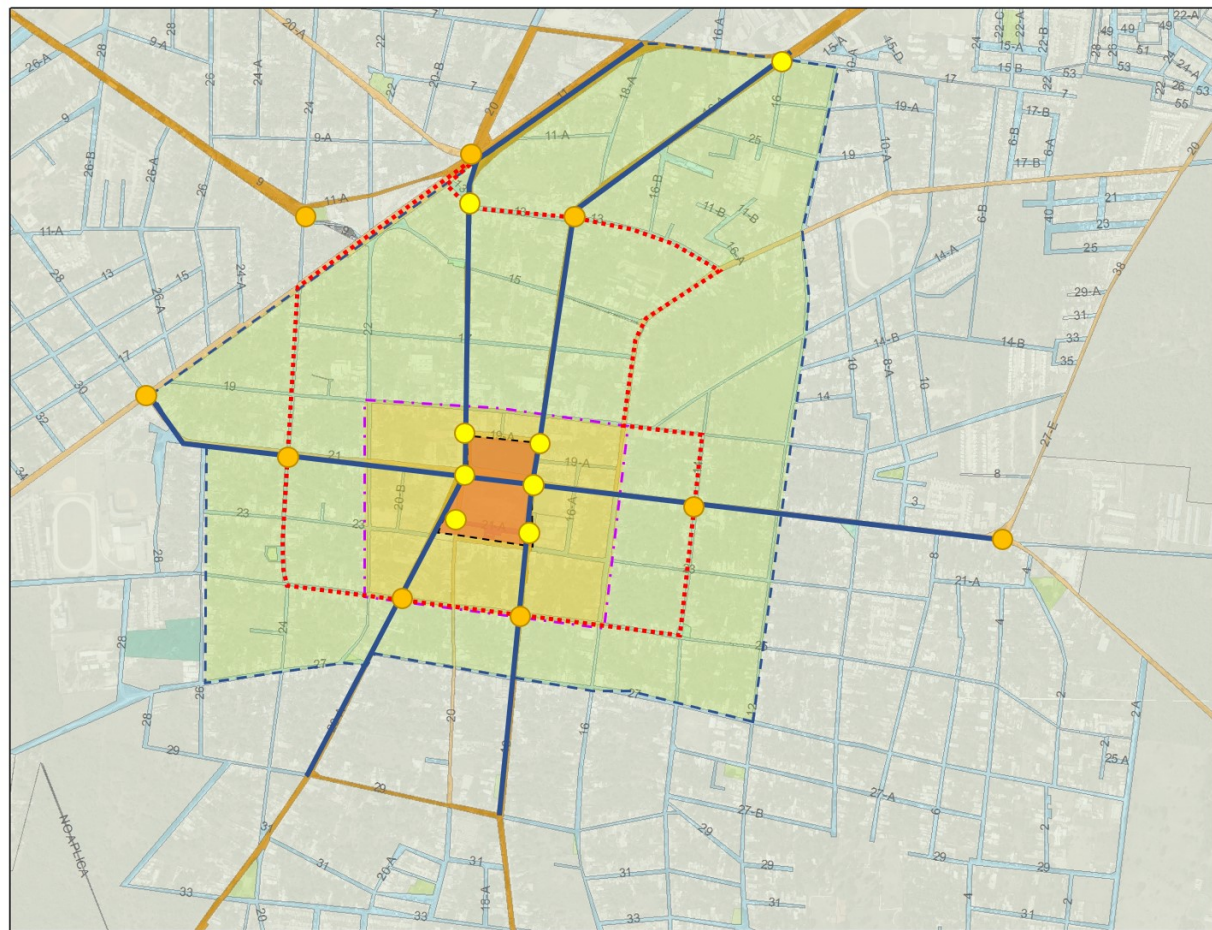
# PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGULACIÓN DEL CENTRO URBANO DE UMÁN

## 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.

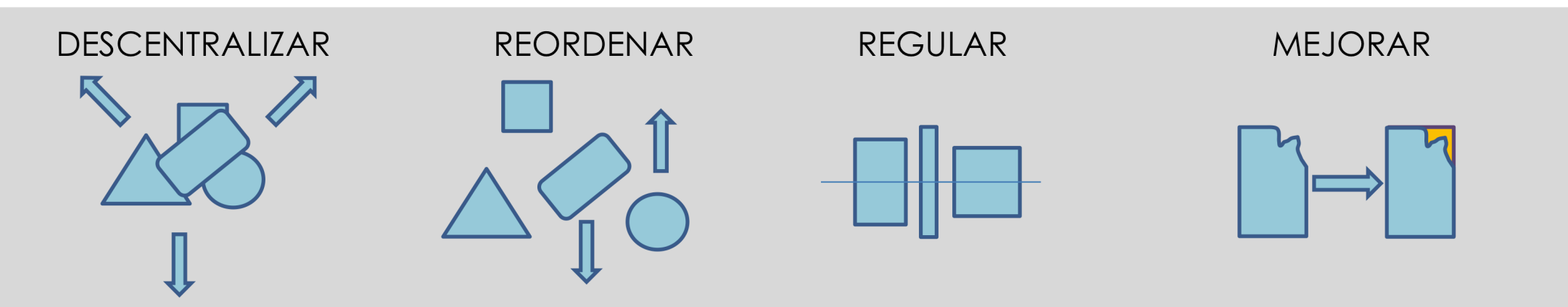
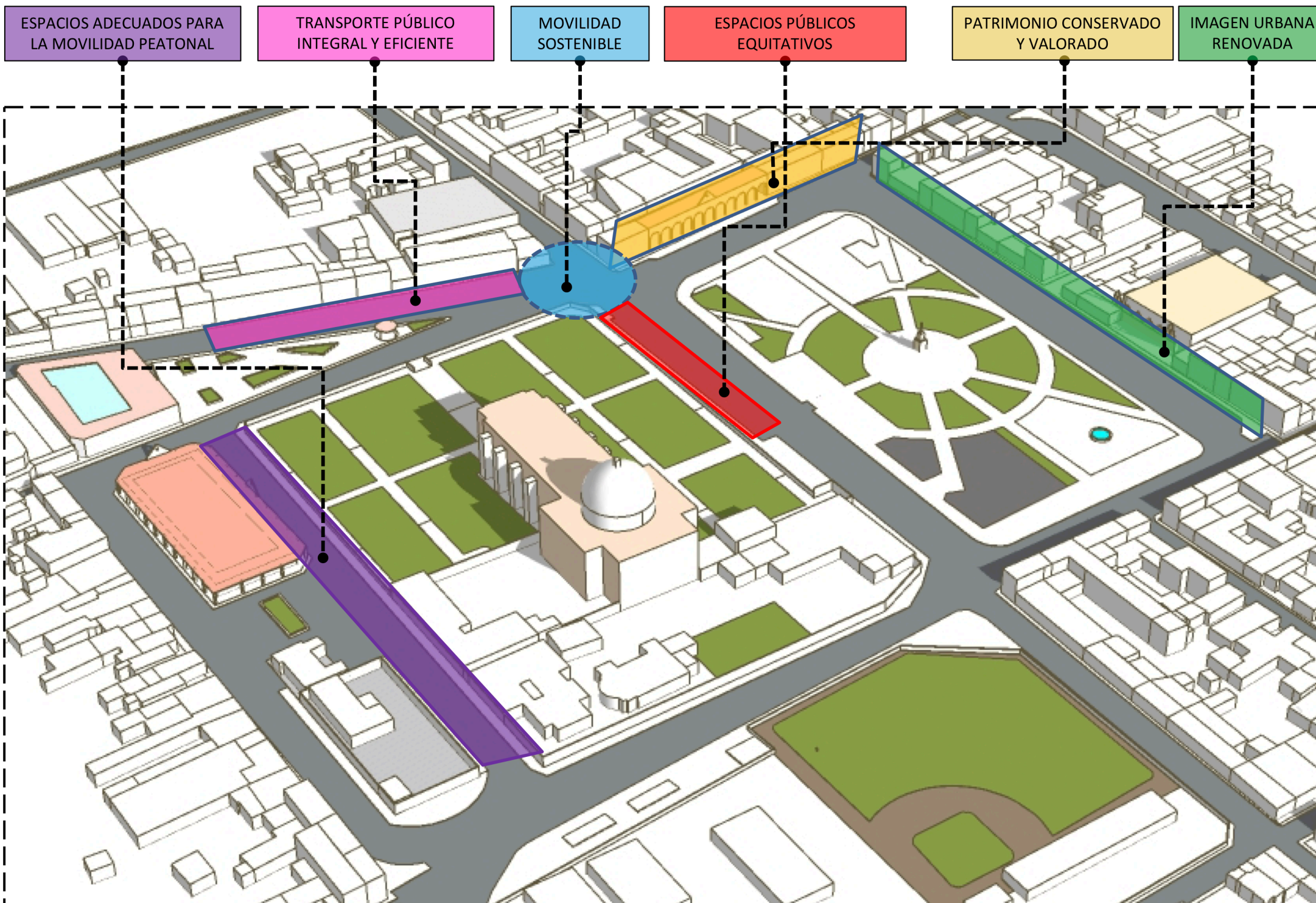
Una imagen de la zona actual contribuye a la comprensión de las deficiencias en el espacio público actual. De esta forma se puede transmitir con claridad conceptos intangibles a través de acciones físicas y espaciales.

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.

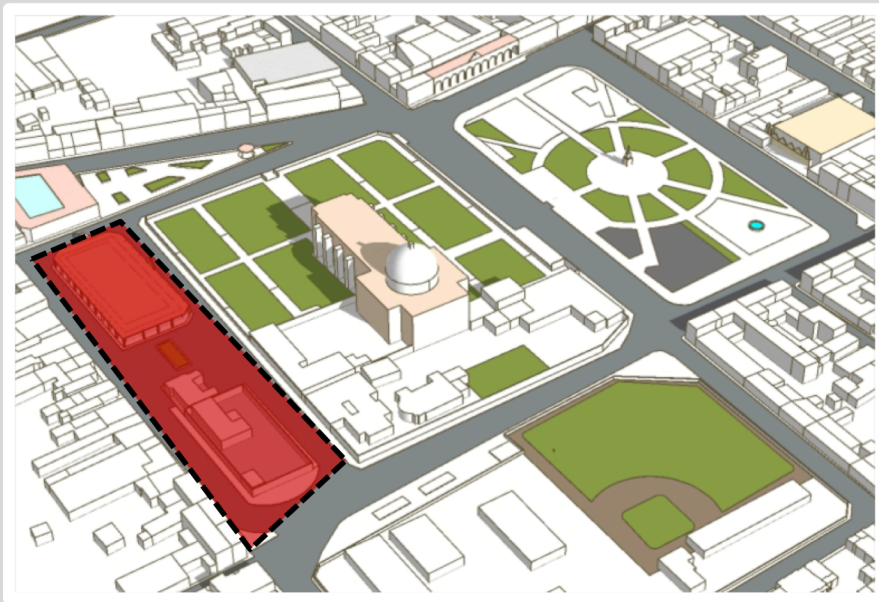
Condiciones de transbordo, y espacio publico libre de estacionamiento de combis para el transito peatonal.

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.

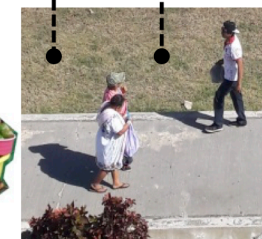
## ESCENARIO DE PRINCIPIOS 01



1 4



2 5 6



1 4 4 5 3 5

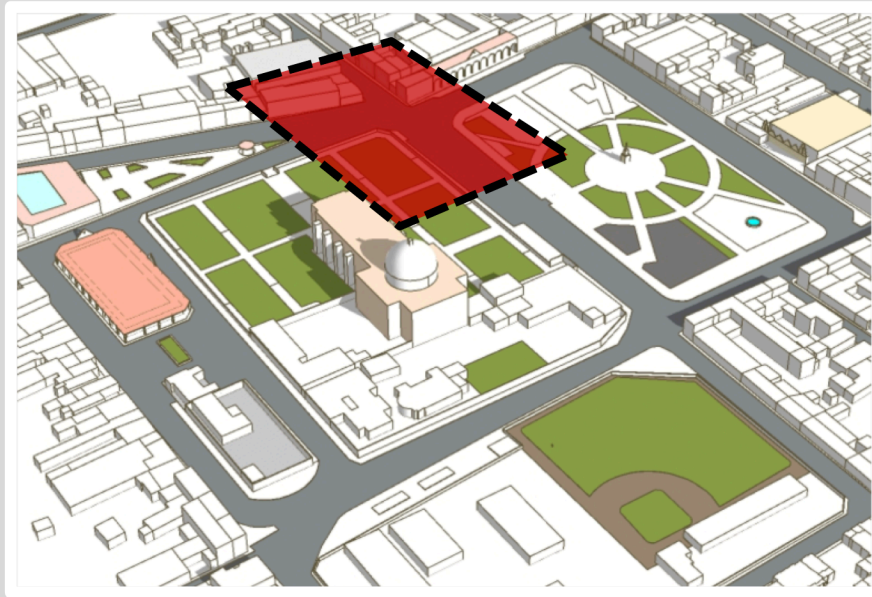
### Seguridad en los espacios públicos

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 falto de condiciones para el uso de todos los usuarios.



- 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

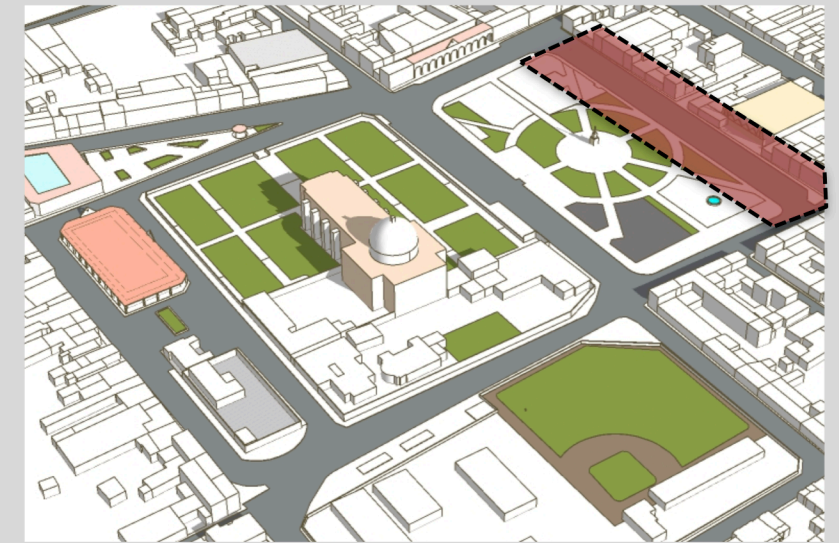
- 4 Cohesión social y permanencia
- 5 Movilidad Sustentable
- 6 Gestión eficiente de proyectos

# 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

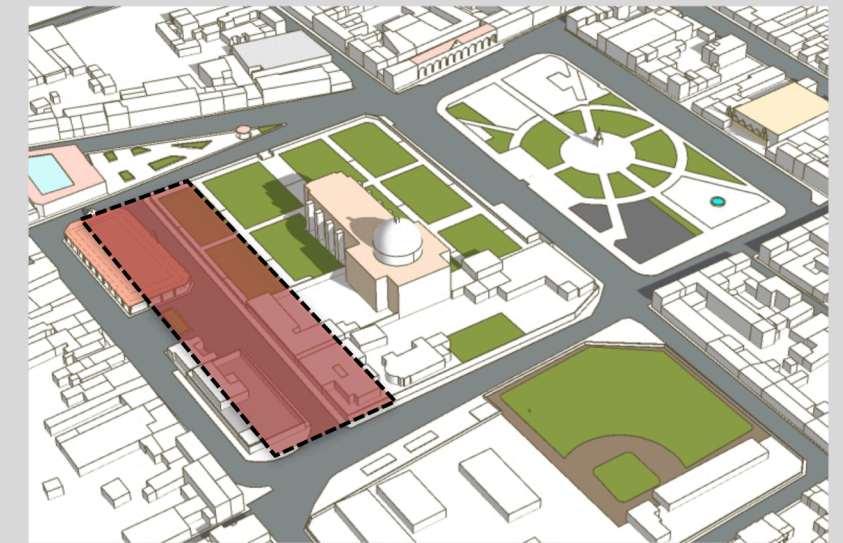
EMP-3

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.

## APARTADO III

### REFLEXIÓN TEÓRICA





A partir de los capítulos anteriores, en este capítulo analizaremos el trabajo propuesto en la estancia profesional, denominado: Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, bajo el enfoque de uno de los autores más reconocidos actualmente en el ámbito del urbanismo, que ha trabajado diversos proyectos urbanos a nivel mundial y se destaca por plantear una perspectiva diferente, procurando la priorización de las personas como centro de la planificación y diseño urbano.

Jan Gehl, es un arquitecto danés y consultor de diseño urbano con sede en Copenhague, Dinamarca; cuya carrera se ha centrado en mejorar la calidad de la vida urbana mediante la reorientación del diseño de la ciudad hacia los peatones y ciclistas, haciendo énfasis en la importancia del espacio público y las actividades que en él se realizan.

En el proyecto incorporamos algunos principios de diseño y elementos que Gehl considera para diseñar los espacios públicos, para resolver los problemas urbanos desde su perspectiva y teoría. Por lo cual, analizaremos algunos de estos para evaluar su pertinencia, para posteriormente hacer algunas recomendaciones de mejora, pertinencia y consideración de elementos particulares.

Esto podrá enriquecer el trabajo final, de manera que se puedan tomar en cuenta los elementos incluidos y las recomendaciones planteadas, con el enfoque de un teórico especializado en la mejora de los espacios públicos y el urbanismo humanista, tomando en cuenta las particularidades de la zona de estudio (Centro de Umán) y las características o dinámicas que la definen.

### APROXIMACION TEÓRICA AL URBANISMO HUMANISTA.

En el año 1960 hubo un cambio de paradigma, la ideología modernista en el urbanismo tomó el control por completo. Las ciudades empezaron a expandirse a toda velocidad y la construcción de edificios se industrializó. Al mismo tiempo, los coches empezaron a dominar la sociedad. En 1961 Jane Jacobs, con su libro *"The Death and Life of Great American Cities"*, alertó de las

consecuencias que esto podía tener y criticó duramente estas prácticas diciendo que acabaría con la muerte de las ciudades americanas, en ese entonces sus palabras tuvieron un impacto limitado.

Durante los siguientes 40 años debido a la modernización impulsada por el automóvil, los urbanistas iban replicando el mismo modelo de ciudad modernista, los arquitectos enfocados en el arte individualista y los planificadores urbanos siguieron esforzándose para hacer la vida más fácil para el automóvil. En ninguna parte de la formación de estas profesiones hay un elemento importante dedicado a las necesidades de la escala humana.

A partir de 1950, el crecimiento de las ciudades se basó en proporcionar viviendas adecuadas, espacios de trabajo, redes de transporte, dejando a un lado las necesidades humanas básicas de interacción, lo que pasa en las ciudades fuera de los edificios, en las calles y aceras.

A partir de ésta preocupación latente y de varios estudios al respecto, surge el urbanismo humanista planteado por Jan Gehl y su despacho de colaboradores, donde una de las primicias es recuperar el espacio público para hacer ciudades más habitables. Como lo destaca en su libro de *Ciudades para las Personas*: “Los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública, capaz de contribuir en el desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. También es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática”<sup>1</sup>.

Jan Gehl desarrolla una visión humana de los espacios públicos, de las calles, del compartir espacios públicos, semi-públicos, semi-privados y privados, sugiriendo intervenciones que permitan hacer más efectiva la utilización a escala humana y sensorial de los espacios en los que los habitantes se desarrollan y conviven día a día.

---

<sup>1</sup> Gehl, Jan, Lars Gemzøe y Sia Karnaes. *New City Life*, pág. 6.

En donde el ser humano sea la prioridad en el diseño y planeamiento de las ciudades, donde el uso del espacio público no sea considerado un lujo sino más bien un derecho de todos los usuarios, como lo menciona Gehl: “Una característica común de casi todas las ciudades del mundo (independientemente de su ubicación, condición económica y estado de desarrollo) es que las personas que aún continúan usando el espacio público han sido bastante maltratadas. Los obstáculos urbanos, el ruido, la contaminación, la poca cantidad de espacio, el riesgo de accidentes y condiciones de uso casi siempre deplorables son el panorama general con el que deben enfrentarse los usuarios en la gran mayoría de las ciudades”<sup>2</sup>. Ésta tendencia de hacer ciudades enfocada en el automóvil tiene que cambiar, afortunadamente ya se está logrando en diversas ciudades del mundo, lo cual sirve como referente para proponer alternativas urbanas de solución enfocadas al disfrute y mejora de la calidad de vida de las personas.

### REFLEXIONES TEÓRICAS DESDE EL ENFOQUE DE JAN GEHL

En el proceso de elaboración del Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, se plantearon algunos principios de diseño que marcan las líneas de intervención y guían los objetivos de las propuestas estratégicas, algunos de estos principios fueron tomados de la teoría que propone Jan Gehl en su libro: “*New City Life*” (2006), donde se mencionan las características que debe tener el espacio público para ser considerado exitoso y con las condiciones adecuadas para las personas. Para este caso, solo se incluyeron siete de los doce criterios que determinan un buen espacio público que Gehl plantea, puesto que se consideraron los más pertinentes de acuerdo al proyecto, estos principios de diseño son:

- **Posibilidad de Observar**

Si bien no siempre los espacios públicos son lugares al aire libre, deben asegurar vistas de paisajes agradables e interesantes, para que los ciudadanos tengan la posibilidad de observar.

---

<sup>2</sup> Gehl, Jan, Lars Gemzøe y Sia Karnaes. *New City Life*. pág. 3.

- **Seguridad en los Espacios Públicos**

Para que los espacios públicos sean seguros y permitan la circulación de las personas, es importante que exista la posibilidad de realizar actividades durante el día y la noche en estos lugares. En caso que se fomente la oferta de actividades nocturnas, un requisito esencial para que las personas se sientan seguras es contar con buena iluminación.

- **Protección Contra Experiencias Sensoriales Desagradables**

Cuando se realizan actividades al aire libre, no siempre se dan las mejores condiciones climáticas. Por esto, los lugares públicos deberían incluir áreas adecuadas para protegerse del calor, la lluvia y el viento, y evitar así una experiencia sensorial incómoda. Si se tiene presente que las áreas verdes ayudan a aplacar la sensación que se genera al exponerse a altas temperaturas, contaminación y ruido, su multiplicación en las zonas urbanas debiera ser una medida impulsada por los organismos pertinentes.

- **Oportunidad de Conversar**

Los espacios públicos, entendidos como lugares de esparcimiento y encuentro, deben contar con un mobiliario urbano que invite y fomente a la interacción entre las personas. Para que esto sea posible, deben existir bajos niveles de ruido que permitan que las personas puedan conversar sin interrupciones. Así, los lugares públicos no deben tener cerca ruidos molestos de motores.

- **Espacios de Permanencia**

Considera que los lugares públicos deben ser agradables para que las personas puedan permanecer durante un largo tiempo y aprecien fachadas y paisajes interesantes dignos de ser contempladas.

- **Buena Experiencia Sensorial**

Los parques tienden a conectar a las personas con sus sentidos en un nivel que comúnmente no se logra en otros espacios urbanos. Para fomentar este vínculo, los espacios públicos deben contar con buenos accesos y puntos de encuentro con la naturaleza, a través de animales, árboles, cursos de agua y plantas. De

igual forma, para asegurar que los visitantes permanezcan más tiempo en el lugar, deben contar con un mobiliario urbano cómodo, que tenga un diseño y acabado de calidad y que esté hecho con buenos materiales.

- **Escala Humana.**

Cuando se construyen grandes obras, lo ideal es que se asegure que los ciudadanos se puedan relacionar con esta nueva infraestructura en una escala humana, es decir, que las dimensiones no superen con creces lo que está al alcance del promedio de las personas. Por ejemplo, la ciudad y sus espacios públicos deberían ser construidos desde una escala humana teniendo en cuenta la perspectiva de los ojos de las personas.

En la siguiente tabla, se resumen los criterios de diseño utilizados en el proyecto y que Jan Gehl propone, su aplicación en el Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán y algunas recomendaciones para su correcta implementación:

<b>Criterios de Diseño</b>	<b>Aplicación en el Plan Estratégico de Umán</b>	<b>Recomendaciones</b>
<b>Escala Humana</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La estrategia de Imagen Urbana Renovada (3IRR), propone conservar la imagen urbana existente, respetando la escala en la que ha se ha desarrollado la ciudad, sin intervenciones que rebasen su capacidad o que modifiquen su estructura original.</li> </ul>	Procurar que las intervenciones sobre el espacio público estén dirigidas hacia las personas y sus recorridos a pie, desde la perspectiva de todos los peatones: niños, jóvenes, adultos, mayores, con capacidades diferentes, etc.
<b>Seguridad en los Espacios Públicos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En la estrategia de Corredores Consolidados (2CC) se propone la mezcla</li> </ul>	Procurar la transformación de uso de algunas vialidades de

## CAPÍTULO X. PERSPECTIVA TEÓRICA

	<p>de usos en el Centro de Umán, procurando el uso del espacio público en diferentes horarios, fomentando las actividades locales y una mayor percepción de seguridad.</p>	<p>flujo vehicular alto a calles peatonales o compartidas, para así generar espacios para el comercio semifijo. Dotándolas de buena iluminación, señalética y mobiliario adecuados.</p>
<p><b>Espacios de Permanencia</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En la estrategia de Espacios Públicos Equitativos (6EPE), se propone la rehabilitación de los espacios públicos estratégicos en el área de estudio, dotando de infraestructura adecuada y confortable, para que las personas que lo utilicen o los transiten, puedan encontrar un espacio agradable para estar.</li> </ul>	<p>El Centro de Umán es un espacio muy vital y dinámico, que cuenta con espacios poco atractivos para estar, por lo que hay que procurar que existan las condiciones adecuadas y a la par, generar varias actividades culturales, recreativas, deportivas, etc. Para fomentar el uso permanente de los espacios públicos.</p>
<p><b>Protección contra experiencias sensoriales desagradables</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La estrategia de Espacios Adecuados para la Movilidad Peatonal (5EMP), propone dotar a lugares estratégicos de las condiciones necesarias y de confort para sus usuarios, esto es: cubiertas, arbolado en zonas peatonales, corredores, circuitos,</li> </ul>	<p>Para este principio de diseño, es importante considerar la pertinencia de arborizar en algunos puntos, puesto que existe patrimonio edificado que puede ser dañado o afectado. Se deberá priorizar de acuerdo a las</p>

## CAPÍTULO X. PERSPECTIVA TEÓRICA

	<p>andadores y banquetas. Junto con el mobiliario urbano adecuado y ampliaciones de aceras, para hacer más agradables los recorridos peatonales.</p>	<p>necesidades y la pertinencia, sobretodo priorizando a los peatones, sus recorridos y desplazamientos principales.</p>
<p><b>Oportunidad de Conversar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dentro de la estrategia de Movilidad Sostenible (8MS), se propone reducir el uso y tránsito del transporte motorizado, tanto público como privado en algunas zonas del Centro de Umán, para disminuir el ruido y la contaminación provocada por estos, procurando espacios públicos más armónicos, donde las personas puedan convivir y abone a la cohesión social.</li> </ul>	<p>Para éste principio de diseño es importante señalar que si bien se pretende reducir el tránsito del transporte motorizado en cierto lugares, también será necesaria la dotación de espacios y mobiliario adecuado para que las personas puedan estar, descansar, conversar y realizar diversas actividades de esparcimiento y recreación.</p>
<p><b>Posibilidad de Observar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En la estrategia de Barrios Vitales Tradicionales (4BTV), se propone la mejora de las condiciones del espacio público actual, haciendo una conexión de los barrios tradicionales para dar la oportunidad de observar y conservar el patrimonio: arquitectónico, cultural e</li> </ul>	<p>Si bien la parte visual del espacio público es importante, considero que también es vital enfocarse en las actividades que se realizan en un espacio y que abonan otro tipo de riqueza, y que permitan la utilización del mismo</p>

## CAPÍTULO X. PERSPECTIVA TEÓRICA

	histórico de Umán. Fomentando distintas actividades tradicionales que se realicen en los barrios más antiguos.	en diferentes horarios y por todo tipo de usuarios, generando una mayor cohesión social.
<b>Buena Experiencia Sensorial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En la estrategia de Espacios Públicos Equitativos (6EPE), se propone el mejoramiento de los espacios públicos, dotando de las condiciones adecuadas para su uso y activación: mobiliario urbano, iluminación, señalética, arborización, recorridos y la versatilidad de usos, generando una experiencia agradable del mismo.</li></ul>	Para este principio de diseño, es importante recalcar que no sólo se trata de las condiciones necesarias al espacio público, sino también de incorporar elementos de regulación, como reglas de uso, campañas de concientización y para procurar su mantenimiento y conservación.

### CONCLUSIONES

Como resultado de éste análisis de los criterios que menciona Gehl, de acuerdo a la pertinencia de los principios de diseño propuestos en el proyecto de la estancia profesional, es posible y muy pertinente proponer alternativas de solución a los problemas urbanos mediante un enfoque teórico, sobretodo verificando la pertinencia de los mismos.

Es importante recalcar que, si bien los criterios propuestos por Gehl son aspectos que tienen una o varias acciones directas en el espacio público, también es importante considerar los aspectos normativos o regulatorios, ya que talvez no sea suficiente solo con las intervenciones físicas, puesto que los seres humanos necesitamos de normas que mantengan la convivencia y el orden social, el lugar donde esto se manifiesta es precisamente en el espacio público.



He ahí la importancia del planteamiento de recomendaciones o elementos normativos, en el Plan Estratégico para la Regulación del Centro de Umán, se abordan cuatro componentes que rigen las intervenciones propuestas para el espacio público, estas son: gestión, participación, reglamentación y financiamiento, para procurar que las intervenciones sean aplicadas de la manera más integral posible.

La aproximación teórica nace del tema de interés de cada alumno de la Maestría en Diseño Urbano, de acuerdo a los conocimientos adquiridos y las diferentes teorías revisadas a lo largo del proceso de formación de cuatro semestres, considero que la teoría de Jan Gehl sobre la humanización del espacio urbano es una guía importante para el planteamiento de estrategias de solución, y que habrá que adaptar de acuerdo a las características o necesidades específicas de cada lugar, puesto que cada ciudad es diferente aunque presentes problemáticas parecidas.

La metodología de la maestría hace énfasis en el proceso del Diseño Urbano, la importancia de analizar los factores que ocasionan las diferentes problemáticas urbanas, en sus diferentes escalas y tomando en cuenta a los diversos actores que intervienen en ellas. Para que a través de ello, se puedan realizar las alternativas de solución de manera integral y sobretodo ver la forma en que se puedan llevar a cabo mediante la gestión, es mediante éste proceso como se pretende intervenir de forma integral, de manera interdisciplinar y con fundamentos teóricos que respalden los proyectos urbanos.

## BIBLIOGRAFÍA

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

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

Gehl, Jan, Lars Gemzøe y Sia Karnaes, (2006). "New City Life". Danish Architectural Press, Dinamarca. Pp. 10-95.

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, No 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.