

REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

Ampliación y re-estructuración urbana del sub-centro urbano comercial Las Américas

Autor: Raúl Ramírez Morón

**Tesis presentada para obtener el título de:
Lic. En Arquitectura**

**Nombre del asesor:
Rolando Cárdenas**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación "Dr. Silvio Zavala" que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo "Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada", se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.



AMPLIACION Y RE-ESTRUCTURACION URBANA DEL
SUBCENTRO URBANO COMERCIAL LAS AMERICAS

Raúl Ramírez Morón

Punto + de + Fuga

Moralia, México. Septiembre de 2003



VALA

T1031



Documento Tesis presentado con el
fin de obtener el Título Universitario
como Licenciado en Arquitectura
con el tema:

Ampliación y re-estructuración urbana del sub-centro urbano comercial Las Américas

Bajo la asesoría de: Arq. Rolando Cárdenas,
y los sinodales:
D.A.H. Joaquín López y Arq. Ramón Cira



Raúl Ramírez Morón
Punto + de + Fuga

Morelia, México, Septiembre 25 de 2002



Dedicatoria:

*... a mis padres Javier Ramírez y
Ángeles Morón gracias por formar con
mente abierta y libertad los
bordes del caudal de mi vida,
eternamente gracias....*

*... por eso he decidido ayudarte a existir
aunque sea llamándote ciudad en que
existo, así sencillamente ya que existís en
mi he decidido que me esperes viva y
he resuelto vivir para habitarte*



Agradecimientos:

A mis amigos * hermanos que han estado presentes tantos años para dar una guerra psicológica y una visión romántica de lo que puede ser la vida; Andrés Ramírez, Javier Ramírez, Diana Andrade, Sandra Benavides Tatitos Cardiel, Bety Castillo (y familia), Ada López, Carlita López, Irving Guíjoza, Enrique Maciel, Paco Noriega, Adrián Ramírez, Alejandra Rivas, Erick Rivera, Teresa Sagredo, Aurea Tejeda, Jorge Toledo y Tonatliuh Torres; además de un par de personajes que bajo la misma perspectiva me han enseñado a asomarme a la realidad: Arq. Mauricio Pineda y Arq. Edmundo Rodríguez

... la ciudad es tu cuerpo externo,
el reflejo de la salud social, por eso habítala,
ámala, vívela y defiéndela
como lo harías con tu propio ser ...



Contenido:

Capítulo Uno

De la definición personal del Tema

Uno.1

De la introducción

Uno.2

De el tema

Uno.3

De la justificación

Uno.4

De los alcances

Capítulo Dos

De las ideas preliminares

Dos.1

De los centros comerciales
o zonas de abastecimiento

Dos.2

De la renovación urbana

Contenido:

Capítulo Tres

De el marco teórico

Tres.1

De la sociedad

Tres.2

De la cultura

Tres.3

De la geografía
y situación urbana

Tres.4

De las tipologías

A. Urbanas

B. Centros Comerciales

Capítulo Cuatro

De los criterios de intervención

Cuatro.1

De los conceptos de diseño

Cuatro.2

De los factores de diseño

Cuatro.3

De la legislación urbana

Contenido:

Capítulo Cinco

De el plan seccional de renovación

Cinco.1

De el proceso de diseño

Cinco.2

De la propuestas urbana

Cinco.3

De la propuesta urbano/arquitectónica

Cinco.3.1

De la normativa interna

(principios aplicables)

Cinco.3.2

De los perfiles urbanos

Cinco.3.3

De las plazas y parques urbanos

Cinco.3.4

De el mobiliario urbano

Cinco.3.5

De el transporte público local

Cinco.3.6

De la paleta vegetal

Capítulo Seis

De la memoria descriptiva

Bibliografía

CAPITULO UNO
DE LA DEFINICIÓN PERSONAL DEL TEMA

UNO

DE LA INTRODUCCIÓN

Este documento "TESIS" producto de investigaciones teóricas y de campo no pretende más que exponer una muy personal inquietud sobre la problemática actual respecto al uso del espacio urbano de un sector de nuestra ciudad conocido como "LAS AMÉRICAS".

Tomando como base la conocida metodología del proceso "INVESTIGACIÓN DEL PROYECTO" , se revisaron aspectos estadísticos de carácter social, cultural, geográfico y de contexto que con dificultad dictan entre líneas claves de interés que después, mas bien, fueron analizadas personalmente mediante el proceso de investigación "observa y aprende"; es decir, una sencilla tarea de campo que consistía en ver y tratar de entender un comportamiento repetitivo entre los que conformamos los grupos sociales de interés para el desarrollo del proyecto; esto, aunado a ideas y conocimientos personales sobre el tema dan como resultado el planteamiento de la existencia de un problema de interés social y económico que bien puede ser solucionado en conjunto el sector público con el privado.

El problema es, en términos sencillos, la falta de armonía urbana en las zonas próximas al Centro Comercial Las Américas, su ampliación por medio de la reutilización y unificación física de las áreas aledañas al mismo, considerando además dentro de la misma problemática los conflictos de vialidad, uso de suelo, densidad, etc., así como el olvido del reconocimiento de las calles y áreas públicas por parte de los ciudadanos.

De esta manera, espero que este proyecto de visión universitaria, cuyo resultado probablemente no sea el esperado para un ciudad como la nuestra, sirva al menos para despertar la inquietud en la sociedad del sentimiento de pertenencia de los espacios públicos así como abrir los ojos a las tendencias de urbanismo actual en ciudades que hoy día practican planes de reordenamiento y reestructuración (mejoramiento urbano).

CAPITULO UNO
DE LA DEFINICIÓN PERSONAL DEL TEMA

UNO.2

DE EL TEMA

... plantearse un problema de diseño que no involucre la realidad, es meramente como vivir por vivir pensando que los actos y decisiones de hoy no afectarán nuestro mañana ...

En el desarrollo de la educación arquitectónica (como profesión) existen momentos en lo que cada uno encuentra el tipo específico de problemas de diseño que gusta resolver, en mi caso particular, las situaciones que enferman el desarrollo sano de la ciudades me causa singular curiosidad y si bien son problemas resueltos por especialistas en el tema (urbanistas), no está de más aportar ideas que fundamentadas en los conocimientos básicos del tema, tengan como intención solamente participar desde fuera; claro es que los alcances de una propuesta de nivel licenciatura nunca serán los de un especialista, a pesar de ello, decido estudiar un conflicto urbano que se suscita en la zona oriente de la ciudad de Morelia, Michoacán, en un sector denominado "Las Américas".

La zona oriente de nuestra ciudad se caracteriza por tener un marcado crecimiento de tipo comercial que invita a la sociedad a trasladarse a este sector para ocupar su tiempo de ocio en actos y ritos que van desde caminar entre vitrinas hasta el consumo de etiquetas en espacios cerrados que fomentan un desarrollo sensorial y emocional al pretender idealizar un estilo de vida que es fusión entre lo neoyorquino y lo europeo en instalaciones con infraestructura tercermundista que lo único que proyectan es un caos contradictorio de emociones. El equipamiento y la infraestructura urbana de la zona no ha sabido acoger al ciudadano, por el contrario, ofrecen caos vial y visual que cada vez va acorralando mas al ciudadano.

Mi propuesta supone una reinterpretación de este espacio de tal modo que se generen actividades de la vida cotidiana, analizando necesidades, actos, ritos y usos de suelo sabiéndolos combinar para ofrecer una reorganización urbana enfocada a la creación de un ambiente de centro de ciudad peatonal protegido del caos de las urbes "modernas".

1. Entiéndase CAOS como una confusión de todos los elementos que no han sido separados y ordenados para constituir el universo.

CAPITULO UNO
DE LA DEFINICIÓN PERSONAL DEL TEMA

Uno.3

DE LA JUSTIFICACIÓN

... por eso he decidido ayudarte a existir aunque sea llamándote ciudad en que no existo así sencillamente ya que existís en mi he decidido que me esperes viva y he resuelto vivir para habitarte ...

Mario Benedetti

Para conocer y hablar del tema es necesario remontarnos al surgimiento de este tipo de problemas urbanos; en la segunda mitad del siglo XX la urgencia de convertir las ciudades antiguas en ciudad aptas para el tránsito vehicular provoca que se realicen obras civiles de gran magnitud para ampliar calles o realizar circuitos viales entorno a ellas (grandes avenidas, ejes viales, periféricos); todas estas acciones han llevado con el paso del tiempo a que el ciudadano no reconozca su ciudad, se ha olvidado del acto del caminar su espacio de residencia a tal grado que es el automóvil el gran transeúnte de las ciudades; las banquetas y corredores peatonales pasaron a ser elementos de segunda importancia a los cuales no se dedicó espacio y mucho menos diseño, provocando hoy una batalla diaria por el espacio de circulación entre el hombre y el automóvil

Hacia los años 80's en México se comienza a tener conciencia de esta deficiencia en las ciudades y los interesados comienzan a desarrollar programas de rescate principalmente de los centros históricos pretendiendo regresarlos al peatón o al menos disminuir el tránsito vehicular en ellos, en algunas ciudades se ha logrado satisfactoriamente cumplir con estos programas (no es el caso de Morelia), pero ¿qué pasa con el crecimiento progresivo de las mismas?, las zonas circundantes a los centros históricos también crecieron basados en planes de desarrollo urbano en donde el automóvil es el actor principal, de esta manera tenemos ahora mobiliario urbano (específicamente puentes peatonales) que carecen de diseño, objetos urbanos que han sido implantados al paisaje para que el ciudadano pueda pasar de una acera a otra sin problemas, pero, ¿porqué ha de ser el transeúnte quien se esfuerce en hacer esta trayectoria?, ¿no es más lógico que el automóvil sea el que no estorbe el paso del peatón?, por otro lado, es tal la cantidad de automóviles en las ciudades que los espacios destinados para ellos originalmente ya no son suficientes y se ha tenido que recurrir a áreas enormes en dónde colocarlos al pasar por alto el considerar planes que involucren sistemas de transporte integrado.

Específicamente en la ciudad de Morelia, en lugares de gran importancia urbana y económica como son los centros comerciales no se ha sabido o no interesa resolver el problema de los estacionamientos y se ha limitado a brindar a los dueños de los autos grandes explanadas que no son ya suficientes a la gran demanda de espacio, pero además, la solución espacial que tienen los estacionamiento crean una contaminación visual contradictoria a los lineamientos básicos del diseño comercial, hoy se han convertido en grandes planicies a nivel de calle que el transeúnte debe cruzar con cautela para poder llegar al sitio de acceso de los centros comerciales.

Por otro lado, considero que nuestra ciudad ha perdido su vitalidad al ir desapareciendo los espacios públicos con vida, sitios en donde la gente reconozca los actos que dan vida a la ciudad, la ciudad comienza a ser olvidada o mejor dicho no es reconocida dado que las urbes son identificadas por la vitalidad de sus espacios públicos más que por su diseño urbano, paisaje o arquitectura, esta vitalidad la conforma la serie de actividades que se realicen en ella motivadas por intereses de tipo social, económico o cultural.

Trabajar con la vitalidad de las ciudades consiste en estudiar las actividades que se realizan en cierto sector (actos) y así explotarlos y enriquecerlos con propuestas funcionales y ricas en diseño. Acciones de este tipo se han realizado en países como E.U.A. y Canadá donde se han dado a la tarea de analizar las razones del éxito de las plazas abiertas de las ciudades europeas, siendo algunas de éstas el fácil acceso peatonal, el esparcimiento, el comercio de pequeña escala, diseño a escala humana, homogeneidad en los perfiles, mobiliario urbano, mantenimiento, etc., Además analizan los conceptos de sus propias ciudades que no pueden despegarse de estos proyectos como las características sociales y económicas propias de la ciudad, el uso de suelo y el manejo creativo de los espacios abiertos, entre otros.

UNO.3

DE LA JUSTIFICACION **continuación**

Volviendo a nuestro sitio de interés, es bien conocido el problemas del congestionamiento vial en el sector circundante a los centros comerciales mencionados, la cantidad de automóviles que interrumpen el flujo peatonal nos ha obligado como ciudad a colocar una serie de semáforos mal coordinados que provocan que el transeúnte no pueda pasar de una acera a otra en un solo tiempo, esta misma zona a recibido una inversión importante para el desarrollo comercial estableciéndose nuevas tiendas y ampliaciones o remodelaciones dentro de su mismo espacio para nuevas cadenas comerciales siendo los dueños de este centro comercial propietarios también de otro espacio de este tipo prácticamente sin vida ubicado al cruzar una avenida.

El espacio destinado a estacionamiento ya no es suficiente, y el comprador tiene que dar cantidad "x" de vueltas en busca de un cajón produciendo una congestión vial en el mismo estacionamiento, además de contar con infraestructura literalmente pobre y atrasada en diseño teniendo como base para hacer esta afirmación las analogías de tipo arquitectónico en ciudades tan cercanas como León, Guanajuato, Guadalajara, Jalisco o la misma Ciudad de México. Actualmente ciudades como Cuernavaca, Morelos, han integrado a su contexto una nueva generación de centros comerciales como la "Plaza Cuernavaca" en donde el comprador no deja de estar en contacto con el exterior, su concepto es precisamente éste, el contacto siempre con la ciudad, la integración de las calles a la plaza comercial, etc. Por otro lado, una nueva tendencia en el urbanismo es la integración de manzanas con el fin de generar macro-manzanas de uso mixto, esto se ve reflejado nuevamente en tipologías de centros comerciales en la Ciudad de México como son los casos de "Plaza Inn", "Plaza Insurgentes" y el proyecto (aun inconcluso) del "World Trade Center México".

uno.3

DE LA JUSTIFICACION **continuación**

Nuestra ciudad es un rompecabezas en espera de ser armado, una propuesta como ésta generaría grandes inversiones, atractivo turístico, zonas de esparcimiento, además de fuentes de trabajo para la ciudadanía.

Por lo anterior, me permito afirmar que el problema existe, por lo tanto, una propuesta para su solución podrá ser el resultado del desarrollo de este proyecto.

uno.3
DE LA JUSTIFICACION continuación

CAPITULO UNO
DE LA DEFINICIÓN PERSONAL DEL TEMA

UNO.4

DE LOS ALCANCES

Una propuesta para el desarrollo urbano de una ciudad exige un trabajo interdisciplinario por los alcances que debe tener, es decir, la participación de sociólogos, biólogos, economistas, mercadotecnistas, urbanistas, arquitectos, etc., en conjunto deberán dar la mejor propuesta de desarrollo, lógicamente este ejercicio carece de la participación de los especialistas antes mencionados, por lo tanto, los alcances se ven limitados al poco conocimiento propio sobre los temas.

Un estudio de impacto ambiental no me es posible presentar, ni tampoco un estudio de factibilidad económica; por eso, entiéndase este proyecto como un ejercicio individual producto de experiencias personales y propuestas basadas en los conocimientos adquiridos durante la licenciatura, la propuesta quizá sea pobre en soluciones técnicas y administrativas pero estas carencias serán compensadas con propuestas de diseño urbano, es decir, el plan sectorial a presentar está conformado por esquemas de los perfiles urbanos, andadores y plazas, modelos del mobiliario urbano, recorridos de transporte público, paleta vegetal, y un sencillo reglamento de edificación para mantener unidad en el conjunto.

CAPITULO DOS
DE LAS IDEAS PRELIMINARES

dos.1

De los Centros Comerciales o Zonas de Abastecimiento

...te conocí en un bazar
un sábado al medio día
entre la gente y los puestos
de pronto tu me seguías ...

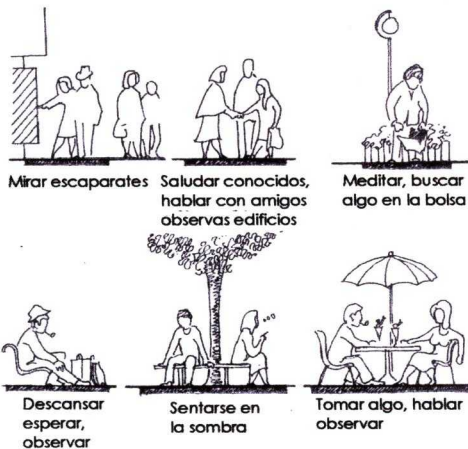
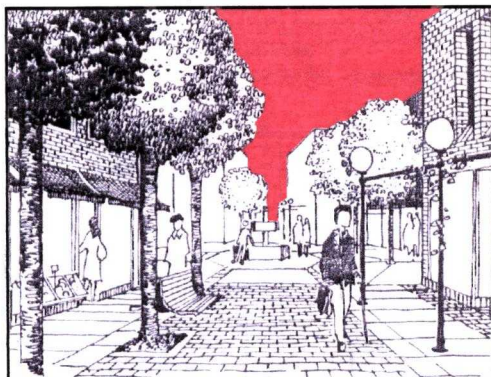
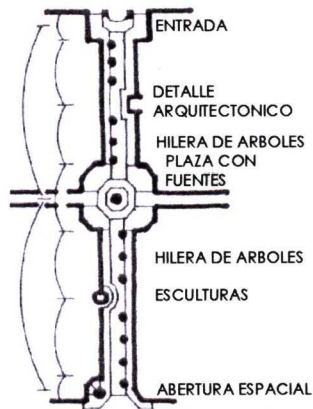
El análisis de estos conjuntos no puede realizarse de manera aislada o independiente del tejido urbano ya que su funcionalidad espacial y formal depende de su integración con la ciudad.

A continuación mencionaré una serie de criterios de valoración urbanística necesarios para distinguir la importancia en la ciudad sobre los centros comerciales:

- 1. Lugares típicos y zonas abarcadas:**
Barrio, Distrito, Centro Urbano.
- 2. Función abastecedora:**
Demandas diarias, periódicas y de largo plazo.
- 3. Influencia de las servidumbres sobre la forma de la edificación:**
Primer importancia
- 4. Demanda de superficie (edificación, acceso, aparcamiento):**
Grandes superficies
- 5. Acceso, jerarquía de los tipos de circulación:**
Peatones, Ciclistas, Turismo, Transporte público, Transporte local, Camiones.
- 6. Demanda de superficie para el estacionamiento:**
Media hasta elevada.
- 7. Tráfico de suministro:**
Medio hasta elevado.
- 8. Escala de tipo edificatorio:**
Escala pequeña hasta grande.
- 9. Integración espacial y estructural:**
Bien hasta difícil.
- 10. Integración formal:**
Bien hasta difícil (dependiendo del tamaño).

Los centros comerciales juegan un importante papel en el tejido urbano al ser éstos piezas clave que embonan con todo tipo de actividad; por esto se consideran "piezas unificadoras" de las diferentes actividades de un sector.

En cuanto a las calles comerciales de uso predominante peatonal se sabe que gozan de una abundante actividad, ofrecen al usuario seguridad y libertad de elección entre las múltiples ofertas de la configuración. Sin embargo, las formas atractivas pueden conducir a que las calles y plazas degeneren en un espectáculo de imágenes representativas y comerciales. A estas extravagancias hay que responder con normativas para conducir hacia lo moderado y precavido esa libertad ofrecida. Se debería aprovechar y desarrollar como base para la formación de un carácter individual, la escala, la forma, el ambiente y la tradición local de las calles y plazas. El atractivo de las zonas peatonales puede cautivar de tal forma a los peatones, que la ventaja original de poder moverse libremente se suprima. Por eso es importante crear en el equipamiento y en el dimensionamiento de las zonas peatonales, lugares que se aparten de las aglomeraciones y ofrezcan tranquilidad y comodidad.

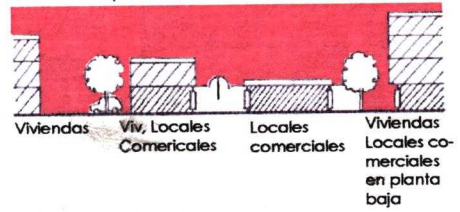


Los centros comerciales pueden adoptar, desde la tienda hasta los centros comerciales de importancia metropolitana, categorías muy distintas. La función abastecedora abarca desde las demandas diarias hasta las necesidades de largo plazo.

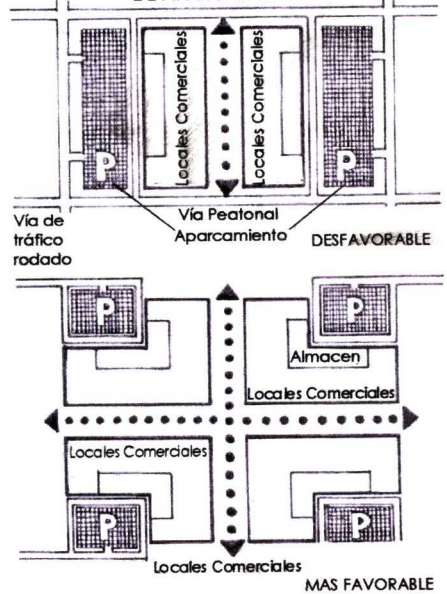
La integración urbanística de los centros menores puede llevarse a cabo fácilmente, sin embargo, la incorporación de centros mayores impone por lo general requerimientos bastante complicados.

La estructura predominante monofuncional, de los centros comerciales, sus condiciones de funcionamiento y la magnitud necesaria de las instalaciones (campos de acceso, aparcamiento, etc.) comparten con el desarrollo del centro, también un incremento de los requisitos necesarios para la integración estructural y formal con el entorno urbano.

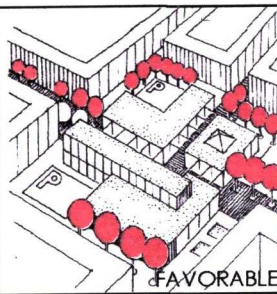
CENTRO COMERCIAL EN LA ESTRUCTURA URBANA
Sección - Esquema



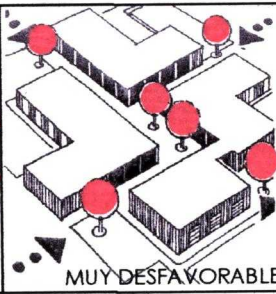
DISPOSICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO



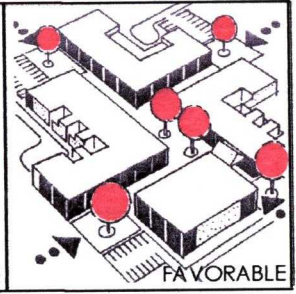
La configuración del centro comercial no se integra en la imagen urbana.



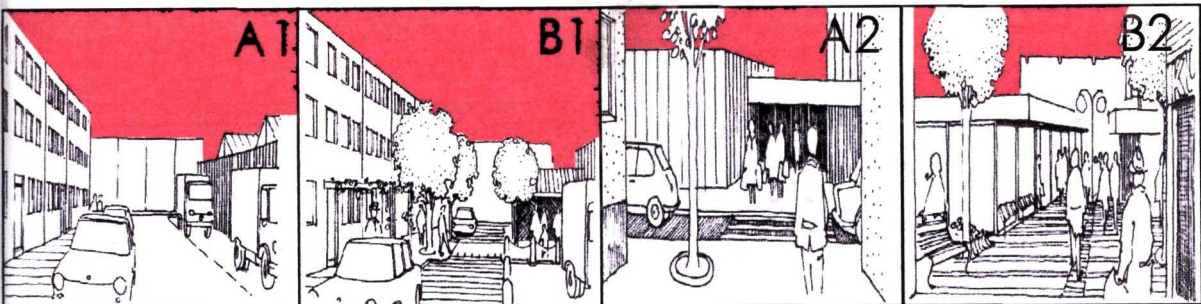
La ubicación de los accesos y la configuración se adaptan a las características urbanas



Las fachadas se ha configurado de forma cerrada y reservada



La abertura casi total de las fachadas con escarpates da una impresión agradable. Las fachadas traseras se ha articulado plásticamente.



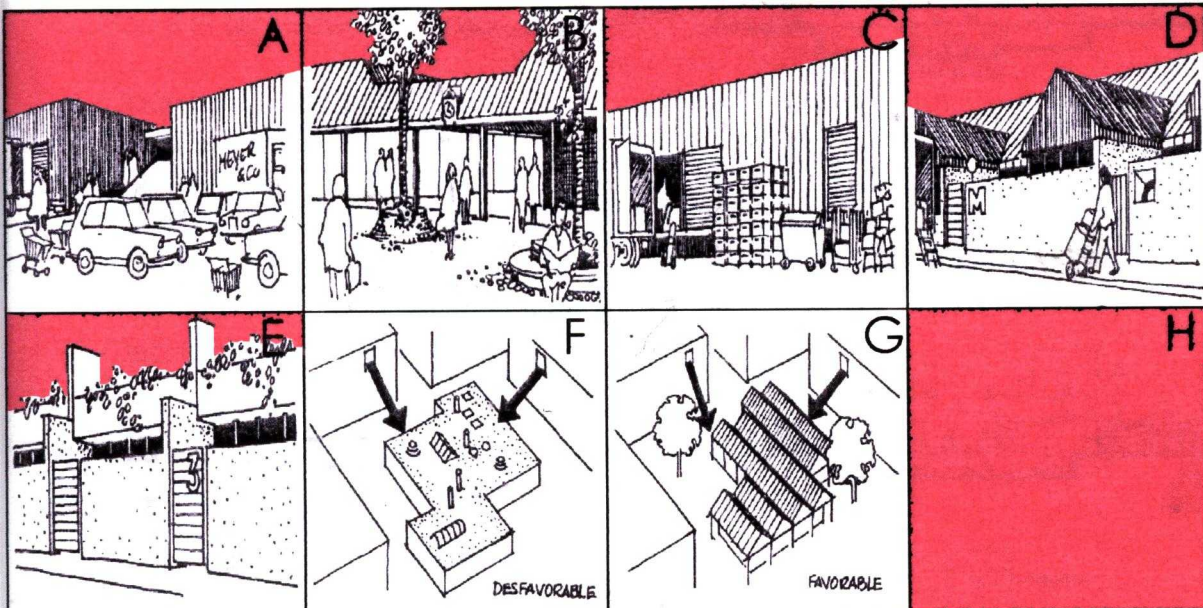
A1. Areas libres se leen como roturas en la imagen y estructura urbana

B1. Transición y recorrido son fluidos.

A2. Areas libres se leen como roturas en la imagen y estructura urbana

B2. Transición y recorrido son fluidos.

CONFIGURACIÓN DE LAS ZONAS DE TRANSICIÓN



A. DESFAVORABLE: La entrada a través de la zona de estacionamiento con vistas a las fachadas de los almacenes da una impresión desagradable

B. FAVORABLE: La plaza arbolada, el arco de entrada y los escaparates crean una transición acogedora hacia la calle comercial.

C. DESFAVORABLE: Las entradas de los almacenes se han tapado con material de desecho y basuras.

D. FAVORABLE: El uso de patios cerrados para los suministros en la parte trasera ofrece posibilidades formales

E. FAVORABLE: El uso de patios cerrados para los suministros en la parte trasera ofrece posibilidades formales

F. DESFAVORABLE: La cubierta ofrece una visión desagradable desde las viviendas colindantes..

G. FAVORABLE: La forma variada de la cubierta ofrece una visión armónica del centro con el entorno.

H.

Las imágenes de esta página fueron obtenidas del libro:
 "Planificación y configuración urbana",
 pág. 320 - 324
 Dieter Prinz

dos.1

De los Centros Comerciales o Zonas de Abastecimiento

continuación

CAPITULO DOS
DE LAS IDEAS PRELIMINARES

dos.2

De la Renovación Urbana

... no se puede hablar de
recuperación del centro histórico
sin la recuperación de toda
l a c i u d a d . . .

Paulo de Azevedo, 1980

Atendamos primero el significado de algunos conceptos necesarios para comprender el objetivo de una intervención seccional de carácter urbano (renovación urbana).

Hablemos de conceptos como Proyecto Urbano y Artefacto Urbano, el primero se define (de manera sencilla) como una propuesta de crecimiento para un punto de concentración humana, el cual implica intereses sociales, culturales y sobre todo económicos; es una programación de crecimiento que determina desde el trazo de las vialidades hasta la dosificación de los servicios necesarios según la cantidad de habitantes del lugar. Por otra parte un Artefacto Urbano es un elemento que juega el papel de productor de actividades afines a él en su entorno inmediato, es una máquina que determina el tipo de comercio, servicios o usos de suelo que deberán ofrecer los vecinos para que de esta manera subsistan valiéndose unos de otros.

Un Plan Sectorial de Renovación Urbana es, como su nombre lo dice, un programa enfocado a un sector determinado con el fin de renovar su estructura urbana para ofrecer a sus usuarios mayores oportunidades de desarrollo social, económico y cultural. Puede ir desde la modificación del sentido o ampliación de vialidades hasta el cambio de uso de suelo. Lo interesante de estas propuestas es su desarrollo que se da por etapas y los usuarios van propiciando la velocidad de las mismas.

3. Teresa Sagredo, Exposición del Tema
"Planes seccionales",
Ponencia Universitaria, Temuco, Chile, 2000.

Un Plan Seccional de Renovación Urbana es tanto de interés público como de interés privado, se realiza básicamente bajo tres estrategias:

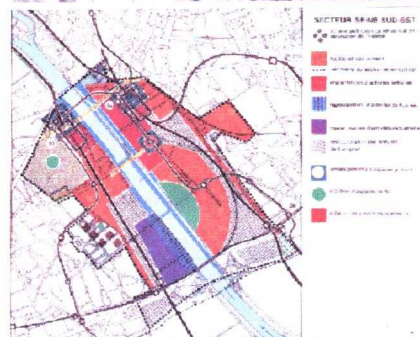
1. Área Política y Económica:

En donde autoridades del sector público (gobierno) y sector privado (inversionistas) realizan negociaciones para obtener cada uno sus beneficios, es aquí donde entran las corporaciones de desarrollo urbano a la par de organizaciones sin fines de lucro que verán por el beneficio del sector a intervenir.



2. Aspectos de Planificación:

Como vialidades, vegetación, usos de suelo, infraestructura, etc., que irán dando forma a la propuesta de renovación.



3. Aspectos concernientes al Cambio de Imagen:

Que es básicamente la promoción del área a intervenir en dos fases, la dirigida al inversionista y la dirigida al usuario.



dos.2

De la Renovación Urbana **continuación**

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.1

De la sociedad

...es un espacio totalmente público en donde la gente se mezcla y descansa a su manera, entre la multitud desconocida, pero con la cual puede comunicarse ...

Sabine Chardonnet

Resultados estadísticos proporcionados por instituciones gubernamentales sólo proporcionan datos carentes de valor si éstos no son empleados para análisis posteriores en cada investigación.

Con fines de temporalidad mencionaré que esta investigación se desarrolla con datos estadísticos preliminares del Censo de Población y Vivienda 2000, los cuales nos indican que la población total de la Ciudad de Morelia es de 619,958 habitantes.

Ahora bien, teniendo como base esta cifra se realizaron tabulaciones porcentuales con datos que nos hablan de actividades y necesidades de tres grupos de población seleccionados de la siguiente manera:

- Bajo un esquema de investigación de sitio, que consistía en un análisis visual de las personas que visitan centros comerciales en nuestra ciudad, se determinó que la población que los visita por razones de tipo laboral, consumo, ociosidad, entretenimiento, trasbordo de transporte público, etc., y acuden generalmente en pequeños grupos de 2 a 4 personas, en los cuales sus miembros se relacionan por razones de amistad o por ser miembros de la misma familia

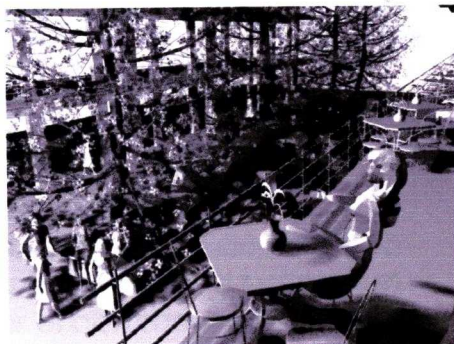
Los datos recavados ofrecen los siguientes resultados:

1. Niños y adolescentes de entre 10 y 19 años de edad que conforman el 22.95% de la población total y que en adelante me referiré a éste como **Grupo A**.
2. Jóvenes adultos de entre 20 y 29 años de edad que conforman el 20.02% de la población total y que en adelante me referiré a éste como **Grupo B**.
3. Adultos entre 30 y 59 años de edad que conforman el 30.12% de la población total y que en adelante me referiré a éste como **Grupo C**.
4. Este grupo es integrado por la población flotante de la ciudad (básicamente turistas), **Grupo D**.

Grupo A. Conformado por jóvenes en una edad en la que la socialización y la búsqueda de su lugar en ella es indispensable, se realizan actividades características de los espacios abiertos, amplios, (plazas, calle, banquetas, jardineras, áreas verdes, etc.) en donde se sientan lejos de la intimidación de los adultos; y/o lugares cerrados llenos de dinamismo y artículos actuales, es decir, lugares "a la moda", esto podría traducirse en locales en donde puedan encontrarse sistemas de internet, deportes, revistas, regalos, ropa, zapaterías, accesorios, o lugares formales como cafés o salas de cine.

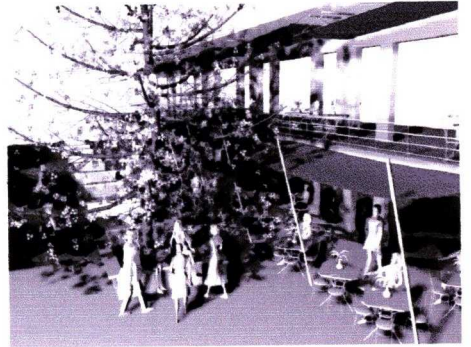


Grupo B. Conformado por jóvenes adultos en edad universitaria y/o recién egresados, matrimonios jóvenes, la mayoría con trabajo, quienes buscan un espacio de esparcimiento y relajación además de gastar su dinero. Se buscan espacios públicos con cierto grado de intimidad, al interior, cerrados y cubiertos. Estas características definen espacios del tipo de bares, restaurantes, cafés, billares, tiendas de ropa, zapaterías, tiendas de especialidad, cines, etc.



tres.1
De la Sociedad **continuación**

Grupo C. Este grupo lo integran adultos en su mayoría con trabajo estable y familia, quienes buscan un espacio de esparcimiento “en familia” para el fin de semana; lugares abiertos, amplios, aptos para caminar o pasear con sus hijos, (pasajes, corredores, callejones, plazas, áreas verdes, etc), lugares en dónde hacer las compras de la casa o lugares de esparcimiento como los restaurantes, tiendas de ropa, zapaterías, cines, etc.



Grupo D. Este grupo es conformado por la población flotante de la ciudad, en su mayoría turistas. Las personas que integran este grupo básicamente vienen a la ciudad a recorrer los lugares de interés colonial, aunque los hay quienes también gustan de visitar museos, galerías de arte, restaurantes, bares, cafés, lo cual nos habla de inyectar de este tipo de lugares en los sub-centros de la ciudad y no solamente en el casco antiguo.



Dentro de la clasificación recién explicada quedan fuera los ciudadanos mayores de 60 años y los niños, aclaro que esta clasificación la realizo pensando en la comunidad activa de este tipo de espacios, en los cuales, las personas de esas edades no participan en forma intensa y no pretendo excluirlos, por el contrario, en su momento aparecerán los espacios específicos para estos usuarios de la ciudad.

tres.1
De la Sociedad **continuación**

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.2

De la Cultura

*...es verdad, las paredes oyen,
por suerte, los probadores no hablan,
soy totalmente palacio ...*

El Palacio de Hierro

Hoy en día el stress y la depresión (producto de la vida acelerada y de múltiples problemas de diversa índole) son aparentemente superados con un día de compras; es la actitud que resulta después de años de intensas campañas publicitarias en las que aparentemente el consumir ciertos productos elevará tu calidad de vida y/o tu autoestima, o simplemente la sociedad volteará al verte pasar con una ostentosa bolsa llena de objetos nuevos o prendas de reconocidos diseñadores.

La Ciudad de Morelia se ha ido entregando poco a poco completamente al estilo de vida de las grandes ciudades, al consumismo masivo. La gran mayoría de los miembros de nuestra sociedad se ha olvidado de los días de disfrutar una plaza abierta o un panorama en contacto con la naturaleza, quizá porque no existan dentro de la ciudad o porque es mas agradable estar dentro de un espacio con aire acondicionado que estar siendo comido por insectos en el campo. Afortunadamente con la entrada del nuevo milenio a nacido una nueva identidad que bajo una especie de "slogan" pretende seguir a grupos ecologistas y el cual habla del rescate de el ecosistema, esto en arquitectura habla de la tendencia de la sustentabilidad de los espacios, etc., es decir, el volver a la naturaleza y no alterarla.

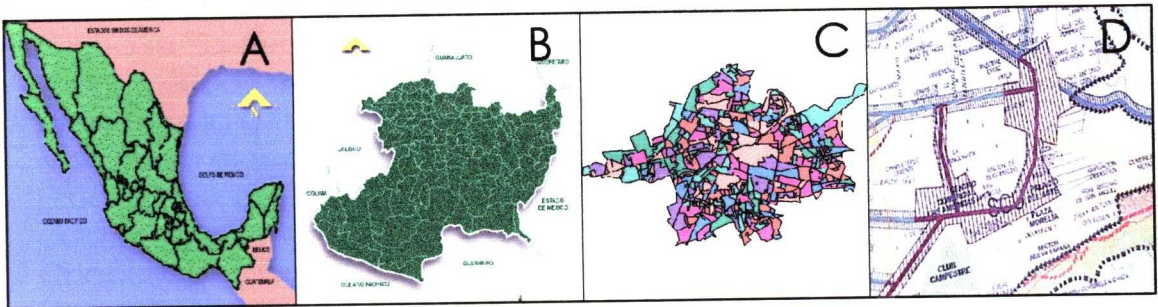
Los cambios en las actitudes de las masas son lentos pero se dan, entonces, bajo la anterior perspectiva yo propongo una fusión, una unión de estas dos tendencias de la sociedad en un solo espacio, un lugar de desarrollo natural, sustentable, en donde pueda la población seguir superando sus crisis existenciales haciendo compras, sí, pero ahora con otro enfoque, un contacto pleno con el ambiente natural y con sus semejantes.

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.3

De la Geografía y Situación Urbana

El Estado de Michoacán se localiza en la parte Centro-Occidente de la República Mexicana, su extensión de 59,864 km² representa el 3% de la superficie total del país. Cuenta con 213 kilómetros de litorales y 78,000 km. de aguas marítimas. Al Norte colinda con Guanajuato; al Noroeste con Querétaro; al Oriente con el Estado de México; al Sur y Sureste con Guerrero y con el Océano Pacífico y, al Oeste con Colima y Jalisco.



A. Estados Unidos Mexicanos

B. Estado de Michoacán de Ócampo

C. Municipio de Morelia

D. Área de estudio "Las Américas"
Uso de suelo: Mixto
(Comercio, Vivienda, Servicios)

El municipio de Morelia está situado al Noreste de Michoacán y ocupa una extensión de 1,199 km², representando el 2.03% de la superficie del estado. La Ciudad de Morelia se ubica sobre las coordenadas geográficas norte 19°52', al sur 19°56', al este 101°01' y al oeste 101°31' de longitud oeste y una altura de 1920 msnm, forma parte del área socioeconómica de occidente junto a otras capitales de estado como Guadalajara, Colima y Guanajuato. El municipio de Morelia colinda al norte con los municipios de Huanique, Chucándiro, Copándaro y Tarímbaro, al este con Tarímbaro, Charo, Tzitzio, y Madero, al sur con Madero, Acuitzio y Pátzcuaro y al oeste con Pátzcuaro, Huirambe, Lagunilla, Tzintzuntzan, Quiroga, Coeneo y Huanique. Cuenta con un clima de tipo semi-cálido húmedo con lluvias abundantes en verano. Temperatura promedio anual de 17.10° C y precipitación pluvial anual de 785 mm (Datos obtenidos de CGSNEGI).

La Ciudad de Morelia se ubica a 280 km de la Ciudad de México y 282 km de la Ciudad de Guadalajara, esto es punto medio entre dos de las más importantes ciudades del país, conectadas las tres por la Súper Carretera de Occidente.

Aunque el tema bien podría extenderse hasta crear un hito de interés regional, este proyecto se plantea como un desarrollo de beneficio local, una renovación seccional que si bien brinda propuestas para solucionar conflictos vehiculares en vialidades primarias, el principal beneficiario es el sector mismo.

Particularizando, el sector al que se ha denominado "Las Américas" se ubica al sureste de la Ciudad de Morelia en el Sector Nueva España colindando con las colonias Las Américas, Chapultepec Oriente, Nueva Chapultepec y Terrazas del Campestre. El sector debe entenderse como punto de conexión de tres avenidas vehiculares de tipo primario, estas son Av. Camelinas, Av. Enrique Ramírez y Boulevard Rafael García de León. Es un punto geográficamente bajo al ubicarse a las faldas de la Loma de Santa María y del Cerro del Punhuato. Es también un punto de concentración de usos de suelo, de hecho, uso de suelo mixto corredor mixto, en el que se combinan de manera horizontal el comercio, los servicios y el habitacional.



tres.3

De la Geografía y Situación Urbana

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.4

Del Contexto

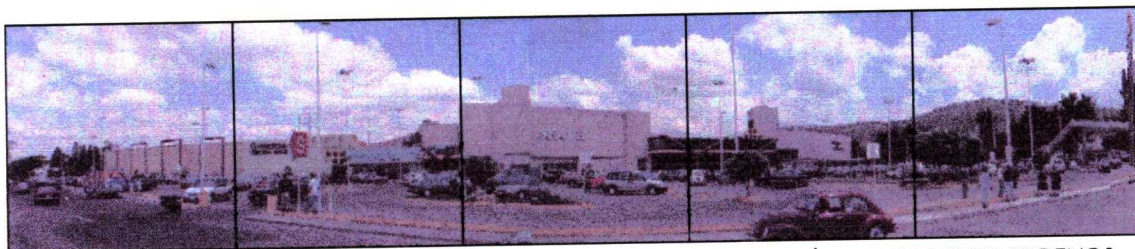
Definir el contexto del sector "Las Américas" puede ser un tanto difícil ya que nos encontramos frente a una zona de uso mixto en la que predomina el comercio, pero así también existe el uso habitacional. Nos topamos con estructuras masivas de formas simples como las torres de oficinas matrices de bancos como Bancomer y Banamex; la primera con características de masa predominante sobre el vano y la segunda un edificio de planta cuadrada con piel de cristal en sus cuatro fachadas.



1. ÁREA DE ESTACIONAMIENTO SOBRE LA AVENIDA CAMELINAS
COMO PRIMER CONTACTO ENTRE LA CALLE Y EL CENTRO COMERCIAL

En las aceras circundantes tenemos restaurantes y comercios independientes al centro comercial con alturas no mayores a los cuatro niveles pero con una clara intención de atraer a sus clientes por medios visuales al implementar formas caprichosas y colores llamativos. Los centros comerciales de la zona (Las Américas y Servicentro) al igual que Suburbia son conjuntos de carácter urbano de tipo horizontal en donde predomina la masa sobre el vano con alturas no mayores a los veinte metros, estos tres con grandes espacios de estacionamiento al frente sin vegetación. El sector se ubica en la intersección de tres vialidades de tipo primario, pero además circundado por otras de tipo secundario como la Calle Artilleros de 1947 (uso comercial, habitacional y servicios), la Av. Brasil (habitacional y servicios), Av. Venezuela (habitacional) y Av. Las Américas (habitacional).

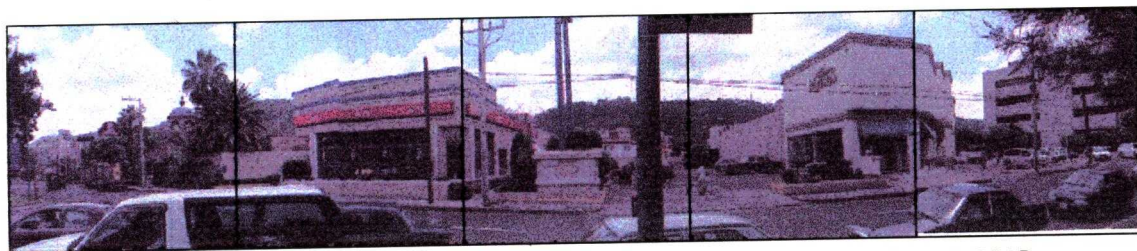
Las expectativas de esta propuesta urbana tienden hacia la creación de un sub-centro determinado por una macro-manzana de uso primordialmente peatonal, que explote las oportunidades de crecimiento al aprovechar su uso de suelo mixto tanto en lo horizontal como en lo vertical. Se trata de una transformación desde la zonificación hasta la imagen, reutilizando estructuras existentes y en ocasiones cambiadas por otros elementos mas convenientes al mismo desarrollo. El uso comercial nos habla de elementos susceptibles o frágiles al cambio siempre y cuando enriquezca la producción o los intereses de los propietarios.



2. ESTA IMAGEN MUESTRA LA PIEL PRINCIPAL DEL CENTRO COMERCIAL LAS AMÉRICAS, EN DONDE PODEMOS APRECIAR ELEMENTOS MASIVOS FORMANDO UN CONJUNTO DE TIPO HORIZONTAL.

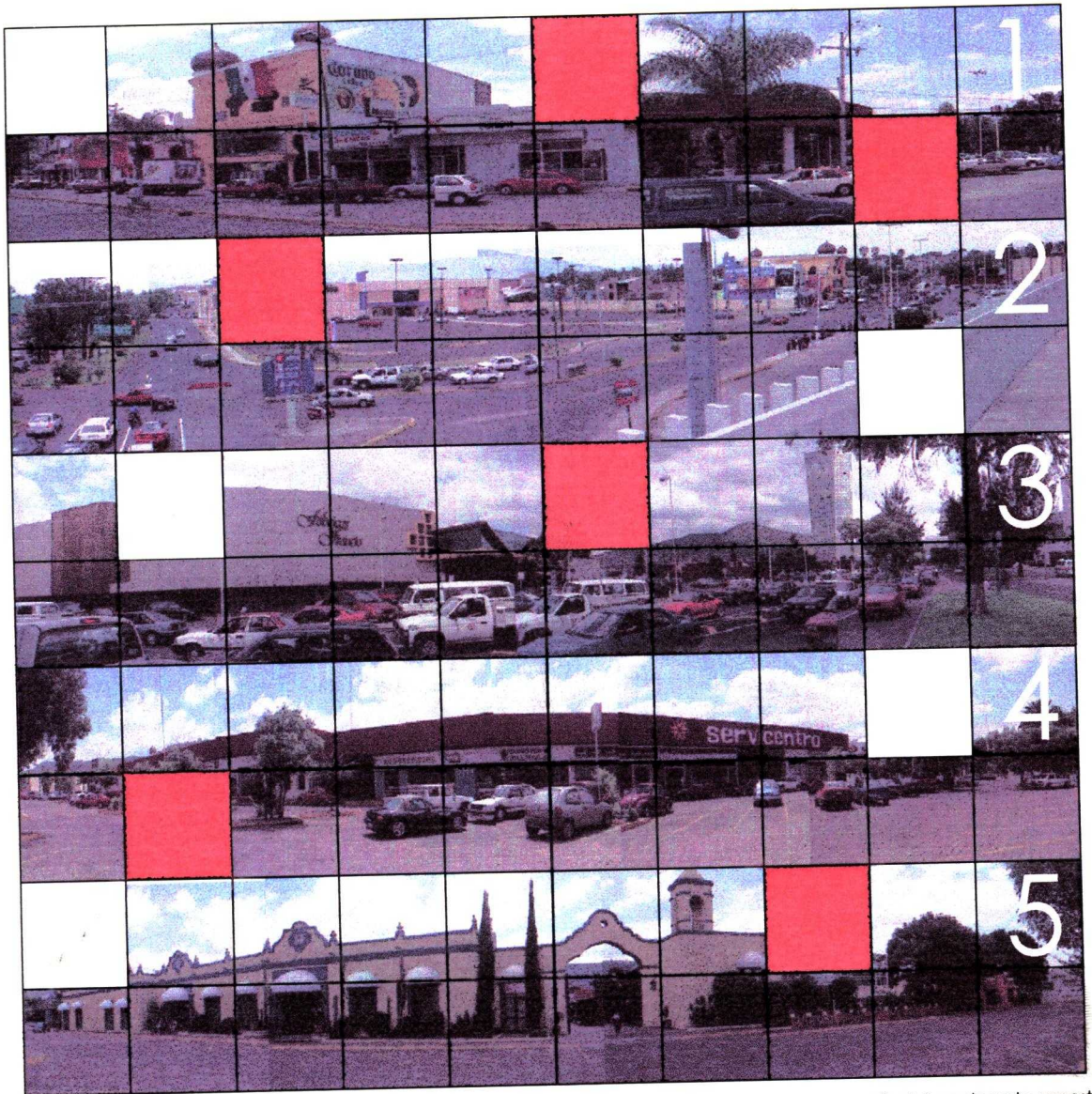


3. A PRECIESE LAS LLAMADAS ÁREAS MUERTAS FRENTE A LOS ESPACIOS COMERCIALES LOS CUALES PUEDEN APROVECHARSE COMO ESPACIO ÚTIL PARA NUEVAS ACTIVIDADES.



4. NUEVOS COMERCIOS SE HA ESTABLECIDO EN TORNO A EL CENTRO COMERCIAL SIN LOGRAR UNA UNIDAD EN EL SECTOR, CADA ELEMENTO ES INDEPENDIENTE DEL OTRO.

tres.4
Del Contexto continuación



1. Los predios no propios al Centro Comercial, pero aledaños a éste, buscan una integración al sector por medio del uso de suelo, por esta razón son espacios blandos al cambio, fáciles de adaptarse a una regeneración urbana.
2. Las vialidades existentes ya no dan abasto a la demanda de fluidez de hoy día, los cruces de éstas crean conflictos viales terribles en donde el peatón corre grandes riesgos al pretender cruzar.
3. El tráfico en horas de salida del trabajo se vuelve insoportable en las vialidades que colindan con el Centro Comercial, esto provoca mala fluidez vial hasta para acceder o salir del mismo.
4. El Centro Comercial Servicentro ha ido perdiendo presencia entre la sociedad a raíz de la reubicación del tianguis que se realizaba en sus instalaciones los fines de semana, ahora sus corredores se encuentran vacíos al igual que sus locales.
5. A Servicentro se han ido agregando espacios de actividades recreativas que en conjunto pueden lograr una integración espacial con el Centro Comercial Las Américas a fin de enriquecer uno con otro tanto en espacio como en vida activa.

tres.4

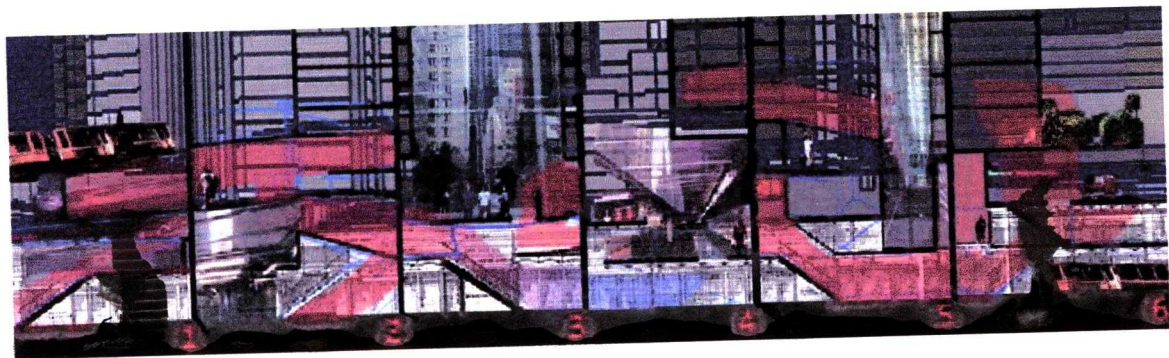
Del Contexto continuación

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.5

De las Tipologías A. Urbanas

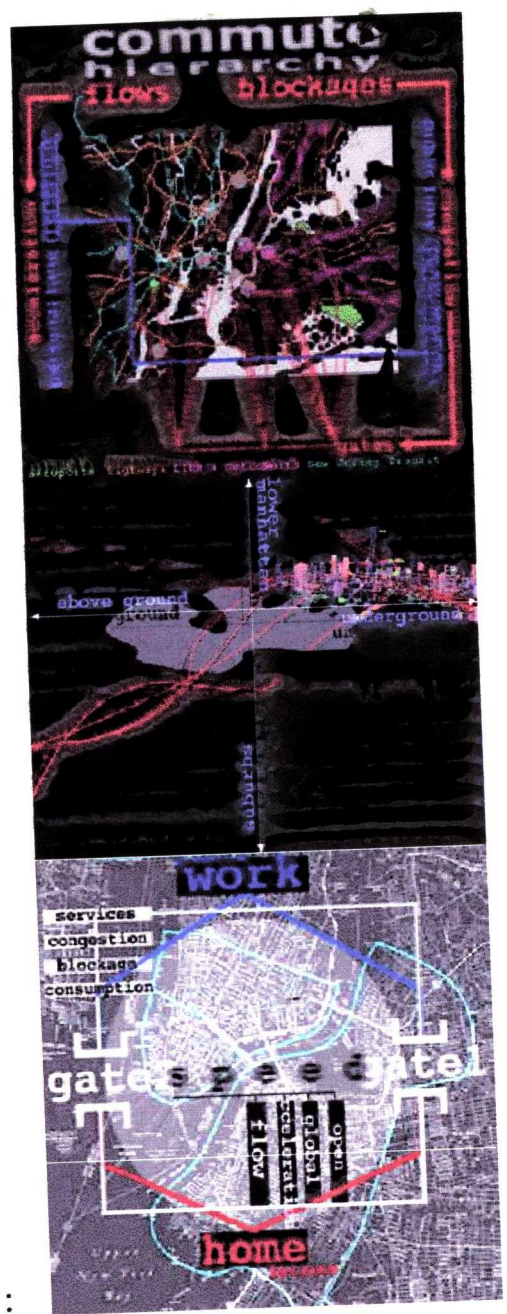
Hablando ahora sobre el tema de el re-uso urbano es importante señalar que un gran número de intervenciones urbanas se han llevado a la práctica a lo largo de los últimos años; situaciones históricas como la segunda guerra mundial, han llevado a arquitectos y urbanistas a buscar estrategias para reconstruir ciudades o simplemente para dar un mejor funcionamiento y desarrollo a las mismas, ciudades como Curitiba, Brasil, han implementado planes de desarrollo urbano por medio de los cuales el desarrollo y vida de sus habitantes se ha visto beneficiada en los últimos 40 años.



No solamente se trata de crear planes o estrategias de desarrollo urbano, además deben crearse planes de menor escala o planes seccionales, que son pequeños planes de desarrollo para un determinado sector, pudiendo tener una infinidad de propósitos como el desarrollo turístico, comercial, industrial, vial o habitacional (dependiendo del uso de suelo), los planes de este tipo mas conocidos son los planes del rescate de centros históricos o cascos antiguos de las ciudades. Ahora bien, en México pudiera ser un tema nuevo, pero en ciudad como Nueva York, Chicago, Santiago de Chile, Buenos Aires, París, Barcelona, etc., se han desarrollado planes secciones con propuestas que desde estudiantes hasta especialistas.

En Manhattan, por ejemplo, existen propuestas de corredores comerciales, intervenciones en estaciones de transporte subterráneo, paseos peatonales, todos estos desarrollados por jóvenes estudiantes interesados en el desarrollo de sus ciudades, propuestas similares al proyecto que se presenta en este documento se han realizado ya en ciudades como Barcelona, en donde se explotó cierta zona comercial de la ciudad generando 6000 nuevos empleos, además de impulsar el crecimiento económico de la misma, dicho centro se conoce con el nombre de Barcelona-Glories en donde además de espacios comerciales se agregan espacios para oficinas, habitacionales y microindustria (mistificación de uso de suelo), o en la ciudad de Santiago de Chile, en donde el centro de la ciudad y otros sectores se ha devuelto a la vida peatonal con acciones determinantes como el cierre de vías de tránsito vehicular generando vías colectoras al perímetro de estos sectores e implementando sistemas de transporte menos contaminantes como las bandas transportadoras en el caso de la estación central de esta ciudad.

Ahora atenderemos algunas tipologías :



tres.5

De las Tipologías A. Urbanas

continuación

1, INTERVENCIÓN URBANA NIVEL MACRO CURITIBA

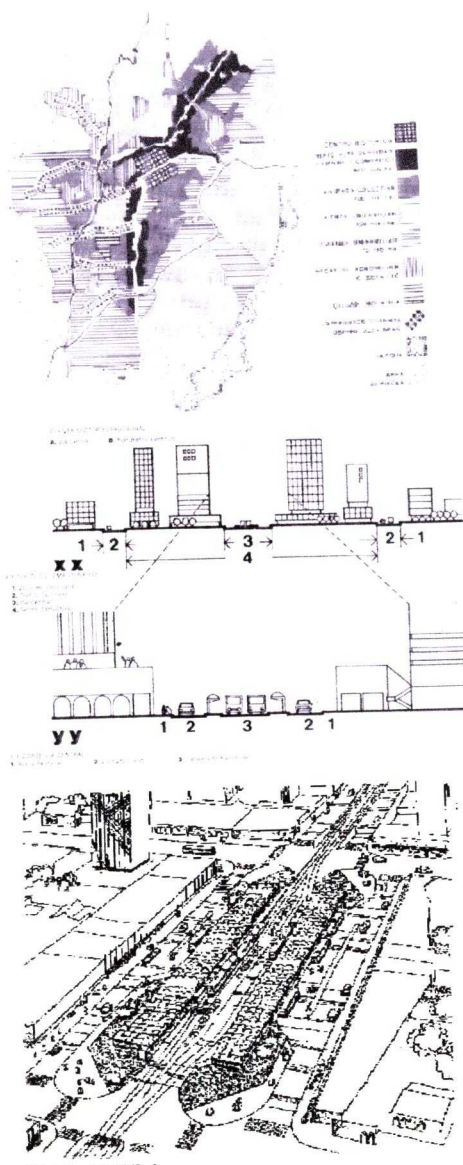
Localización: Curitiba, Paraná, Brasil.

Fecha: 1964

Beneficiarios: Población en general
1,034,629 habitantes,

Objetivo: Reorganización urbana
basada en un sistema de transporte
integrado.

Descripción: La calidad ambiental y la eficiencia económica de las ciudades dependen en gran manera de sistemas de transporte urbano que estén bien integrados con su estructura vial. Los Sistemas de Transporte Integrado consisten en una variedad de medios de transporte en una ciudad dependiendo éstos de las características geográficas, económicas, etc., de cada una de ellas. En muchas ciudades alrededor del mundo la clave para integrar un sistema de transporte, con la infraestructura y el uso de suelo de manera efectiva es prácticamente la prohibición del uso del automóvil y crear sistemas eficaces de transporte público. La producción de altos niveles de contaminación del aire, niveles inaceptables de congestión vehicular, el deterioro del medio ambiente, altas tarifas en el transporte público y los accidente ocasionados



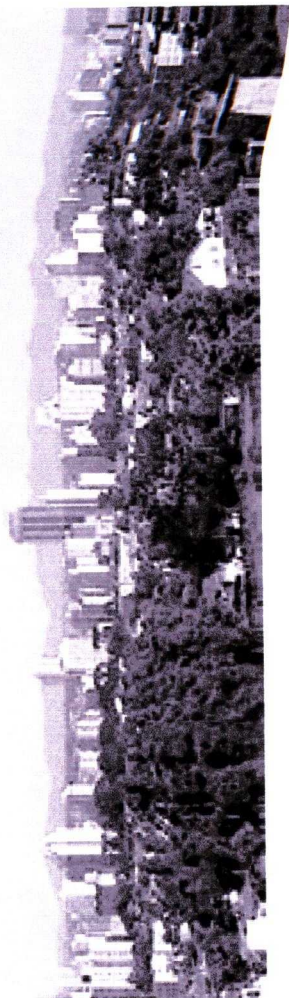
tres.5

De las Tipologías A. Urbanas

continuación

por éstos así como los elevados gastos médicos son producto de un mal sistema de transporte. La ciudad de Curitiba fue capaz de absorber de manera rápida el crecimiento poblacional sin deteriorar el medio urbano y sin perder su eficiencia económica al implementar políticas de desarrollo urbano basadas en zonificaciones y usos de suelo mixto a lo largo de ejes o corredores, luego estos corredores fueron dotados de sistemas de transporte público. El programa de uso de suelo designó a cada corredor vial funciones específicas considerando el medio de transporte óptimo para cada eje. Una vez que el sistema de transporte fue determinado, la estructura física de estos corredores fue alterada para soportar de manera óptima su viabilidad. Se crearon vías de transporte público separadas del transporte particular y éstas a su vez separadas de los andadores y ciclovías. El uso de suelo señala que el nivel de calle de estos corredores será de uso comercial o servicios y los niveles superiores serán de uso habitacional.

Resultados: Hoy día el Sistema de Transporte Público acapara el 70% de la población total con sistemas eficientes de horarios y rutas, así como monitoreo para la seguridad pública, se logró la descongestión del centro histórico y la preservación del patrimonio, la población está contenida dentro de sus límites geográficos, el costo del transporte es un 65% menor que en otras ciudades, se ahorran 150,591,000 litros de gasolina anuales.



2.INTERVENCIÓN URBANA NIVEL SECCIONAL LA ESTACIÓN CENTRAL

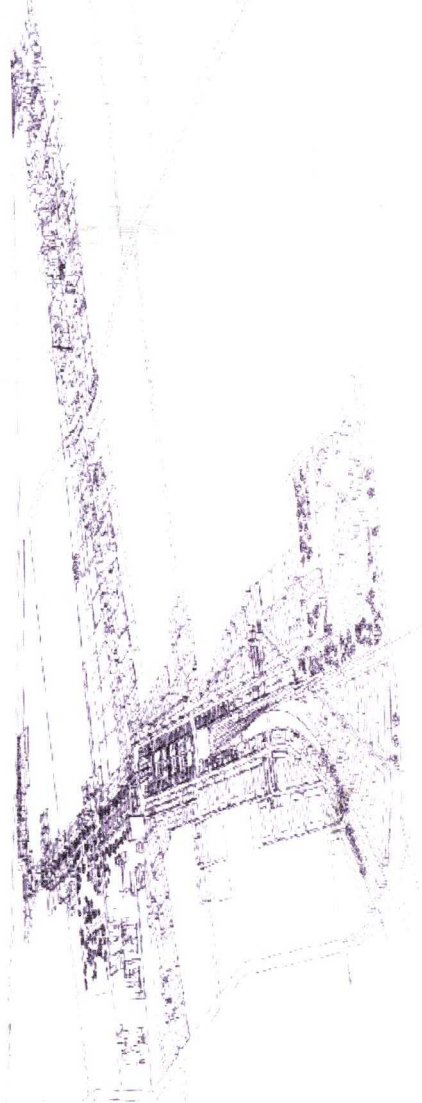
Localización: Santiago de Chile,
República de Chile

Fecha: 1998

Beneficiarios: Población local y flotante,
200 mil personas por día.

Objetivo: Renovación del sector para transformarlo en un polo de atracción turística, además de erradicar problemas de comercio ambulante, delincuencia y contaminación acústica y visual.

Descripción: Es un proyecto en el que se atienden factores como la vialidad, el transporte público, los estacionamientos, parques, jardines y la antigua estación de ferrocarriles, por medio de una integración física de áreas urbanas ya definidas que van desde la Plaza Argentina hasta la antigua estación, transformando todo el sector en un corredor de uso mixto que combina en distintos niveles todas las actividades propias de la zona. La creación de una nueva terminal férrea de larga distancia fue el medio por el cual se planteó este desarrollo seccional en donde el comercio, los servicios y la vida peatonal urbana son los principales factores de desarrollo. El proyecto indica en que niveles subterráneos se ubican las terminales férreas al igual que estacionamiento, estaciones de metro y otros transportes públicos conjugados con



tres.5

De las Tipologías A. Urbanas

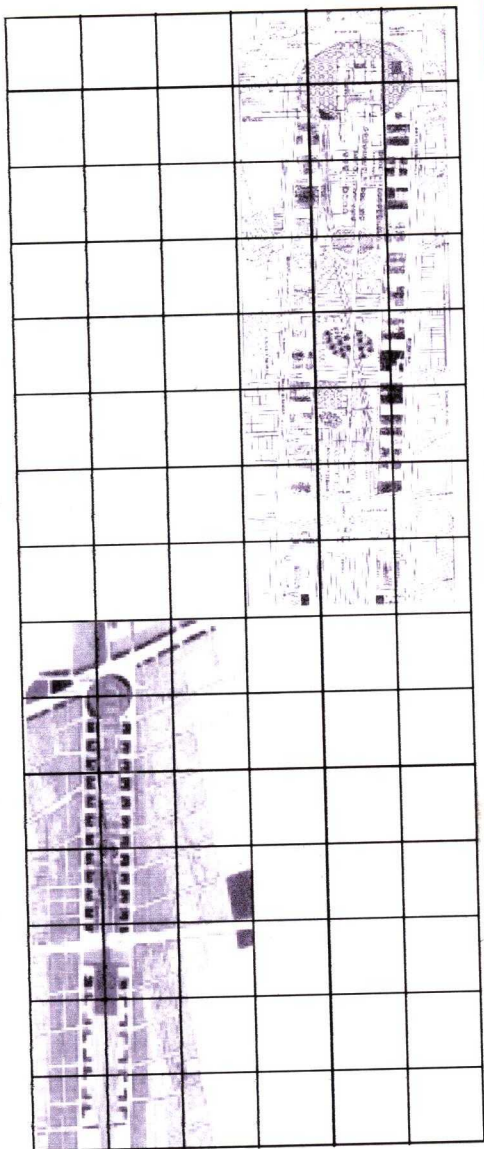
Las imágenes de esta página fueron
obtenidas de la revista:

"CA 72 Intervenciones Urbanas",
pág. 36-43

Colegio de Arquitectos de Chile

el comercio propio del sector. A nivel de calle el lugar se convierte en una plaza pública ambientada con palmeras, kioscos, bancas de forja, farolas coloniales y fuentes que por su trayecto longitudinal se combinan con medios de transporte de última tecnología como las bandas transportadoras. El uso de suelo indica las actividades del sector permitiendo en el mismo el uso habitacional en nivel superiores, este es un oferta para la construcción de edificios de altura aledaños a esta plaza peatonal. El desarrollo del proyecto se realiza en dos etapas, la primera destinada a la imagen al exterior (Plaza) y la segunda a la integración con la nueva estación, así como con la conexión física con la Plaza Argentina.

Resultados: La nueva estación de Santiago forma parte de un conjunto de obras que han ido devolviendo a través de los años la ciudad a los peatones, la necesidad del transporte personal es cada vez menor por la oferta de transporte público y sus acertados trayectos. La vida de las calles es producto de la funcionalidad de los elementos urbanos que conforman la ciudad.



Las imágenes de esta página fueron obtenidas de la revista:
"CA 72 Intervenciones Urbanas",
pág. 36-43
Colegio de Arquitectos de Chile

tres.5
De las Tipologías A. Urbanas
continuación

3. INTERVENCIÓN URBANA NIVEL SECCIONAL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO

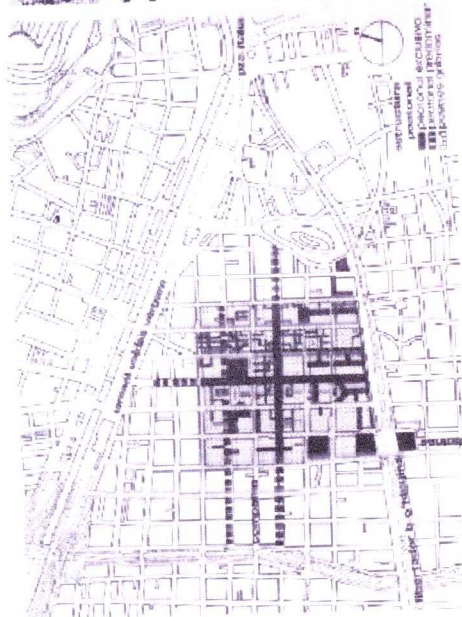
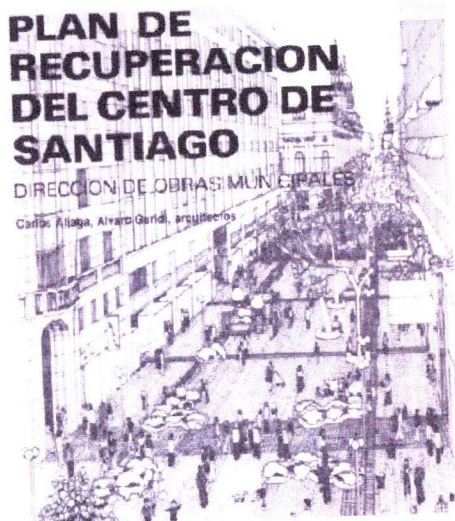
Localización: Santiago de Chile,
República Chile.

Fecha: 1997

Beneficiarios: Población local y flotante,
500 mil personas por día.

Objetivo: Inyectar de vida a la zona del
casco antiguo de la ciudad cambiando
usos de suelo, marcando zonas de uso
peatonal y rescate de patrimonio
histórico.

Descripción: Al igual que toda gran
ciudad los problemas de
congestionamiento vehicular en el
centro histórico de la ciudad de Santiago
de Chile fue determinante para plantear
una solución en la que además de
resolver este problema se analizaran otros
más como la dificultad de accesibilidad
peatonal, la falta de espacio de
circulación y encuentro peatonal, la
deficiente organización de rutas de
transporte masivo y el deterioro ambiental.
La solución determinada fue la creación
de un sector que parte de la plaza de
armas de la ciudad con radios de
influencia de tres manzanas (36 en total)
en los cuales el uso de las calles va desde
el peatonal exclusivo hasta el peatonal
predominante, esto es, existen calles en
las no entra el automóvil y otras en las que



tres.5

De las Tipologías A Urbanas

continuación

3. INTERVENCIÓN URBANA NIVEL SECCIONAL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO

Localización: Santiago de Chile,
República Chile.

Fecha: 1997

Beneficiarios: Población local y flotante,
500 mil personas por día.

Objetivo: Inyectar de vida a la zona del
casco antiguo de la ciudad cambiando
usos de suelo, marcando zonas de uso
peatonal y rescate de patrimonio
histórico.

Descripción: Al igual que toda gran
ciudad los problemas de
congestionamiento vehicular en el
centro histórico de la ciudad de Santiago
de Chile fue determinante para plantear
una solución en la que además de
resolver este problema se analizaran otros
más como la dificultad de accesibilidad
peatonal, la falta de espacio de
circulación y encuentro peatonal, la
deficiente organización de rutas de
transporte masivo y el deterioro ambiental.
La solución determinada fue la creación
de un sector que parte de la plaza de
armas de la ciudad con radios de
influencia de tres manzanas (36 en total)
en los cuales el uso de las calles va desde
el peatonal exclusivo hasta el peatonal
predominante, esto es, existen calles en
las que no entra el automóvil y otras en las que

PLAN DE RECUPERACION DEL CENTRO DE SANTIAGO

DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES

Carlos Riquelme, Alvaro García, arquitectos



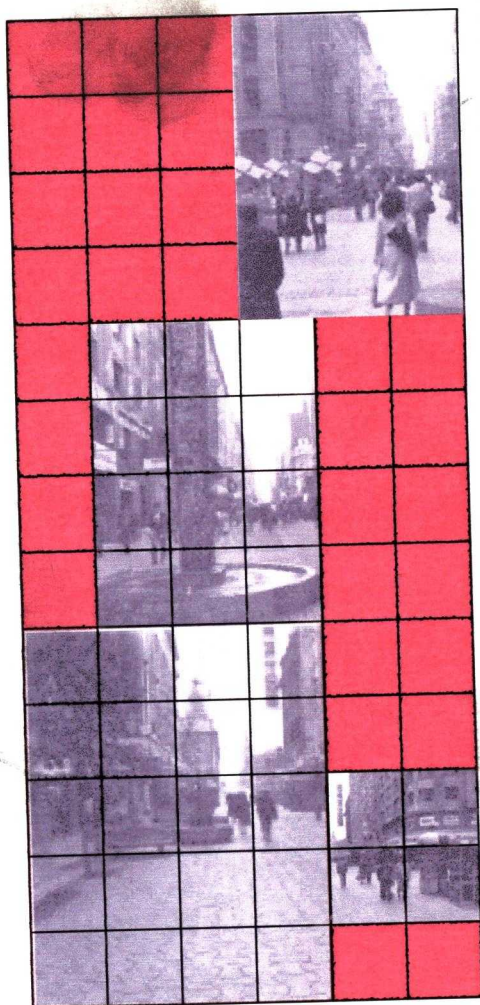
tres.5

De las Tipologías A. Urbanas

continuación

Las imágenes de esta página fueron
obtenidas de la revista:
"CA 92 Proyecto Urbano",
pág. 37-45
Colegio de Arquitectos de Chile

entra con precaución dando preferencia al peatón. El uso de suelo paso a ser comercial y de servicios apoyándose en el tejido urbano y promoviendo el reciclaje de edificios existentes para la creación de galerías y pasajes comerciales que cortan las manzanas en su interior. El uso peatonal exige el diseño de mobiliario urbano a escala humana ya que la zona se vive a altura menor de dos metros; por esto, si se camina por una de estas calles exclusivamente peatonales se encontrará con elementos diseñados como el pavimento, bancas, farolas, kioscos, imagen comercial, etc., al cruzar una calle de uso vehicular una discreta sirena alertará sobre el cambio de luz del semáforo del peatón para detenerse a la espera del paso del automóvil mientras canastas de basura están ubicadas en estos lugares al alcance de la mano para depositar los desechos sin molestia alguna o si la necesidad es refrescarse bebederos públicos también existen.



Resultados: Actualmente el radio de influencia rebasa las tres cuadras convirtiendo la zona original en un polo de desarrollo comercial y turístico, la vida del centro histórico se ve reflejada en la vida de las calles, mares de gente recorren éstas con el fin de llegar a sus lugares de trabajo o por necesidad de algún servicio ofertado en el sector. Por otro lado este plan se ha unificado a la iniciativa de transporte público integrado prohibiendo el acceso de automóviles particulares y obligando a los ciudadanos al uso de las rutas de buses y el sistema de transporte metro de la municipalidad de Santiago.

Las imágenes de esta página fueron obtenidas de la revista:
"CA 92 Proyecto Urbano",
pág. 37-45
Colegio de Arquitectos de Chile

tres.5
De las Tipologías A. Urbanas

continuación

CAPITULO TRES
DEL MARCO TEORICO

tres.5

De las Tipologías B. Centro Comerciales

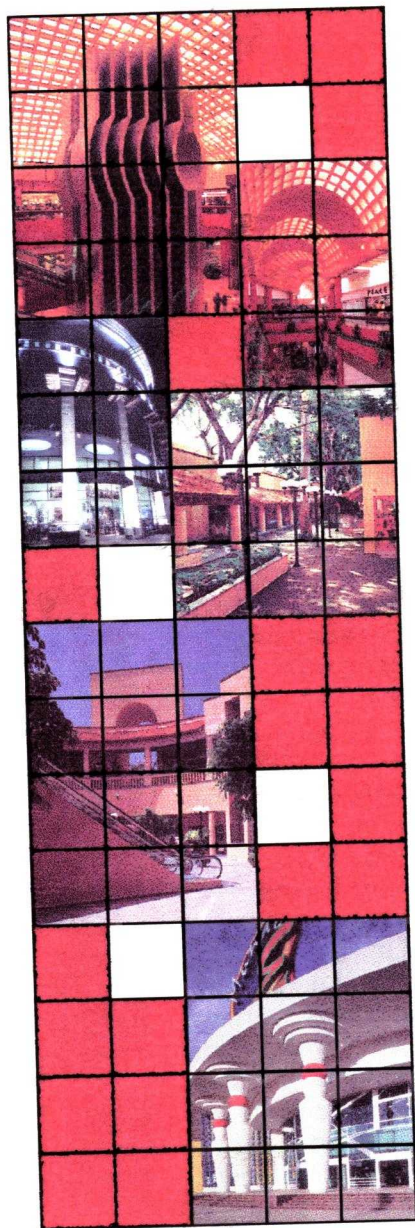
*...si las mujeres no fueran de compras,
los hombres andarían sin calcetines,
soy totalmente palacio ...*
El Palacio de Hierro

En los años 50's nace una nueva tipología en arquitectura, se trata de los Centros Comerciales, estos espacios nacen como sub-centros de comercio en las ciudades en que los centros de ciudad ya no daban abasto a la demanda de espacio, dichos sub-centros se desarrollan en las afueras de las ciudades a distancias tales que solo se podía arribar a ellos por medio de vehículos, creando en un principio una segregación social. Con el tiempo, los centros de ciudad comienzan a ser desocupados y las secretarías de hacienda comienzan a implementar planes para que los inversionistas regresen a ellos, estos planes consideraban entre otras cosas una donación de espacio en su primer nivel para el desarrollo del paisaje urbano por medio de plazas de acceso que hacían más atractivas las calles, así, dentro de un ciclo progresivo los nuevos Centros Comerciales toman esta tendencia y siguen desarrollándose conjuntos ahora con abiertos y en contacto con el exterior.

Este círculo ha ido enriqueciendo los programas de necesidades o de propuestas de los actuales Centros Comerciales, ahora la idea es que siendo espacios públicos de tipo privado fomenten la interacción social, enlazarse con el tejido urbano y olvidar la línea imaginaria del acceso, brindar seguridad, etc., a modo de medios urbanos contemporáneos, es decir una ciudad con calles interesante, públicamente activas, con diseño urbano tanto interior como exterior, lo cual genera un creciente potencial comercial.

A pesar de que los inicios de esta tipología arquitectónica tendían hacia un estilo internacional, hoy en día para tener éxito deben analizarse los valores culturales y sociales de las ciudades en donde son planteados para generar un carácter propio y evitar la universalidad.

En nuestro país los Centros Comerciales (como sub-centro urbano) han provocado la evolución de los nuevos desarrollos urbanos. En 1969 nace la Plaza Universidad en la cual una tienda ancla fomentará y activará el comercio de 91 locales comerciales organizados en cuatro patios comerciales organizados en cuatro patios que se comunican por medio de corredores techados, todos éstos, caminos a salas de cine. En 1971 se crea la Plaza Satélite como único centro de servicios y esparcimiento para la Ciudad Satélite en el norte de la Ciudad de México; en este Centro Comercial dos tiendas ancla se comunican por corredores cubiertos iluminados de manera cenital, vastos de locales comerciales con un nuevo concepto, el ser identificados por su aspecto visual; se pretendió que cada local tuviera identidad propia y no ser conocido por un número en su exterior. En 1993 la necesidad de espacio provoca que el Centro Comercial se derrame hacia los estacionamientos, se crean estructuras de varios niveles para estacionamiento y se hace una remodelación y replanteamiento del centro, siendo hoy en día, treinta años después, uno de los Centros Comerciales más importantes de la ciudad.



tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

El concepto de crear una ciudad abierta en donde la calle fomente una dinámica públicamente activa con banquetas, guarniciones, arroyos, árboles, etc., nace en el país con la "Plaza Tepeyac" en 1988. Nuevos Centros Comerciales con ideas de este tipo, con espacios abiertos, han sido creados en la década pasada, me refiero a la "Plaza Cuernavaca" y al "Pabellón Santa Fe", en este último, se implementa la idea del uso mixto del suelo y se combinan actos de comercio, habitacionales y servicios en una manzana a modo de barrio antiguo de la Ciudad de México.



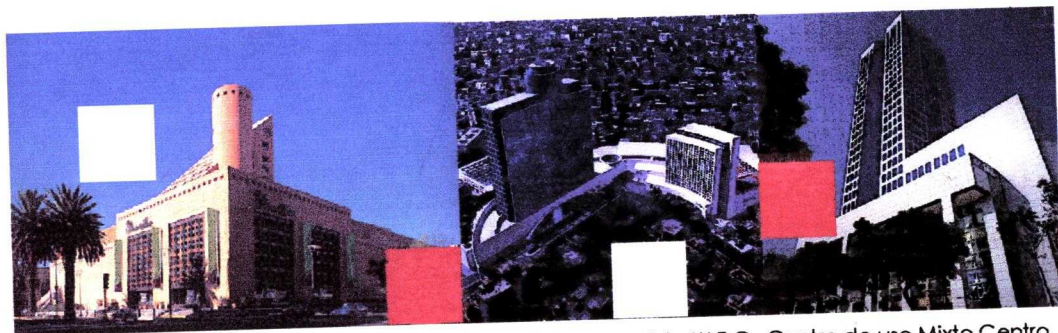
El centro de uso mixto "pasaje santa fe" intenta regresar la vida peatonal a las ciudad realizando una mixtificación de uso de suelo, logra integrar espacios de comercio, servicio y habitacionales en forma armónica de tal manera que los usuarios disfrutan el recorrer su mini ciudad entre oficinas, tiendas, espejos de agua, por medio de callejones que suben y bajan por todo el conjunto.

tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

La "Plaza Moliere 222", el "World Trade Center", el "Centro Insurgente", la "Plaza Galerías" y la "Plaza Galerías Inn", son ejemplos de la necesidad de funcionar el contexto con el elemento arquitectónico, son estos elementos urbanos que dan continuidad a un grupo de manzanas por medio de elementos arquitectónicos de tipo aéreo o subterráneo, por medio de los cuales se comunican edificios de usos mixtos. Por otro lado, la búsqueda de este progreso ha implantado nuevas ofertas de actividades en las que mezclan actos como las compras y el entretenimiento, así tenemos Centros Comerciales como "Mundo E" en la Ciudad de México (1998), en donde ocurren actos como el ir al cine, el café, la galería de arte, las boutiques, las tiendas especializadas, el gimnasio, el supermercado, o simplemente pasear por las calles de una ciudad bajo un cielo artificialmente azul.



Centro Comercial Plaza Moliere 222, Palancho, Ciudad de México.

Centro de uso Mixto W.T.C, Ciudad de México

Centro de uso Mixto Centro Insurgentes, Cd. de México

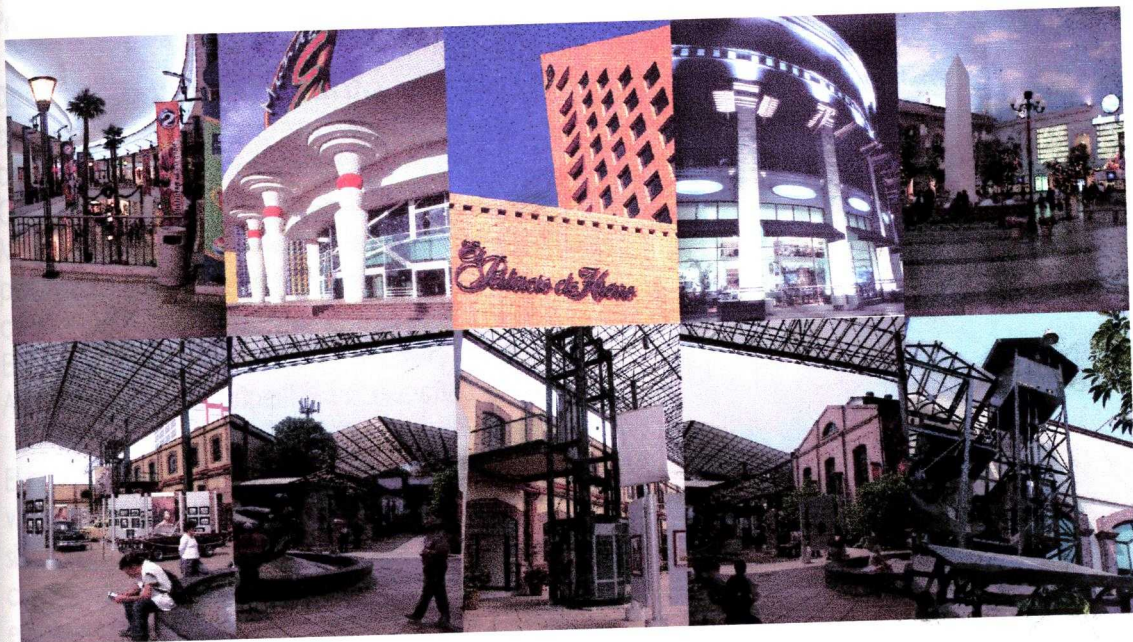


Centro Comercial Mundo E, Naucalpan, Edo. De México

tres.5
De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

En conclusión, los actos a desarrollarse en este tipo de sub-centros deberán ser múltiples, actualmente el uso de suelo en sitio a intervenir nos permite combinar espacios habitacionales con comercio, servicios y micro-industria, lo cual enriquece ampliamente la vida de cualquier sector al ser estas actividades las que fomentan la dinámica del lugar, "inyectar vida a la ciudad".



tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

1. CENTRO SANTA FÉ ENTERTAINMENT CENTER

Localización: Santa Fé, Edo. de México,
México.

Fecha: 2001

Objetivo: Ampliación de instalaciones
actuales de Centro Comercial Sta. Fé.

Proyecto: KMD México.

Descripción: Centro Santa Fé es un centro
de entretenimiento proyectado como
adhesión al ya conocido Centro
Comercial Santa Fe de la Ciudad de
México. Este proyecto esta programado
por zonas de entretenimiento tales
como La Vía Discovery, La Calle del
Entretenimiento, La Zona Club, El Jardín
Acuático y el Pabellón Celeste.

El concepto principal fue la creación de
vías peatonales que conectan los distintos
sitios entre sí, esta vía es de forma curva lo
cual promueve la experiencia de
exploración y descubrimiento a cada
paso además de ser acompañados
siempre de un río artificial.

Ya que el conjunto no puede ser visto
en su totalidad desde ningún sitio, los
diferentes sectores fueron creados con
características distintas entre sí, con la
finalidad de que cada visita sea
diferente para el usuario.



tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

2. CENTRO COMERCIAL LA STRADA

Localización: Ciudad de México,
México.

Fecha: 2001

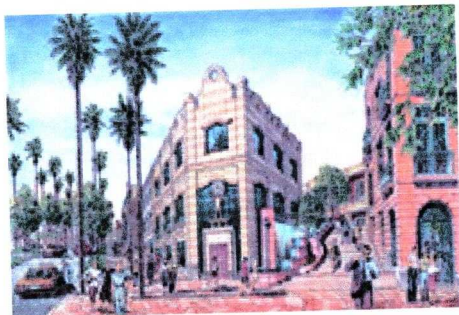
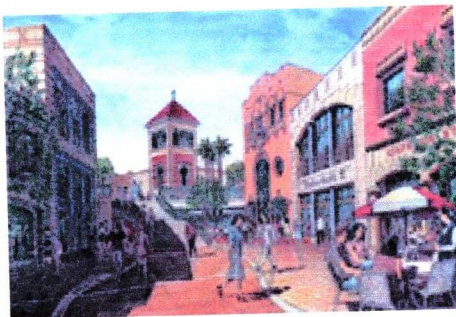
Objetivo: Creación de Centro
Comercial a modo de ciudad.

Proyecto: KMD México.

Descripción: El Centro Comercial
La Strada consiste en 403 edificios
históricos diferentes, cada uno con
una fachada distintiva por el uso de
sus acabados que varían entre las
distintas canteras,
ladrillo, o recubrimientos en pasta.

Los edificios comparten una misma
estructura al estar ubicados sobre un
estacionamiento subterráneo, pero
para los usuarios esta experiencia
parece ser de estructuras
independientes.

Un atractivo sistema de tránsito
gratuito unifica todo el conjunto al
recorrer todas sus calles. Las calles
son ambientas con esculturas urbanas,
fuentes y diseños de pavimentos
diversos.



tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

3. CENTRO COMERCIAL LA ISLA

Localización: Cancún, Quintana Roo, México.

Fecha: 1999

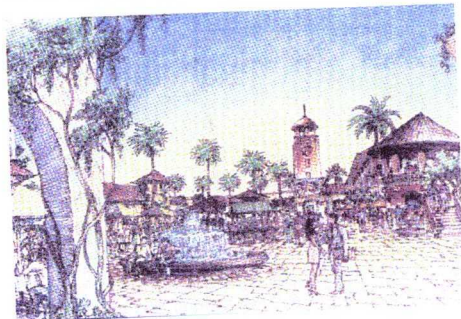
Objetivo: Creación de Centro Comercial a modo de ciudad.

Proyecto: Gicas / Grupo Architech

Descripción: La isla es un concepto de Centro Comercial distinto a los convencionales, su estilo es de los más novedosos en los México. El conjunto se planteó para ser un centro comercial, su concepto, proyecto e imagen, responde nuevamente a las expectativas y tendencias del mercado potencial o real existente.

La Isla se conceptualizó como una aldea caribeña mexicana. El conjunto es tematizado con un estilo que quizá ni siquiera existe. La Isla es una mezcla de estilos que procura evitar parecerse a un pueblito mexicano convencional y hace pensar al visitante que se encuentra en un sitio auténtico del Caribe Mexicano.

El esquema o planta consiste en una isla artificial creada por un río, alrededor de éste se crea un recorrido peatonal a lo largo de edificios de dos niveles cuyo

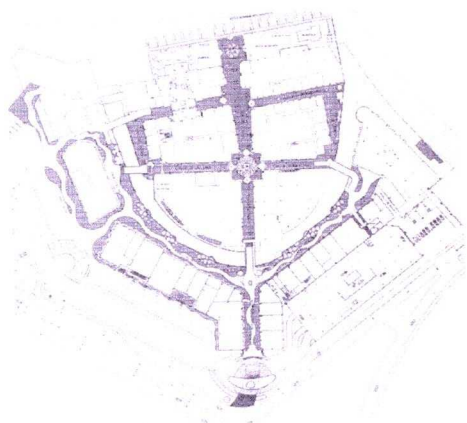
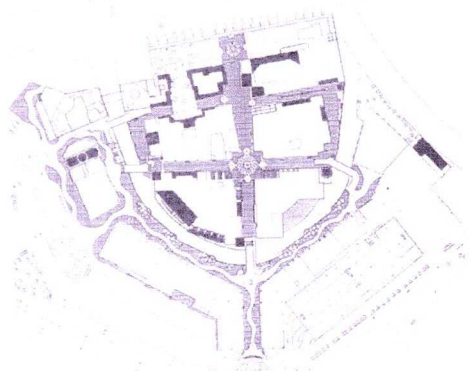


tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

estilo es más convencional que los de la aldea. El recorrido es relativamente fácil pero distinto en cada una de sus calles. De un lado del río se ubica estratégicamente el acuario y el delfinario y del otro Mayaventura y un conjunto de seis salas estadio de cine. El acceso al estacionamientos se da en tres lugares distintos del recorrido del río. La isla son calles, plazas y recorridos abiertos, cubiertos por espectaculares y modernas lonarías que brindan la protección necesaria a los visitantes. Más que un edificio, La Isla es un lugar, esa es su mayor virtud o secreto. Difícilmente se puede encontrar una aldea con espacios urbanos de todo tipo, ríos, marinas, plazas, calles y avenidas; una arquitectura que apesar de su falsedad pero gracias a su buena realización, crea la ilusión de un viaje a otro tiempo y contexto geográfico.



tres.5

De las Tipologías B. Centros Comerciales

continuación

CAPITULO CUATRO
DE LOS CRITERIOS DE INTERVENCION

CUATRO.1

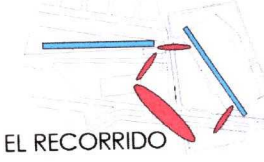
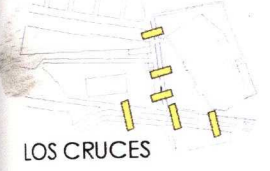
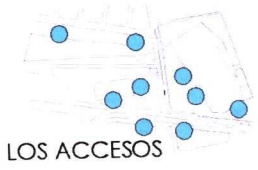
De los Conceptos de Diseño

El producto de una dedicada investigación arroja una infinidad de datos que en piezas sueltas forman un conjunto de conceptos que al organizarlos dan una clara idea de la realización del proyecto a diseñar. El contenido teórico de cada uno de ellos es traducido en una sencilla imagen de carácter caricaturesco que con solo verla nos recuerda las ideas básicas que contiene y como deben ser integradas en el proceso de diseño.

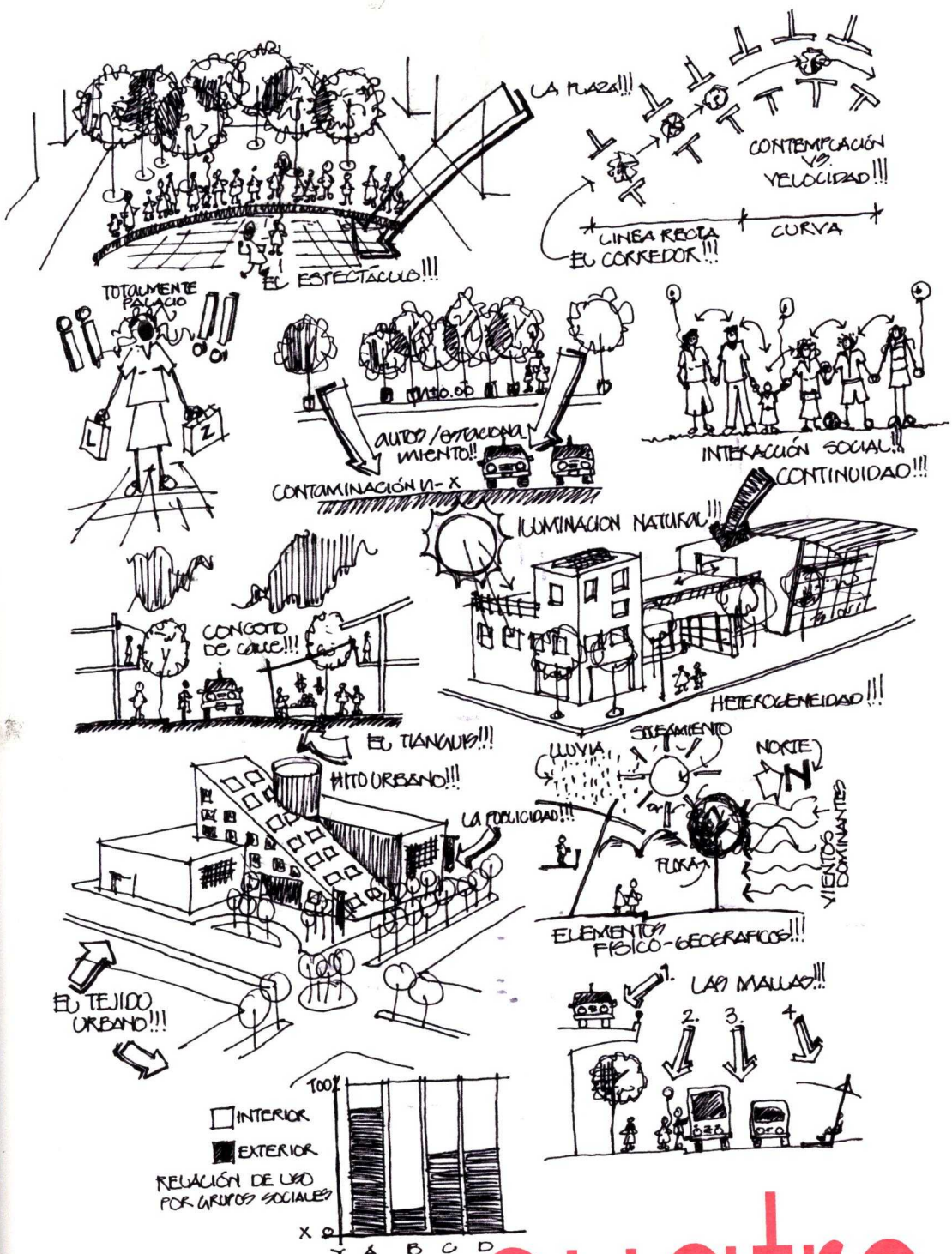
Quizá el trabajo de conceptualización tenga un grado de dificultad mayor que otros por el trabajo que conlleva reducir toda una teoría a palabras o imágenes clave que sean fáciles de entender.

Entiendo ahora que este desarrollo conceptual formula también cuestionantes sobre cómo manejar un hilo conductor entre ellos, esta respuesta es más fácil de analizar con el resultado que el desarrollo del proyecto o propuesta urbana en sí misma.

A continuación integro dichas imágenes esperando sean fáciles de comprender como ideas generadoras y traducciones de letras contenidas en páginas anteriores:



CAPITULO CUATRO
DE LOS CRITERIOS DE INTERVENCION
cuatro
De los Conceptos de Diseño



cuatro.1

De los Conceptos de Diseño

comunicación

CAPITULO CUATRO
DE LOS CRITERIOS DE INTERVENCION

CUATRO.2

De los Factores de Diseño

Durante el estudio de los elementos que forman la totalidad del espacio a intervenir existen algunos que por su particularidad rebasan los límites de la conceptualización exigiendo un minucioso análisis de ellos mismos, estos elementos son tan propios del lugar que se caracterizan por lo mágico o ritual con lo que la gente los sigue o reconoce sin siquiera tener conciencia de ellos.

Los elementos antes mencionados se analizan a continuación bajo el siguiente orden:

- A. Actos y ritos de lugar
- B. Cronograma de Actos
- C. Definición Urbana/Social del lugar
- D. Usos de Suelo
- E. Conexiones urbanas con el sector
- F. Puertas
- G. Lectura Urbana
- H. Tensiones del lugar
- I. Flujos del lugar

A. ACTOS Y RITOS DEL LUGAR

COMER
CIO

Oferta de productos de primera necesidad (despensa)
Oferta de servicios de toda clase (bancos, copias, fotografía, ropa, comida, etc)

TRAS
LA
DO

Punto de afluencia vehicular por concentrar nudos de vialidades de tipo primario y secundario de la ciudad.
Punto de trasbordo o intercambio al concentrar un gran número de rutas de transporte público.

A. ACTOS Y RITOS DEL LUGAR continuación

PER
MA
NEN
CIA

Espera para intercambio de transporte.
Punto local de trabajo.
Punto de entretenimiento nocturno.
Espacio de vivienda y recreación.

PA
SEO

Paseo de "compritas".
Paseo de "ir al súper".
Paseo de fin de semana, "ir a las américas".

B. CRONOGRAMA

Horario	Comercio Venta	Comercio Consumo	Traslado	Entretenimiento	Servicios	Habitacional	Paseo
09:00 a 12:00							
12:00 a 14:00							
14:00 a 16:00							
16:00 a 18:00							
18:00 a 20:00							
20:00 a 22:00							
22:00 a 00:00							
00:00 a 02:00							
02:00 a 04:00							
04:00 a 07:00							
07:00 a 09:00							

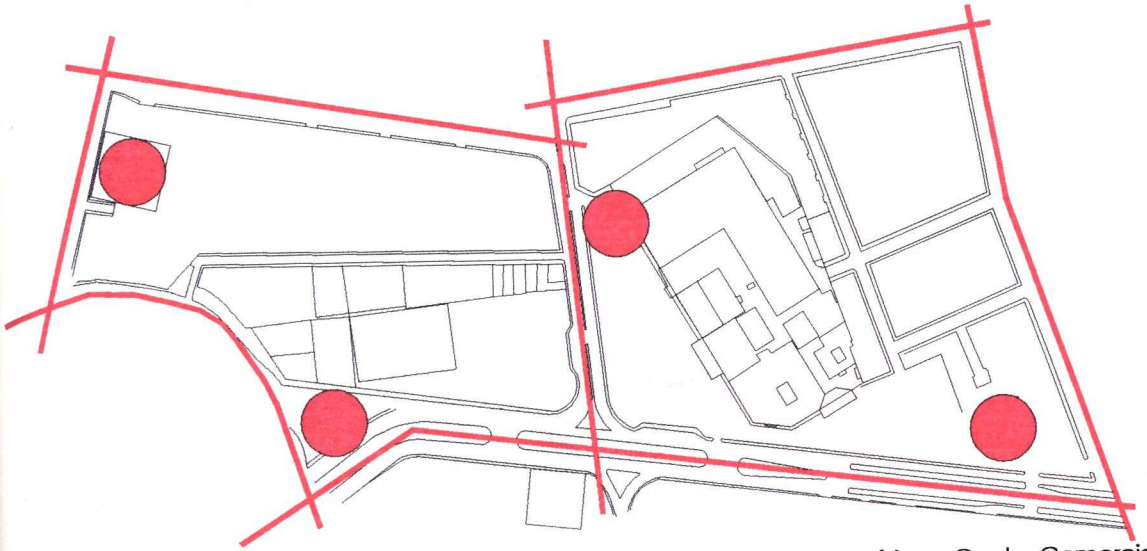
- USO NULO
- USO MEDIO
- USO INTENSO

cuatro.2

De los Facores de Diseño

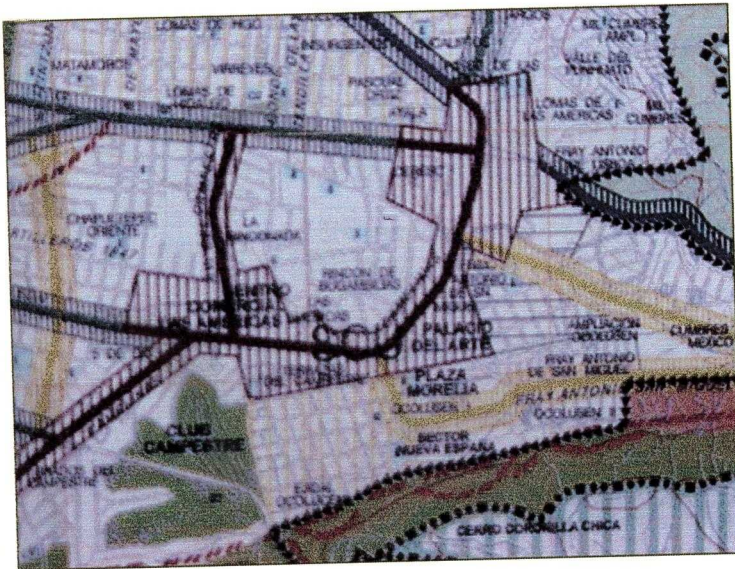
continuación

C. DEFINICIÓN URBANA/SOCIAL DEL SECTOR



Este sector es determinado socialmente por el Centro Comercial Las Américas, Centro Comercial Servicentro, Torre Financiera y el Ancla, pero de manera urbanística se crea una poligonal con el fin de cerrar una macro-manzana en base a las calles existentes que lo definen, esto es: Avenida Camelinas, Avenida Las Américas, Calle Brasil, Avenida Enrique Ramírez, Calle Artilleros de 1947, Calle Amado Camacho, José María Iglesias y Boulevard García de León.

D. DEFINICIÓN POR USO DE SUELO



Uso de suelo:
Uso Mixto Corredor Central

Uso Mixto:
Habitacional / Comercial
Servicios / Equipamiento

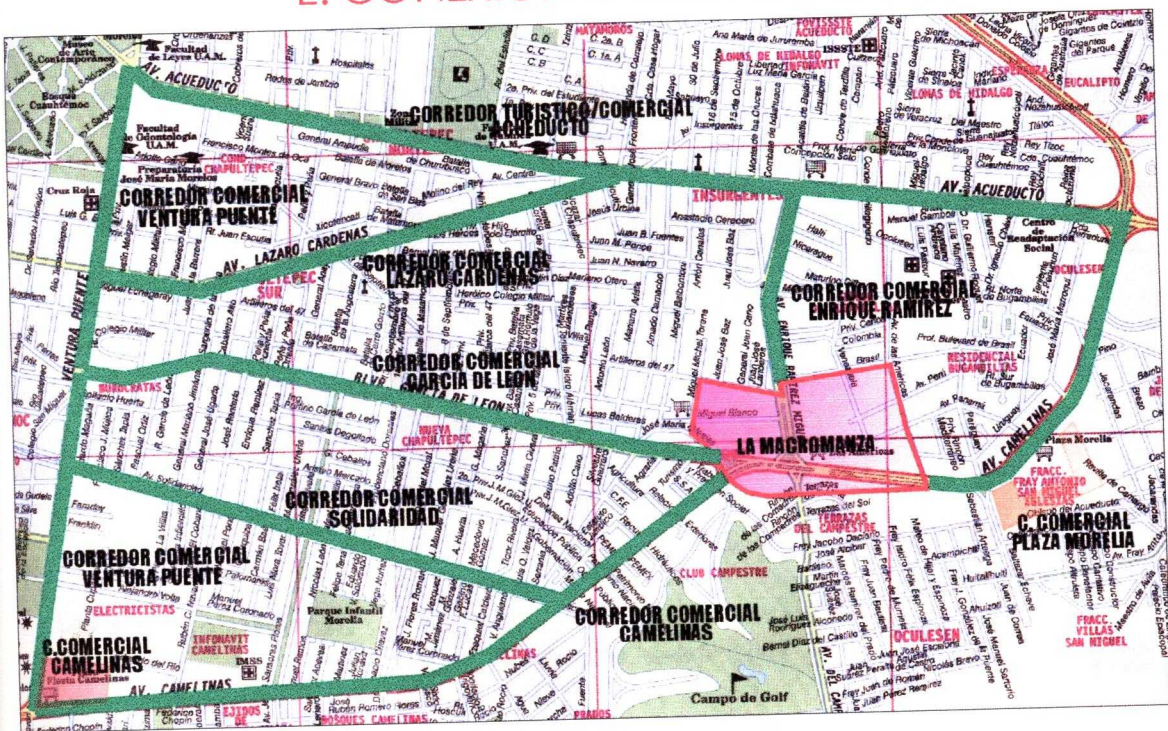
Imagen obtenida de la Carta Urbana para el Programa de Desarrollo Urbano de Morelia, 1998 - 2015. Instituto Municipal de Desarrollo Urbano de Morelia, IMDUM

cuatro.2

De los Facores de Diseño

continuación

E. CONEXIONES URBANAS CON EL SECTOR



F. PUERTAS AL SECTOR

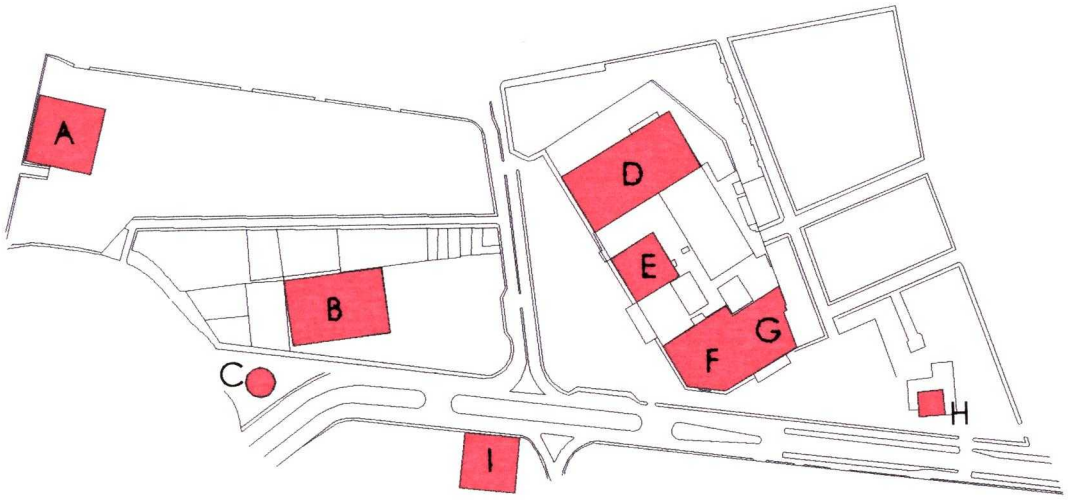


cuatro.2

De los Facores de Diseño

continuación

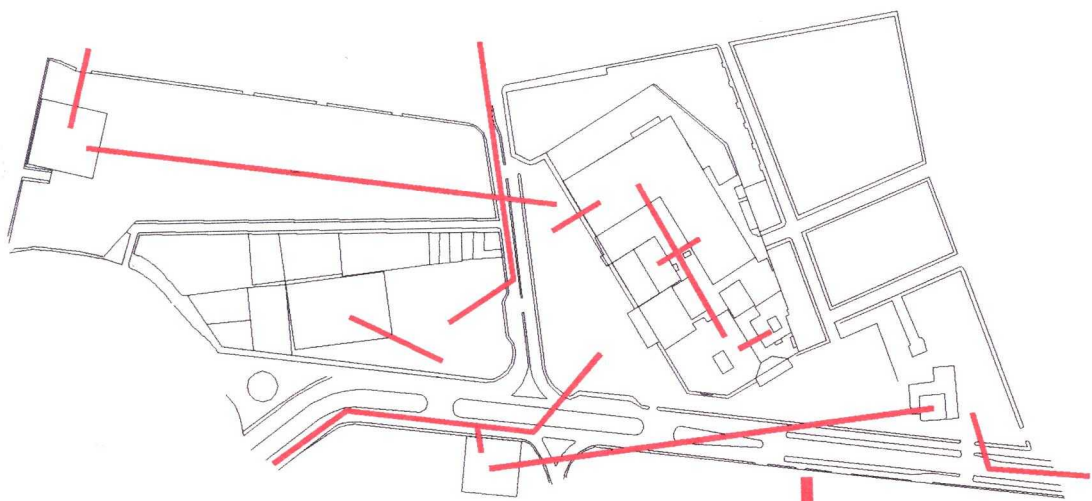
G. LECTURA URBANA



- A. Tobogán Gigante
- C. El Ancla
- E. Sears
- G. Sanborns
- I. Edificio Bancomer

- B. Suburbia
- D. Comercial Mexicana
- F. Fábricas de Francia
- H. Torre Financiera

H. TENSIONES DEL LUGAR



cuatro.2

De los Facores de Diseño

continuación

I. FLUJOS DEL LUGAR



Algunas definiciones:

Actos y Ritos: Son el conjunto de actividades características y propias que un grupo de personas realiza de manera no obligada en un determinado sector.

Cronograma: Organización temporal de un conjunto de actividades propias de un sector que determina la cantidad y calidad de uso del mismo.

Usos de suelo: Actividades específicas a las que se dedica determinado sector.

Conexiones urbanas: Ligas físicas de un lugar urbanísticamente identificable con otros.

Puertas: Puntos factibles de acceso a un determinado sector.

Lectura urbana: Facilidad con la que los individuos pueden reconocer y organizar las partes de un sector de manera coherente en base a sitios sobresalientes o elementos fácilmente identificables.

Tensiones: Atracción de un elemento urbano con otro como resultado de las actividades que se producen en ellos.

Flujos: Recorridos establecidos por las necesidades de las personas o usuarios de un lugar.

CAPITULO CUATRO
DE LOS CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

CUATRO.3

De la Legislación Urbana

El contenido de este apartado hace referencia a la legislación que regula los aspectos concernientes a los planes de renovación urbana en nuestro estado, la información es una transcripción de los artículos de interés del Plan de Desarrollo Urbano de Michoacán; datos que influyen de manera directa en la realización de este proyecto:

Artículo 5º. La ordenación y regulación del territorio estatal se realizará mediante:

- I. El Programa Estatal de Desarrollo Urbano.
- II. Los Programas Municipales de Desarrollo Urbano.
- III. Los Programas que ordenen y regules zonas conurbadas.

Coadyuvarán al mismo propósito, programas derivados de los anteriores. Programas de Desarrollo Urbano que ordenen y regules el área comprendida dentro de los centros de población; Programas Parciales de aplicación en un área determinada de un centro de población; Programas Sectoriales que definan las acciones en campo de actividades específicas, tales como el transporte, la vivienda, el equipamiento y otros de naturaleza semejante, y Programas Regionales, que en materia de desarrollo urbano, abarquen dos o mas municipios.

Artículo 9º. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

XXIV. **MEJORAMIENTO:** La acción tendiente a reordenar o renovar las zonas de incipiente desarrollo o deterioradas, física o funcionalmente, de un centro de población.

XXXVI. **USOS:** Los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un centro de población.

Artículo 14. Corresponde a los ayuntamientos:

V. Coordinarse con el Ejecutivo del Estado para la realización de acciones que tienda a la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centro de población, de conformidad con los programas de desarrollo urbano municipales, de centro de población y los que de ellos se deriven.

Artículo 21. La Comisión Estatal de Desarrollo Urbano tendrá las atribuciones siguientes:

VII. Analizar y proponer acciones en materia de conservación y mejoramiento de sitios, fincas y monumentos de patrimonio cultural y natural.

Artículo 27. La constitución de asociaciones o patronatos para promover la planificación, conservación y mejoramiento de los centros de población, deberá ajustarse a los lineamientos siguientes:

I. Se constituirán como asociaciones de participación social con reconocimiento del Ayuntamiento;

II. Las acciones que realizarán se precisarán en el programa de desarrollo urbano correspondiente al centro de población, zona rural o proyecto específico relativo a determinado lugar de interés de la comunidad.

III. Tendrán atribuciones de promoción, asesoría, ejecución y vigilancia de las acciones que se autoricen en los programas y proyectos, y

IV. Elaborarán y aprobarán su reglamento, en un lapso no mayor de 90 días naturales a partir de la constitución del organismo.

Artículo 30. La planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y la ordenación de los asentamiento humanos constituyen las acciones fundamentales previstas por el párrafo tercero del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a fin de lograr un desarrollo armónico y equilibrado en todo el territorio estatal.

Artículo 33. La planeación del desarrollo urbano en la Entidad, se llevará a cabo a través de un Sistema Estatal integrado por los siguientes programas:

I. Básicos:

- a). El Programa Estatal de Desarrollo Urbano;
- b). Los programas Municipales de Desarrollo Urbano, y
- c). Los Programas de ordenación y regulación de las zonas conurbadas.

II. Derivados:

- a). Los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población;
- b). Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano;
- c). Los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano, y
- d). Los Programas Regionales de Desarrollo Urbano.

Artículo 34 Los programas de desarrollo urbano básicos, son aquellos que se consideran como indispensables para la planeación urbana local. Los programas urbanos derivados son aquellos que se desprenden de los básicos y tienen como finalidad regular un área o componente del desarrollo urbano con mayor detalle físico o técnico.

Artículos 35. Los Programas básicos y derivados que integran el Sistema Estatal de Planeación del Desarrollo Urbano, serán congruentes en lo consecuente, con los planes y programas que expida el Gobierno Federal, con base en las Leyes de Planeación y General de Asentamientos Humanos. Los programas derivados de desarrollo urbano, son emanados de los Planes Estatal y Municipales de Desarrollo, según corresponda en cada caso y atiendan a la ejecución de sus políticas y estrategias.

Artículo 53. Los Programas Sectoriales regulan los elementos y componentes que integran una actividad o servicio específico del desarrollo urbano y contendrán lo señalado en el artículo 36 de esta Ley.

Artículo 86. La fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, de posesión de cualquier otro derivado sobre bienes inmuebles ubicados en dichos centros, cualquiera que sea su régimen jurídico, se sujetará a las normas contenidas en los programas de desarrollo urbano y en las determinaciones de provisiones, usos, destinos y reservas, derivadas de los mismos.

Artículos 87. Los programas municipales de desarrollo urbano, señalarán las acciones específicas para la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población situados en sus respectivas jurisdicciones territoriales y establecerán la zonificación correspondiente en congruencia con el Programa Estatal de Desarrollo Urbano.

Artículo 88. Las acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, se considerarán como programas parciales y deberán ajustarse a lo dispuesto en los artículos 50, 51 y 52 de esta Ley.

Artículo 89. Los propietarios o poseedores de los predios incluidos en los programas parciales deberán cumplir con las obligaciones derivadas de los mismos; para este efecto podrá celebrar convenios entre sí, con los gobiernos federal, estatal y municipales.

Artículo 90. En el caso que los propietarios o poseedores no cumplan con las obligaciones o convenios indicados en el artículo anterior, el Gobierno del Estado podrá decretar la expropiación por causa de utilidad pública e interés social, en los términos de la legislación correspondiente.

Artículo 91. Los programas de desarrollo urbano deberán contener los requisitos, efectos y alcances a que estarán sujetas las acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y dispondrán las normas específicas con base en esta Ley, para:

I. La asignación de usos y destinos compatibles

II. La formulación, aprobación y ejecución de los programas parciales que señalen las acciones, obras y servicios.

III. La celebración de convenios con las dependencias y entidades públicas y la concentración de acciones con las representaciones de los sectores social y privado;

IV. La adquisición, asignación y destino de inmuebles por parte de los gobiernos estatal y municipales.

V. La promoción de estímulos así como la prestación de asistencia técnica y asesoría.

Artículo 103. El mejoramiento es la acción tendiente a reordenar o renovar las zonas de incipiente desarrollo o deterioradas, física o funcionalmente, de un centro de población.

Artículo 104. Los programas de desarrollo urbano para el mejoramiento en los centros de población, atenderán cuestiones como:

II. El ordenamiento, la renovación, regeneración, restauración o la densificación de áreas urbanas deterioradas.

Artículo 105. Las zonas de los centros de población y sus elementos, que estén afectados en su funcionamiento o en su estado físico, serán delimitados en los programas de desarrollo urbano y consideradas como áreas sujetas a mejoramiento a fin de habilitarlas, rehabilitarlas, reordenarlas o renovarlas.

Artículo 122. Para los fines que se precisan en este capítulo, la compatibilidad e incompatibilidad de las funciones de los usos y destinos del suelo en áreas o predios, se sujetarán a lo dispuesto por los programas de desarrollo urbano, normatividad y reglamentación aplicables al caso concreto.

Artículo 123. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, las funciones urbanas son compatibles, de compatibilidad condicionada o incompatibilidad como sigue:

I. AREAS CON USO HABITACIONAL

b). URBANO DE ALTA Y MEDIA DENSIDAD. Son compatibles: vivienda, comercio diario, periódico, restaurante y centro comercial; plaza y centro social; deporte, cultura, instituciones de investigación, ciencia o tecnología, servicios médicos, hospital general y asistencia social; administración, comandancia de policía, estación de bomberos y, agencia de ministerio público o tribunal; despachos y oficinas, telecomunicaciones. Tienen compatibilidad condicionada; comercio especializados, industria artesanal o pequeña, áreas y locales para espectáculos fijos y temporales, estadios y arenas; áreas para feria y exposición; educación media superior; hospital de especialidades; reclusorio; talleres de oficio; prensa; terminal de autobuses urbanos; cementerios y gasolineras; y son incompatibles; abasto; industria mediana y pesada y equipamiento de apoyo a las misma; gasera, terminal de autobuses suburbanos y foráneos, estación de ferrocarril, puerto aéreo y marítimo; y basurero.

I. ÁREAS CON USO COMERCIAL.

a). AL DETALLE. Son compatibles; vivienda, comercio diario, periódico, restaurante y centro comercial; plaza, áreas y locales para espectáculos fijos y temporales y centro social; deporte y turismo; educación elemental y básica, cultural e instituciones de investigación, ciencia y tecnología, servicios médicos, hospital general y asistencia social; administración, comandancia de policía, estación de bomberos y agencia de ministerio público; despachos y oficinas; telecomunicaciones y prensa; y terminal de autobuses urbanos.

Información transcrita de la "Ley de Desarrollo Urbano de Michoacán",
Edición 2002,
publicada en el periódico oficial no. 45, quinta sección
de fecha 15 de junio de 1995,
impreso en fecha 11 de marzo de 2002.

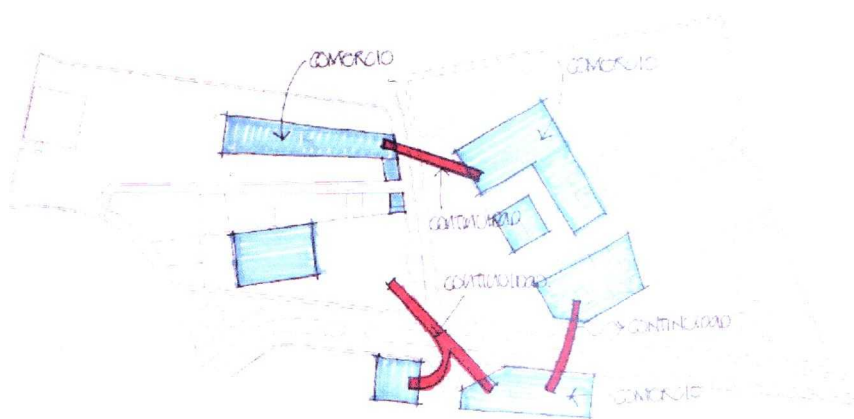
CAPITULO CINCO
DE EL PLAN SECCIONAL DE RENOVACION
CINCO.1
De el Proceso de Diseño

El proceso de diseño arquitectónico implica toda una metodología que consiste en el análisis de programas, elaboración de diagramas de flujo, matrices de relación, estudio de áreas, esquemas de zonificación y burbujas, revisión por funcionalidad, análisis volumétrico formal, hasta llegar a la propuesta, por otro lado, los estudios de tipo urbano estudian otros puntos como los factores físico-ambientales, humanísticos, artificiales y adicioneles para realizar un diagnóstico y conocer el potencial del lugar, enseguida se marcan objetivos de diseño en base a un programa de necesidades para así llegar a la propuesta.

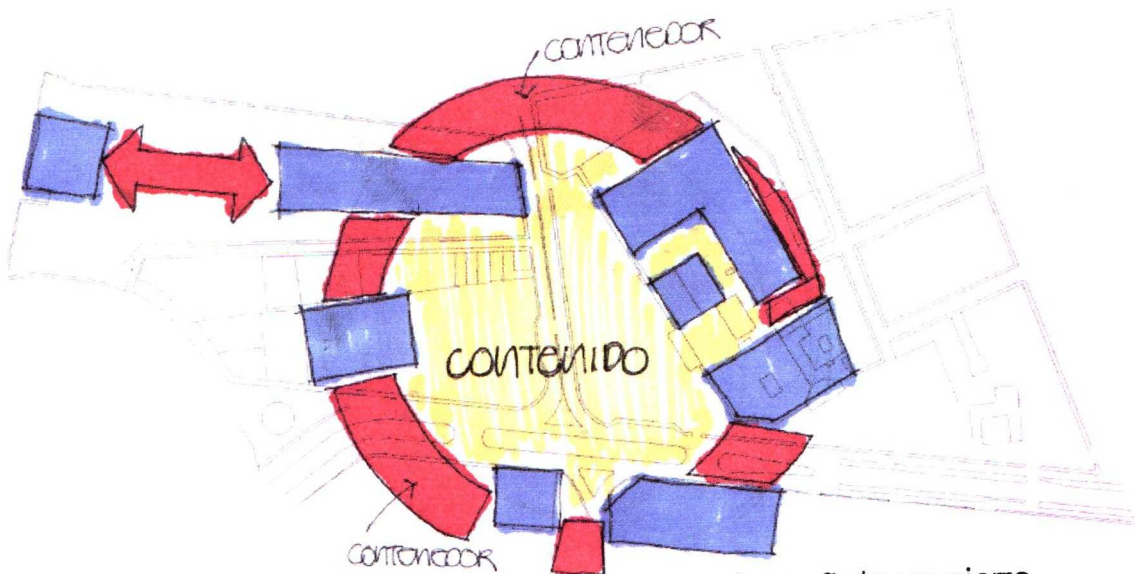
En este caso, la metodología utilizada fue una conjugación de estos dos procesos, atendiendo todos los aspectos urbanos sin olvidar la línea arquitectónica en sus aspectos funcionales y estéticos.

Rectas, curvas, manchas, colores, texturas, croquis, van conformando el producto final o la propuesta de diseño, todo ello como resultado de los factores estudiados, analizados y cuestionados en el proceso de investigación del tema y sintetización en conceptos o ideas.

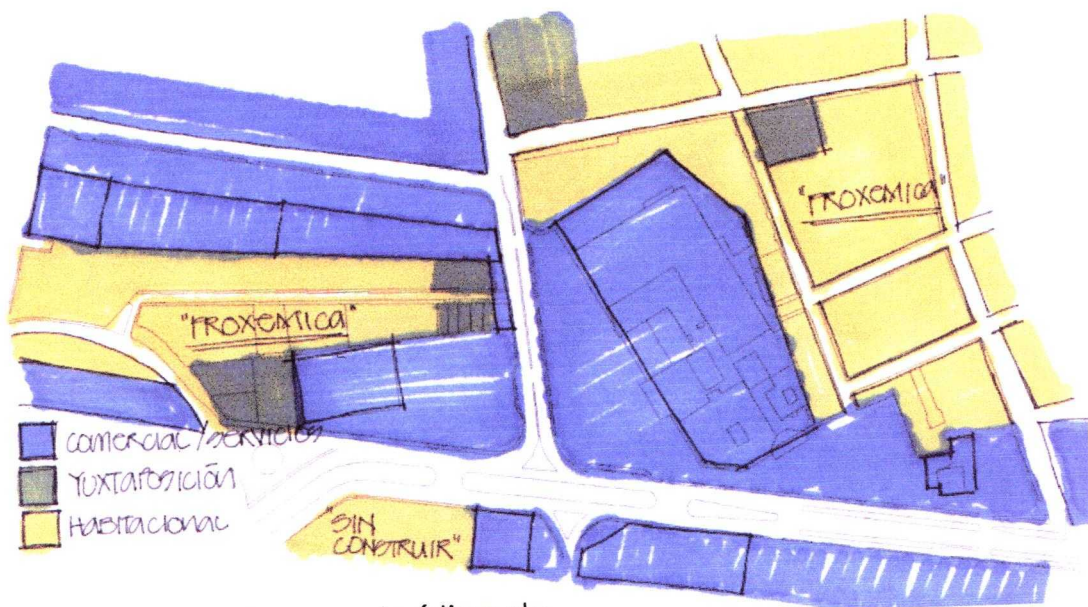
En este apartado se muestra un grupo representativo de la evolución en el proceso de diseño empleado:



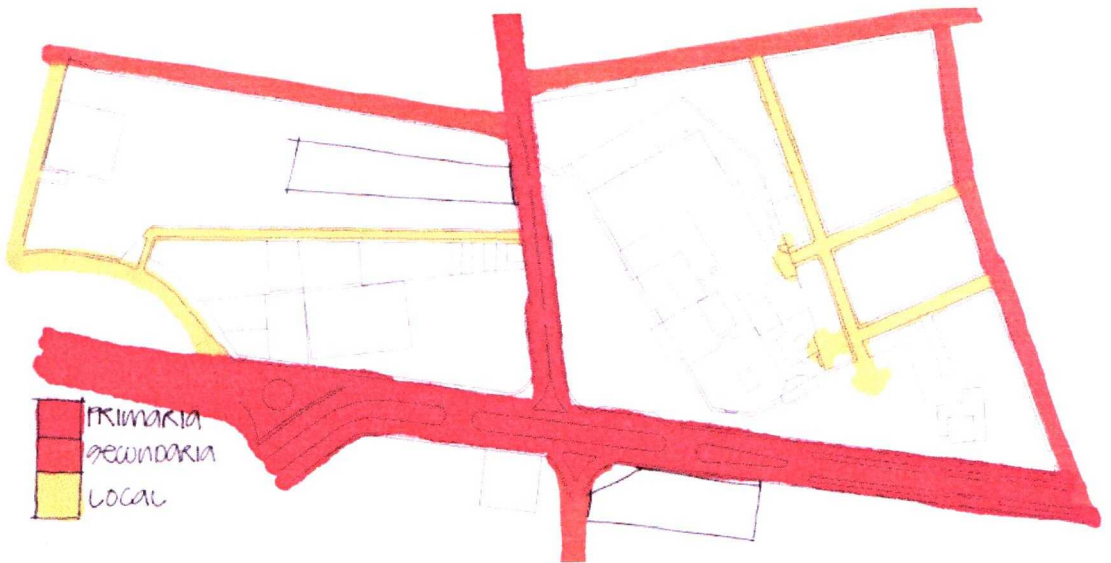
1. Identificación de los elementos principales del sector (azul) y la necesidad de su continuidad en las direcciones indicadas (rojo).



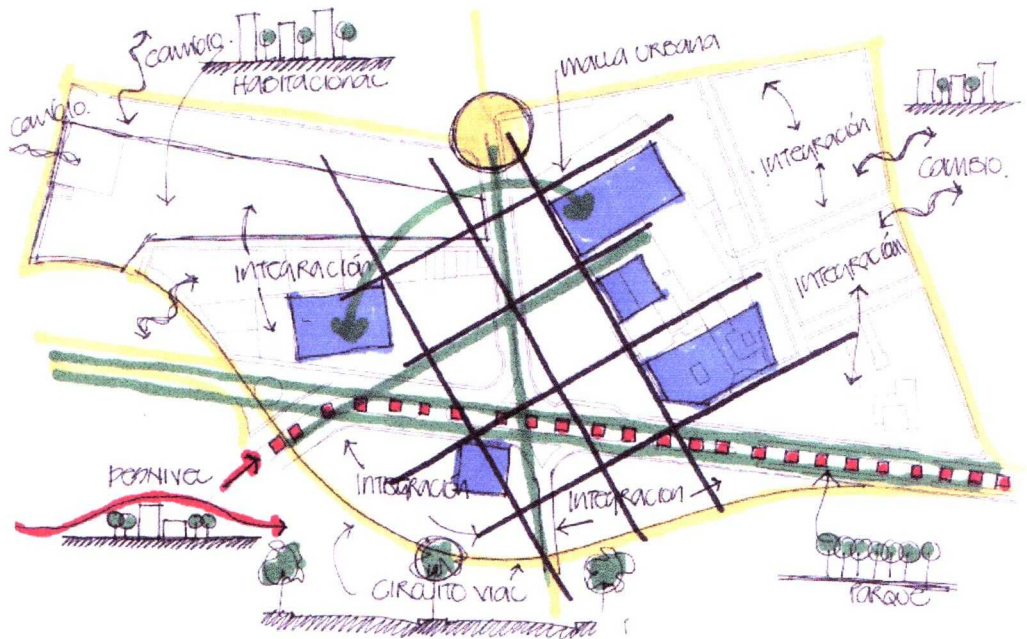
2. La continuidad necesaria entre los elementos señala un cierre virtual (rojo) a modo de contenedor de actividades, creandose además un espacio contenido carente de actos (amarillo).



3. Proxémica es la característica de los elementos urbanos por continuar o asimilar sus actividades gracias a la proximidad que hay entre ellos, pasando por fases de transición.



4. El análisis de las vialidades nos determina la extensión horizontal de el área conveniente a intervenir, coincidiendo ésta con los límites marcados por el uso de suelo.



3. Por último tenemos la integración de conceptos como mallas urbanas, mallas de velocidad, usos de suelo por proximica, ejes de trazo, y limitación territorial.

CINCO.1

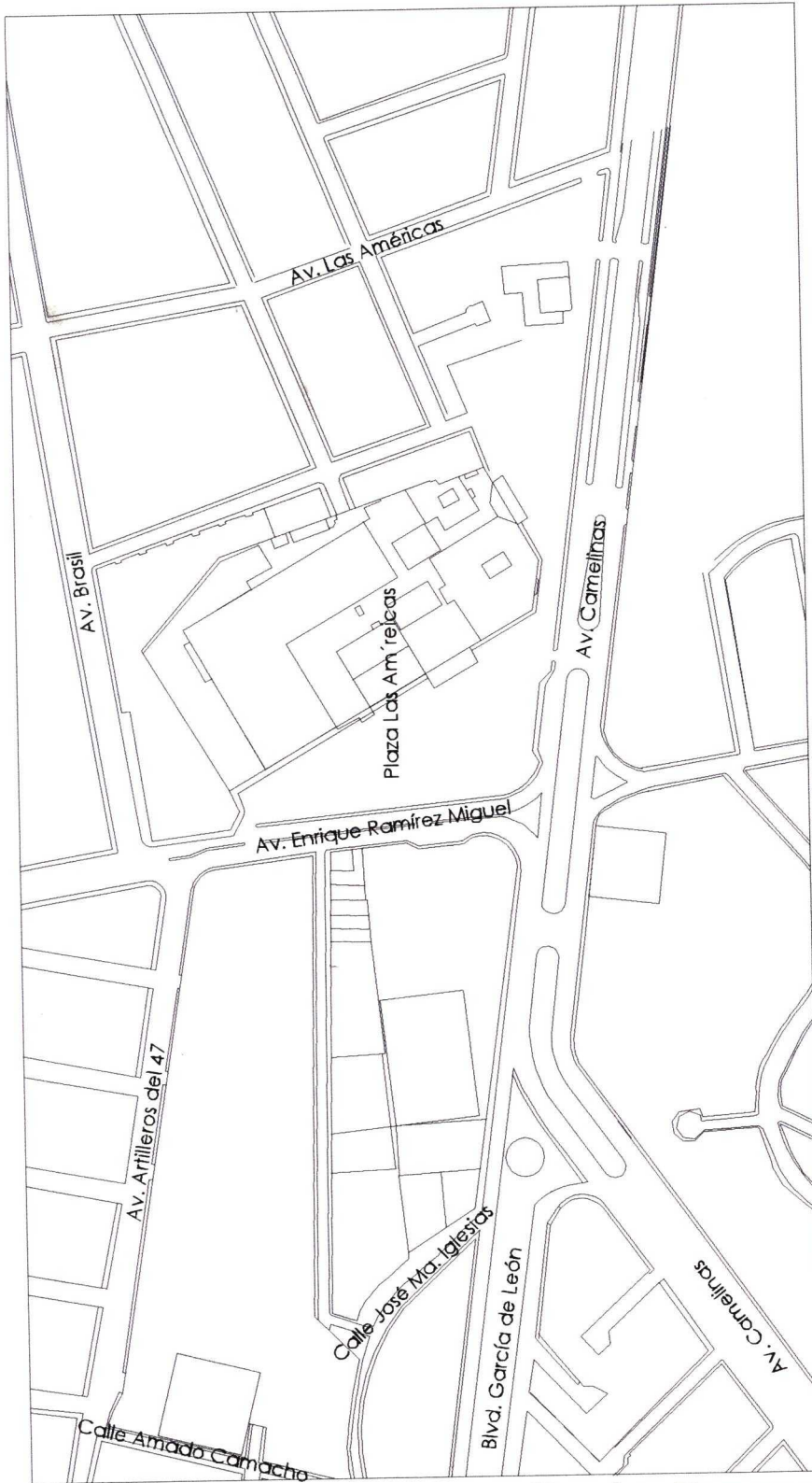
De el Proceso de Diseño
 continuación

CAPITULO CINCO
DE EL PLAN SECCIONAL DE RENOVACION
CINCO.2
De la Propuesta Urbana

El resultado de esta investigación se presenta a continuación en esquemas gráficos que indican el Programa de Desarrollo del sector en base a zonificaciones o usos de suelo, (más adelante en un apartado dedicado a reglamento interno de imagen y construcción se ahondará en la descripción de cada uso de suelo).

La macromanzana está conformada por una diversidad de actividades necesarias para lograr la continua vida las 24 horas del día. Las zonas delimitantes del sector son de uso habitacional, comercial y financiero dependiendo de los actos que se realizan en las zonas más cercanas a ellos (proxémica) y así evitar un cambio de uso de suelo que impacte o afecte el desarrollo social de la zona, mas bien, considerando una transición entre las áreas externas a la macromanza y las contenidas. Las actividades centrales de la macromanzana son en su mayoría de tipo comercial, aunque en ciertos puntos son combinadas con lo habitacional para evitar horas muertas en actividad.

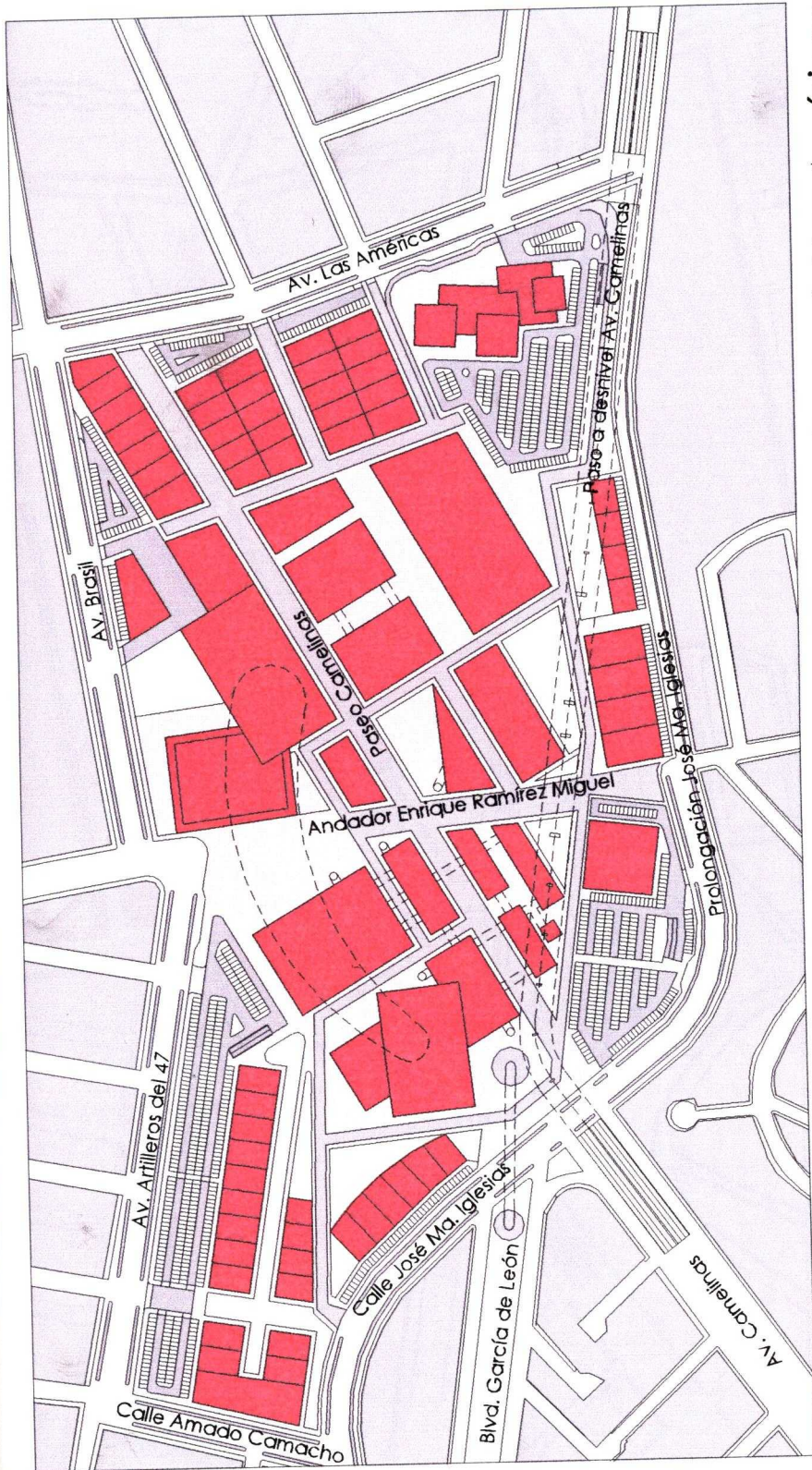
La retícula urbana con que se desarrolla la macromanzana es resultado de la prolongación de ejes visuales y un juego de paralelas y perpendiculares de las lineamientos de los edificios pre-existentes. La necesidad de jardines y plazas es resultado de la lectura urbana que la sociedad realiza por costumbre, así mismo la composición de las calles, andadores y corredores son típicas soluciones pero esta vez en combinación con nuevos elementos urbanos como corredores aéreos que comunican a los edificios entre sí, desniveles en las calles para diferenciar actividades de consumo y recreación, bandas mecánicas, elevadores, diseño de pavimentos y un diseño de paleta vegetal. El objetivo es crear una zona primordialmente peatonal que es bien conjugada con un sistema de transporte urbano interno no contaminante para recorridos entre puntos extremos del sector. Así se pretende dar comienzo a un nuevo sistema de urbanización en una ciudad que aun esta a tiempo de considerar sus problemas de ordenamiento urbano y expansión territorial.



Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. UNO ESTADO ACTUAL
 Escala Gráfica. 0 50 100
 Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia+México + Verano 2002

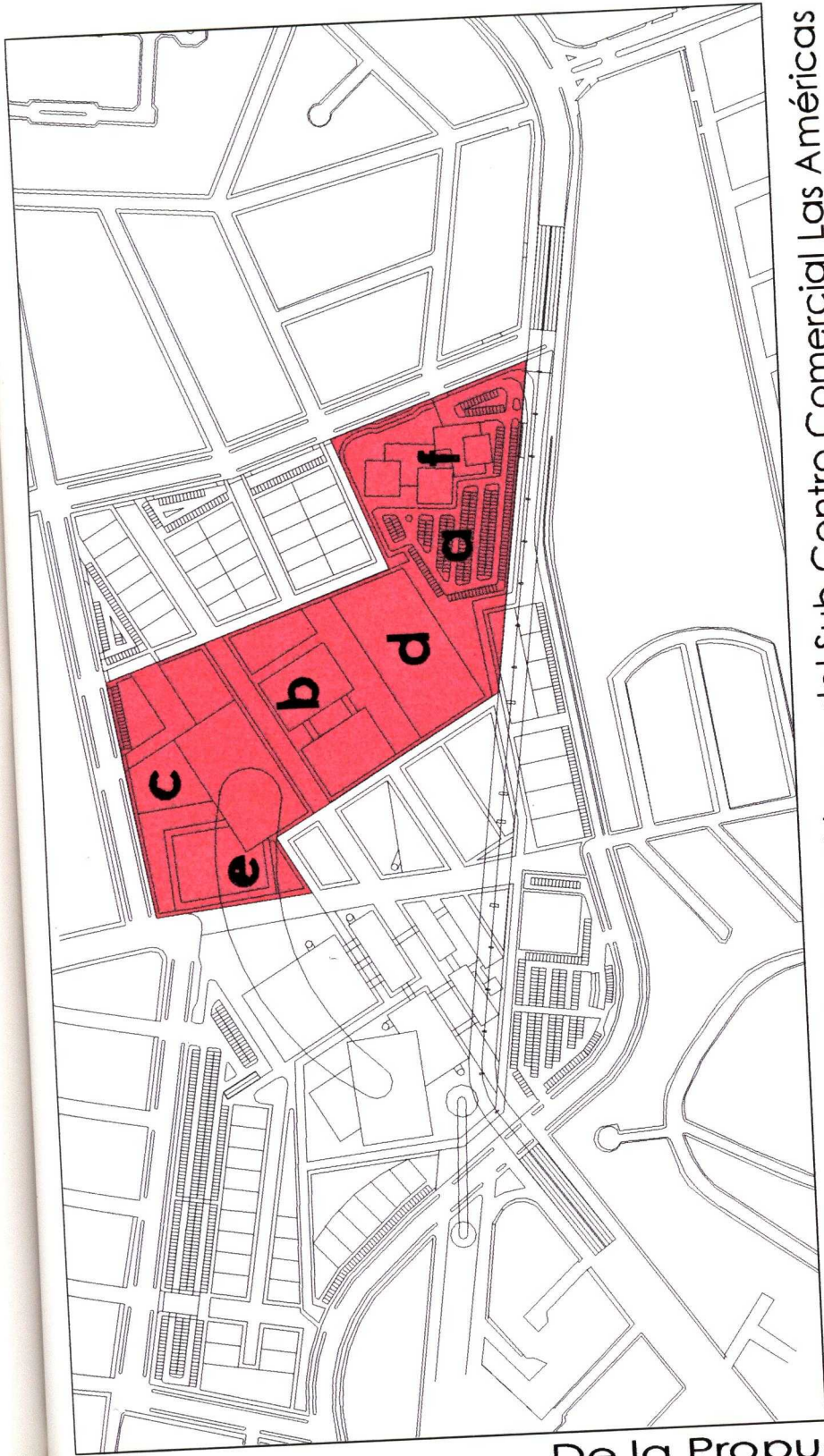
De la Propuesta Urbana **continuación**



Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. DOS CARTA URBANA
 Escala Gráfica. 0 50 100
 Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia+México + Verano 2002





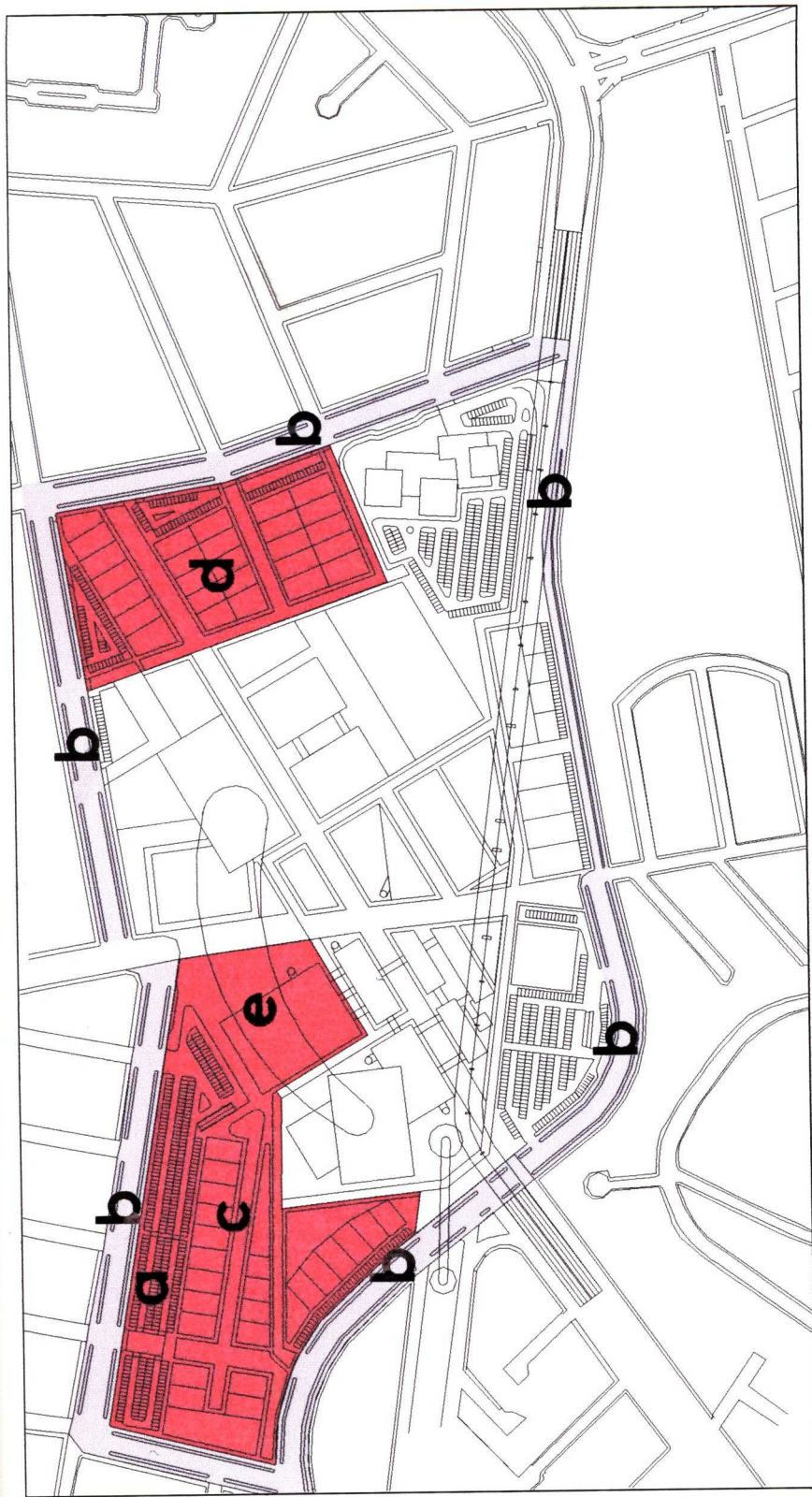
Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. TRES
 Escala Gráfica. 0 50 100
 PRIMERA ETAPA
 Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia+México + Verano 2002



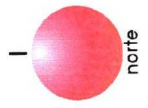
- d. Ampliación de Las Fábricas de Francia (Liverpool) hasta actual Sanborns.
- e. Reubicación de Sanborns al Norte de la manzana, Enrique Ramírez esq Brasil.
- f. Desarrollo del Centro Financiero y Corporativo "Las Américas" en área de la Torre Financiera.

- *PRIMERA ETAPA DE DESARROLLO
- a. Estacionamiento "A" con 668 cajones
 Nivel 0.00 256 cajones
 Nivel -3.00 206 cajones
 Nivel -6.00 206 cajones
- b. Apertura de Plaza Comercial Las Américas
- c. Ampliación Comercial Mexicana



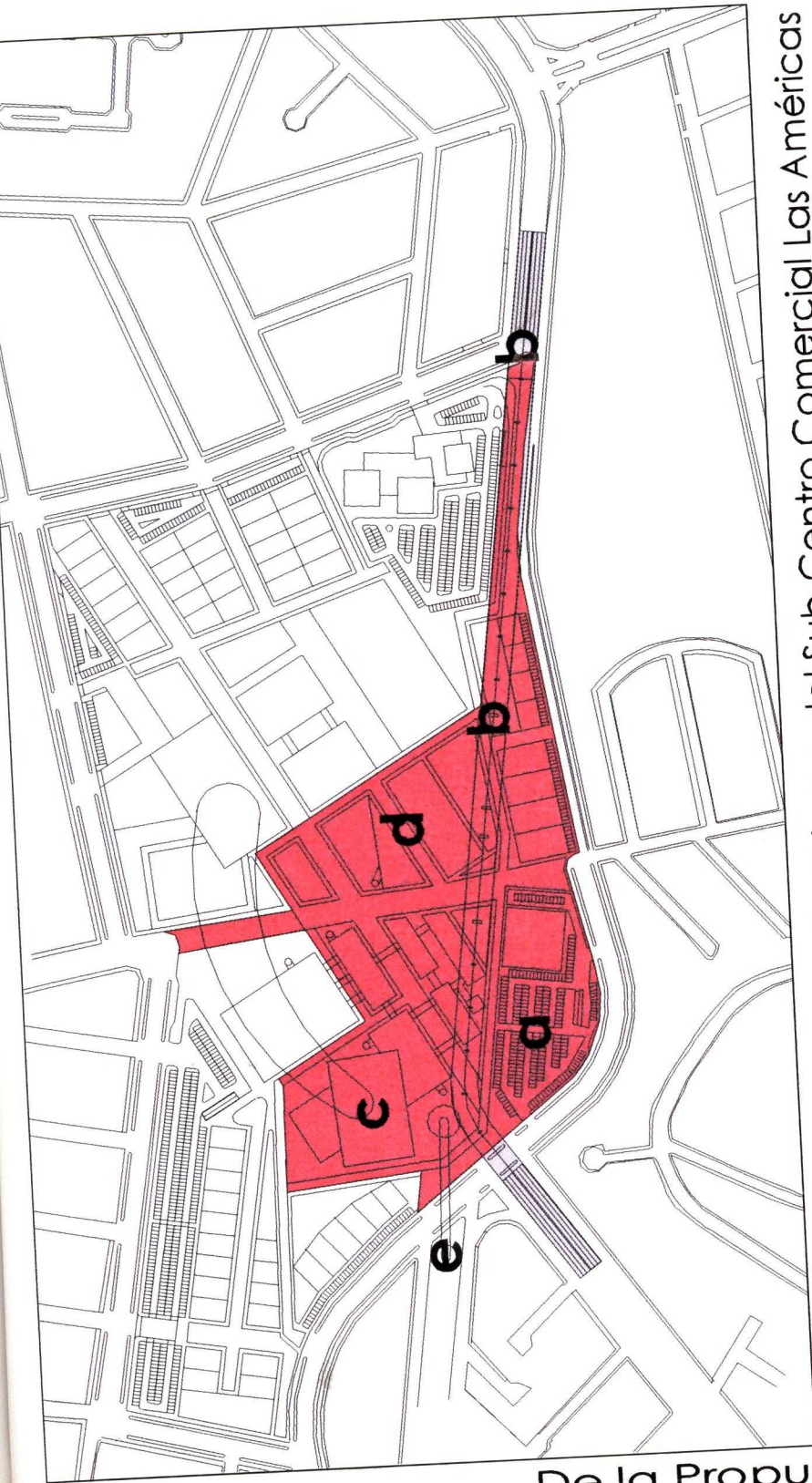
Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. CUATRO SEGUNDA ETAPA
 Escala Gráfica. 0 50 100
 Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia+México + Verano 2002



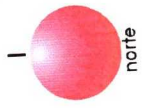
- c. Reordenamiento zona servicerio, uso de suelo habitacional multifamiliar.
- d. Reordenamiento zona Las Américas, uso de suelo mixto vertical.
- e. Unión física manzanas por medio de edificio puente sobre Av. Enrique Ramírez

- *SEGUNDA ETAPA DE DESARROLLO
- a. Estacionamiento "B" con 752 cajones
 Nivel 0.00 336 cajones
 Nivel -3.00 208 cajones
 Nivel -6.00 208 cajones
- b. Ampliación Av. Las Américas, Av. Brasil, Av. Artilleros del 47, Calle Miguel Blanco, Calle y Prolongación José Ma. Iglesias.



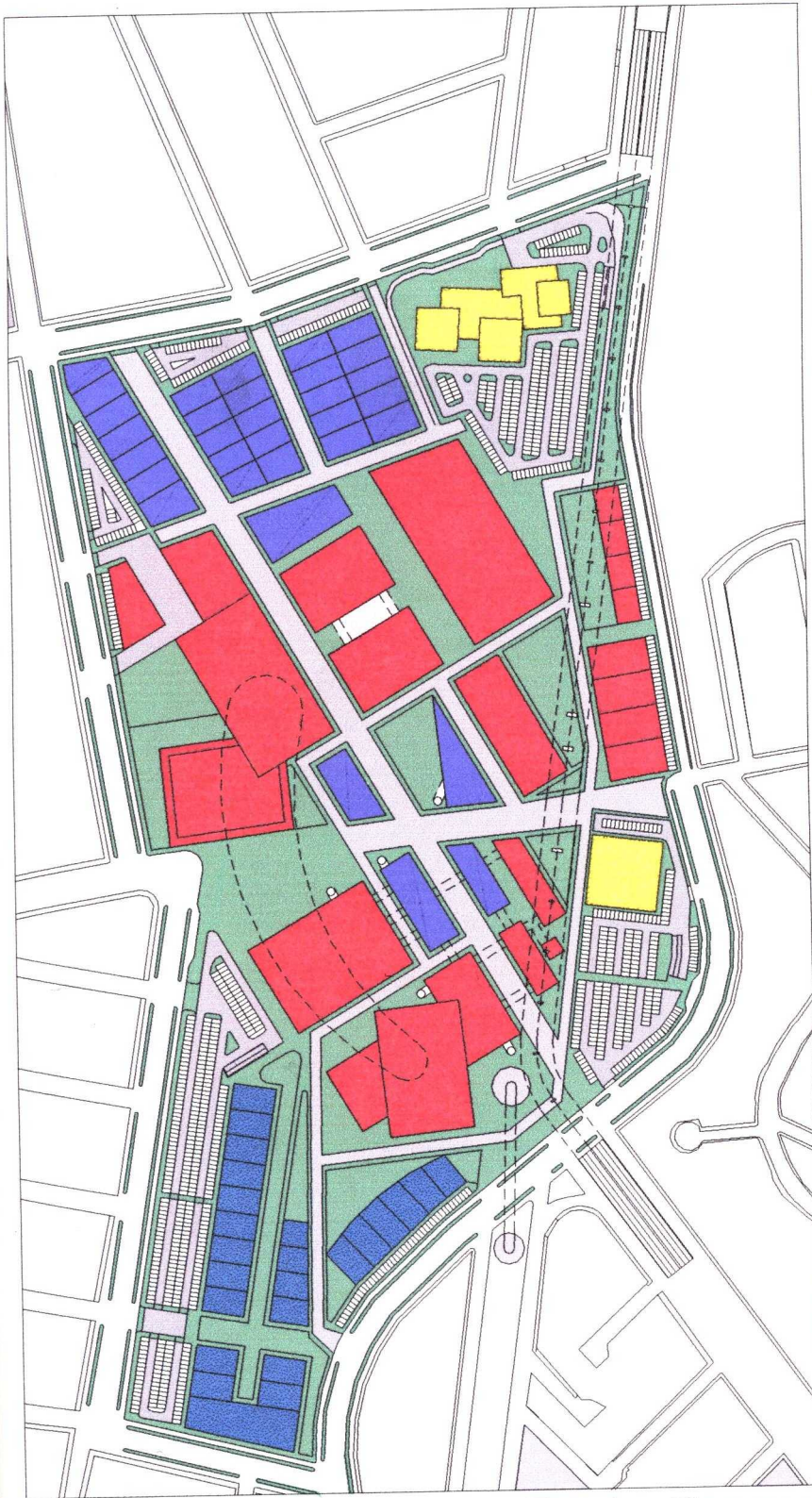
Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. CINCO TERCERA ETAPA
 Escala Gráfica. 0 50 100



- c. Reconsideración y ampliación de Suburbia, posible Palacio de Hierro, JC Penney, etc.
- d. Integración por medio de nuevas manzanas comerciales de todo el conjunto.
- e. Integración física con proyecto "Corredor Comercial García de León" por medio de puente en área del ancla.

- *TERCERA ETAPA DE DESARROLLO
- a. Estacionamiento "C" con 867 cajones
 - Nivel 0.00 246 cajones
 - Nivel -3.00 207 cajones
 - Nivel -6.00 207 cajones
 - Nivel -9.00 207 cajones
- b. Construcción de paso a desnivel y cierre al tráfico vehicular de Av. Enrique

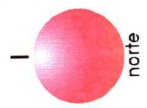


Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura

Lámina No. SEIS ZONIFICACION
Escala Gráfica. 0 50 100

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia+México + Verano 2002



- Usos de Suelo
- a. Habitacional
 - b. Comercial/Servicios
 - c. Financiero
 - d. Mixto (Hab/Com/Ser)
 - e. Parques y Plazas
 - f. Estacionamiento

*ZONIFICACION GENERAL

cinco.3.1

De la Normativa Interna
(Principios aplicables)

cinco.3.1

De la Normativa Interna
(Principios aplicables)

Desarrollo Urbano

El modelo de desarrollo y renovación urbana surge como una solución de carácter universitario a la problemática vial y de uso de suelo que existe en el sector "Las Américas".

El resultado es un Plan de Reestructuración Urbana que respetando actos, ritos y lectura urbana del lugar, brinda un espacio de desarrollo abierto a las más modernas tendencias de la arquitectura e imagen urbana.

SUPERFICIE TOTAL: 18.20 HECTAREAS

Espacio destinado a uso privado:

10.25 hectáreas / 56.30%

Espacio destinado a parques, jardines, calles y paseos:

7.95 hectáreas / 43.7=%

TOTAL A CONSTRUIRSE: 310,000 m²

Uso habitacional (multifamiliar):

152,500m² / 49.20%

Uso comercial, financiero y servicios:

157,500m² / 50.80=%

Las Normas

- 1) Carácter
- 2) Delimitación
- 3) Zonificación
- 4) Normas específicas para cada uso de suelo

Normativa Interna

1) Carácter.

Subcentro Urbano Comercial "Las Américas" es un sector destinado localizar el equipamiento administrativo, comercial y financiero a escala regional y urbana en el más alto grado de diversidad, complementado con actividades habitacionales y de recreación.

2) Delimitación.

Una superficie total de 182,000 metros cuadrados delimitados por las calles y avenidas Brasil, Artilleros del 47, Miguel Torena, Manuel Blanco, Boulevard Rafael García de León, Camelinas y Las Américas.

3) Zonificación.

El Subcentro Urbano Comercial Las Américas se divide en los siguientes sectores, para los cuales se define el carácter y se regula la subdivisión de la tierra y uso de suelo.

Uso de Suelo Clase A: Habitacional

(ver lámina no. 5 Tipos "a" y "d")

Zonas destinadas a la localización de vivienda de densidad media (conjunto habitacional de 5 hasta 10 niveles) con el fin de preservar y garantizar las buenas condiciones de habitabilidad admitiéndose usos afines con el habitacional.

Uso de Suelo Clase B: Comercial, Financiero y Servicios

(ver lámina no. 6 Tipos "b" y "c")

Zonas destinadas a las agrupaciones de usos administrativo/financiero a partir del segundo nivel en adelante; y comercial/servicios con espacio en planta baja y primer nivel de los edificios de uso mixto.

Uso de Suelo Clase C: Equipamiento y Urbanización Parque

(ver lámina no.5 Tipo "e" y "f")

Zonas destinadas a la funcionalidad urbana del sector clasificadas en calles, corredores, andadores, plazas, estacionamientos y áreas verdes, todos éstos de uso público.

4) Normas específicas para uso de suelo.

Uso de Suelo Clase A Tipo a Residencial Multifamiliar

Carácter: Zona destinada al uso habitacional con nivel medio de densificación, solo se admite este uso.

Delimitación: La que señale la lámina no. 5 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Disposiciones particulares:

- a) Podrá ocuparse hasta un 80% de la superficie total del predio en edificación, esto es, 20% como área permeable,
- b) Altura máxima sobre el lineamiento oficial: 25 metros a partir de la cota 0.00 que se indicará en el sitio, u 8 niveles con altura mínima de 2.50 m, admitiéndose la construcción de un piso de servicio retirado de lineamiento oficial a una distancia mínima de 2.00 m y de 3.00 m de altura,
- c) Por encima de la altura resultante solo podrán sobresalir antenas, pararrayos, y conductos o instalaciones especiales cuando sean exigidos por la autoridad técnica y legal competente,
- d) La propuesta arquitectónica será sometida a concurso público, el cual tendrá como principal cometido el promover el diseño de vanguardia en aspectos funcionales, tecnológicos, ecológicos y estéticos,
- e) Las edificaciones estarán provistas de servicios de agua potable capaces de cubrir las demandas mínimas de acuerdo a las normas técnicas del reglamento de construcción (R.C.) vigente,
- f) Las edificaciones estarán provistas de instalaciones sanitarias con el número mínimo, tipo de muebles y características que se establezcan en el R.C. vigente, además de contar con sistema de separación de aguas negras y grises,
- g) Las edificaciones tendrán siempre escaleras o rampas peatonales que comuniquen todos sus niveles, aún cuando existan elevadores o escaleras eléctricas, con un ancho mínimo de 0.90 m y las normas técnicas establecidas en el R.C. vigente,
- h) Las edificaciones deberán contar con las instalaciones y los equipos necesarios para prevenir y combatir incendios señaladas en el R.C. vigente,
- i) Se permite el uso de vidrios y materiales reflejantes en las fachadas de los edificios siempre y cuando se demuestre mediante estudios de asoleamiento que el reflejode los rayos solares no provocará deslumbramiento peligrosos o molestos en las edificaciones vecinas o vía pública,
- j) Toda estructura y cada una de sus partes deberán diseñarse para cumplir con los requisitos básicos que se indiquen en el R.C. vigente.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Uso de suelo Clase A Tipo d Mixto Comercial/Habitacional

Carácter: Zona destinada al uso habitacional con nivel medio de densificación, en el cual se permiten usos compatibles, específicamente comercial de menudeo.

Delimitación: La que señale la lámina no. 6 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

Disposiciones particulares:

- a). Podrá ocuparse hasta un 100% de la superficie total del predio en edificación.
- b) Altura máxima sobre el lineamiento oficial: 27 metros a partir de la cota 0.00 que se indicará en el sitio, esto es. 2 niveles de comercio en planta baja y primer nivel con altura máxima de 4.00 m y un máximo de 6 niveles de uso habitacional con altura mínima de 2.50 m, admitiéndose la construcción de un piso de servicio retirado de lineamiento oficial a una distancia mínima de 2.00 m y de 3.00 m de altura,
- c) IDEM a uso de suelo anterior,
- d) IDEM a uso de suelo anterior,
- e) IDEM a uso de suelo anterior,
- f) IDEM a uso de suelo anterior,
- g) IDEM a uso de suelo anterior,
- h) IDEM a uso de suelo anterior,
- i) IDEM a uso de suelo anterior,
- j) IDEM a uso de suelo anterior,
- k) En el Plan de Desarrollo se indican elementos de comunicación vertical, esto es elevadores, fuera de los lineamientos del predio, éstos deberán formar parte del diseño del edificio,
- l) En el Plan de Desarrollo se indican elementos de comunicación horizontal aérea entre edificios en niveles de comercio, éstos deberán ser diseñados en conjunto con los encargados de elaborar el diseño de cada edificio,
- m) Se exige dentro del programa una pasarela aérea en primer nivel que podrá sobresalir del lineamiento oficial hasta 2.50 m con las normas de seguridad que indique el R.C. Vigente.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Uso de suelo Clase B Tipo b Comercial

Carácter: Zona destinada al uso comercial de tipo menudeo y tiendas ancla, a escala regional y urbana, sin estar en combinación con otro uso.

Delimitación: La que señale la lámina no. 6 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

Disposiciones particulares:

- a). Podrá ocuparse hasta un 100% de la superficie total del predio en edificación.
- b) Altura máxima sobre el lineamiento oficial: Tiendas ancla hasta 20 metros a partir de la cota 0.00 que se indicará en el sitio, o 4 niveles de comercio altura máxima de 4.50 m; y en edificios para comercio hasta 9 metros a partir de la cota 0.00 que se indicará en el sitio, o 2 niveles de comercio altura máxima de 4.00 m, admitiéndose en ambos casos la construcción de un piso de servicio retirado de lineamiento oficial a una distancia mínima de 2.00 m y de 3.00 m de altura,
- c) IDEM a uso de suelo anterior,
- d) IDEM a uso de suelo anterior,
- e) IDEM a uso de suelo anterior,
- f) IDEM a uso de suelo anterior,
- g) IDEM a uso de suelo anterior,
- h) IDEM a uso de suelo anterior,
- i) IDEM a uso de suelo anterior,
- j) IDEM a uso de suelo anterior,
- k) IDEM a uso de suelo anterior,
- l) IDEM a uso de suelo anterior,
- m) IDEM a uso de suelo anterior,
- n) Los edificios de locales comerciales deberán contener locales de 100 metros cuadrados libres, serán entregados sin acabados en interiores, únicamente servicios sanitario y preparación para toma eléctrica,
- o) El diseño del edificio deberá considerar espacios propicios para la colocación de publicidad propia del centro comercial y del local,
- p) La imagen de la tienda deberá integrarse al estilo o diseño del edificio en que se encuentre.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Uso de suelo Clase B Tipo c Financiero y Servicios

Carácter: Zona destinada al uso administrativo, financiero y de servicios, a escala regional y urbana, pudiendose combinar con uso comercial Tipo b

Delimitación: La que señale la lámina no. 6 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

Disposiciones particulares:

- a). Podrá ocuparse hasta un 100% de la superficie total del predio en edificación.
- b) Altura máxima sobre el lineamiento oficial: 45 metros a partir de la cota 0.00 que se indicará en el sitio, o 12 niveles de oficinas altura máxima de 3.50 m, admitiéndose en ambos casos la construcción de un piso de servicio retirado de lineamiento oficial a una distancia mínima de 2.00 m y de 3.00 m de altura,
- c) IDEM a uso de suelo anterior,
- d) IDEM a uso de suelo anterior,
- e) IDEM a uso de suelo anterior,
- f) IDEM a uso de suelo anterior,
- g) IDEM a uso de suelo anterior,
- h) IDEM a uso de suelo anterior,
- i) IDEM a uso de suelo anterior,
- j) IDEM a uso de suelo anterior,
- k) El diseño del edificio implica diseño de plazas de acceso integradas al tejido de la macromanzana,

Uso de suelo Clase C Tipo e Equipamiento

Carácter: Zonas destinadas a la funcionalidad urbana del sector clasificadas en calles, corredores, andadores, plazas, estacionamientos, de uso público.

Delimitación: La que señale la lámina no. 6 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

Disposiciones particulares:

- a). Se permite y recomienda la ocupación total del área destinada a este uso.
- b) Calles, corredores, andadores y plazas deberán ser tratadas bajo los lineamientos de diseño convenientes, esto es, diseño de pavimentos, guarniciones, vegetación, etc.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

- c). Las avenidas que limitan la macromanzana deberán tener un ancho mínimo de 22 metros conteniendo en cada sentido: acera, vía de 2 carriles de transporte público y local, camellón y vía rápida de dos carriles,
- d) La vegetación de los camellones deberá ser de hoja perenne para evitar contaminación por sólidos,
- e) Las vías al interior deberán contar con acera en ambos sentidos de ancho mínimo de 2.50 metros, además de diseño de pavimentos e implementación de mobiliario urbano básico (basureros, casetas telefónicas, señalamiento, etc, bajo diseño normalizado),
- f) El diseño de plazas deberá generar espacios para representaciones públicas, diseño de pavimentos y paleta vegetal,
- g) Paseo Enrique Ramírez deberá someterse a un concurso de diseño de paisaje buscando la creación de un parque lineal urbano,
- h) Los estacionamientos deberán contener el espacio mínimo de cajones requerido por el R.C. vigente, aceptándose la posibilidad de duplicar el espacio tantas veces sea necesario en nivel subterráneos,
- i) Los estacionamientos en niveles subterráneos deberán ser diseñados bajo los lineamientos señaladas en el R.C. vigente,
- j) El nivel 0.00 de estacionamientos deberá ser ambientado con diseño de pavimentos, recorridos y paleta vegetal adecuada (hoja perenne),
- k) La integración de un sistema de transporte público local deberá ser considerado para el diseño de las calles por las cuales hará su recorrido (lámina no. Transporte Público Local).

Uso de suelo Clase C Tipo f Urbanización parque

Carácter: Zonas destinadas a espacios verdes de uso público y acceso libre

Delimitación: La que señale la lámina no. 6 "Zonificación".

Tipología Edificatoria: La resultante de las disposiciones particulares.

Disposiciones particulares:

- a) Áreas verdes sometidas a diseño de paisaje,
- b) Serán admisible locales con una superficie de hasta 20 m² y altura de 3.00 m que incluyen sanitarios de uso público mas servicios de mantenimiento debiendo existir una separación mínima de 100 m entre ellos.

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

cinco.3.2

De los Perfiles Urbanos

cinco.3.2

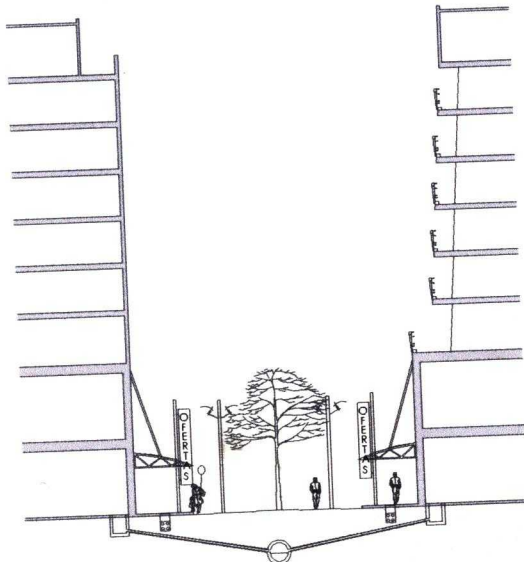
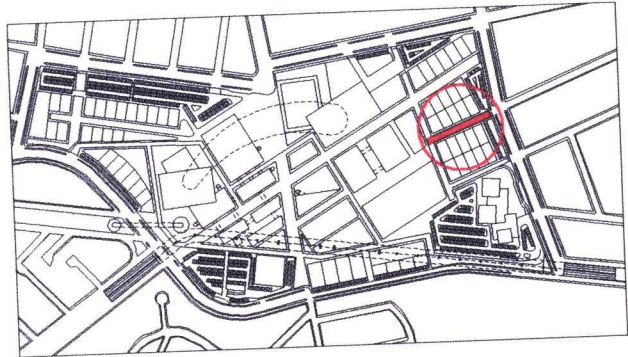
De los Perfiles Urbanos

Es perfil urbano un corte esquemático y representativo de una calle, avenida o similar en donde se indica de manera gráfica los anchos de calle, banquetas, alturas de edificios, profundidades de servicios de drenaje, etc.

Los perfiles que se muestran en este apartado son los más representativos del plan de renovación:

Calle Perú

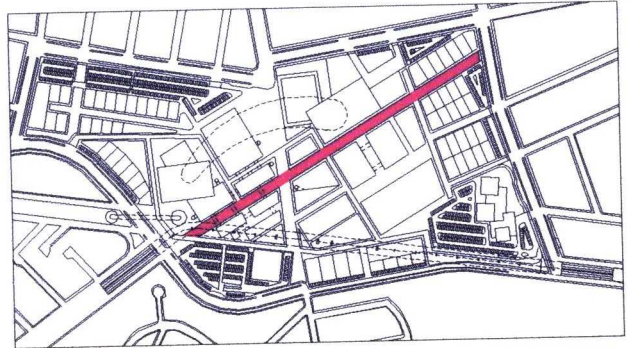
Corredor de uso peatonal delimitado por manzanas de uso Mixto Comercial/Habitacional.
Ancho de calle: 15.00 mts
Altura max. de const. 27.00 mts
Profundidad drenaje: 2.00 mts
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Olmo chino, Madroño y Grevilia



Corte esquemático
escala 1 a 400

Corredor Camelinas

Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Comercial y Mixto Comercial/Habitacional.
Ancho de calle: 20.00 mt
Altura max. de const. 27.00 mt
Profundidad drenaje: 2.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Ficus, Jacaranda, Palo Santo y Bugambilia



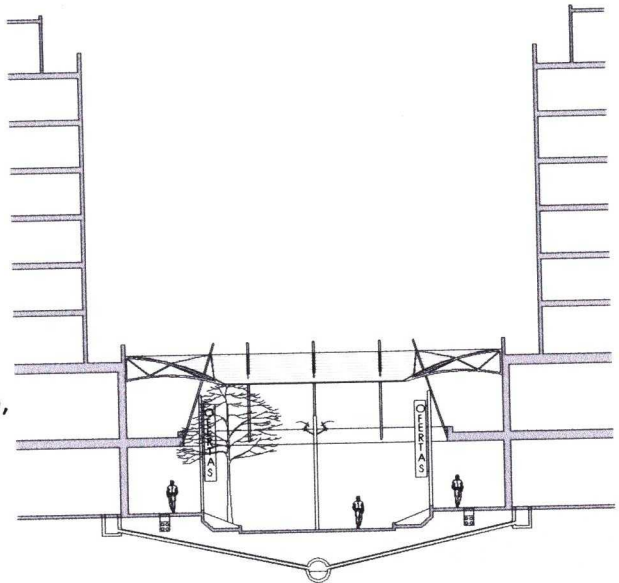
Descripción General:

* El Corredor Camelinas es un paseo urbano que separa los actos del comercio y del paseo por medio de niveles, siendo el nivel de calle el que pertenece al comercio por su conexión con las tiendas y un nivel deprimido el propio del paseo, de esta manera separamos las mallas de velocidad y ritmo de los usuarios del lugar.

* Las alturas de los edificios serán las indicadas en la Normativa Interna del Plan Seccional de Renovación.

* El abastecimiento de mobiliario urbano se especifica en el plano de sembrado propio.

* Los servicios urbanos básicos como luz, teléfono, cable, agua potable, se asignan por medios subterráneos.



Corte esquemático
escala 1 a 400

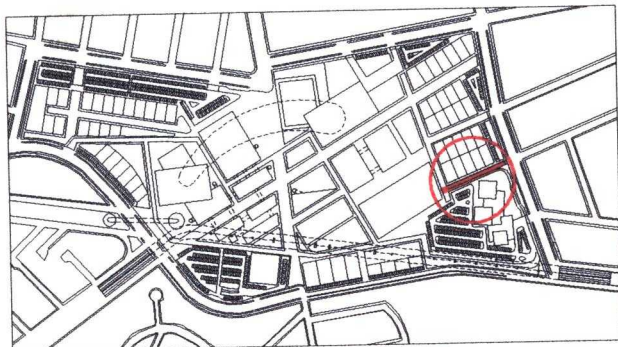
CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

Calle Panamá

Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Financiero y Servicios y Mixto Comercial/Habitacional.

Ancho de calle: 15.00 mt
Altura max. de const. 45.00 mt
Profundidad drenaje: 2.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Olmo chino, Madroño y Grevilia



Descripción General:

* La calle Panamá marca un importante cambio de uso de suelo, por un lado tenemos edificios de departamentos con comercio en planta baja y por otro edificios financieros de 45 metros de altura, la calle sirve como conector urbano al prolongar horizontalmente el área de plaza de acceso a estos edificios de altura considerable.

y así evitar una calle tipo túnel con baja iluminación natural.

* El servicio de transporte público local hace uso de una sección de la calle indicada en la lámina de recorrido.

* El abastecimiento de mobiliario urbano se especifica en el plano de sembrado propio.

* Los servicios urbanos básicos como luz, teléfono, cable, agua potable, se asignan por medios subterráneos.



Corte esquemático
escala 1 a 400

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

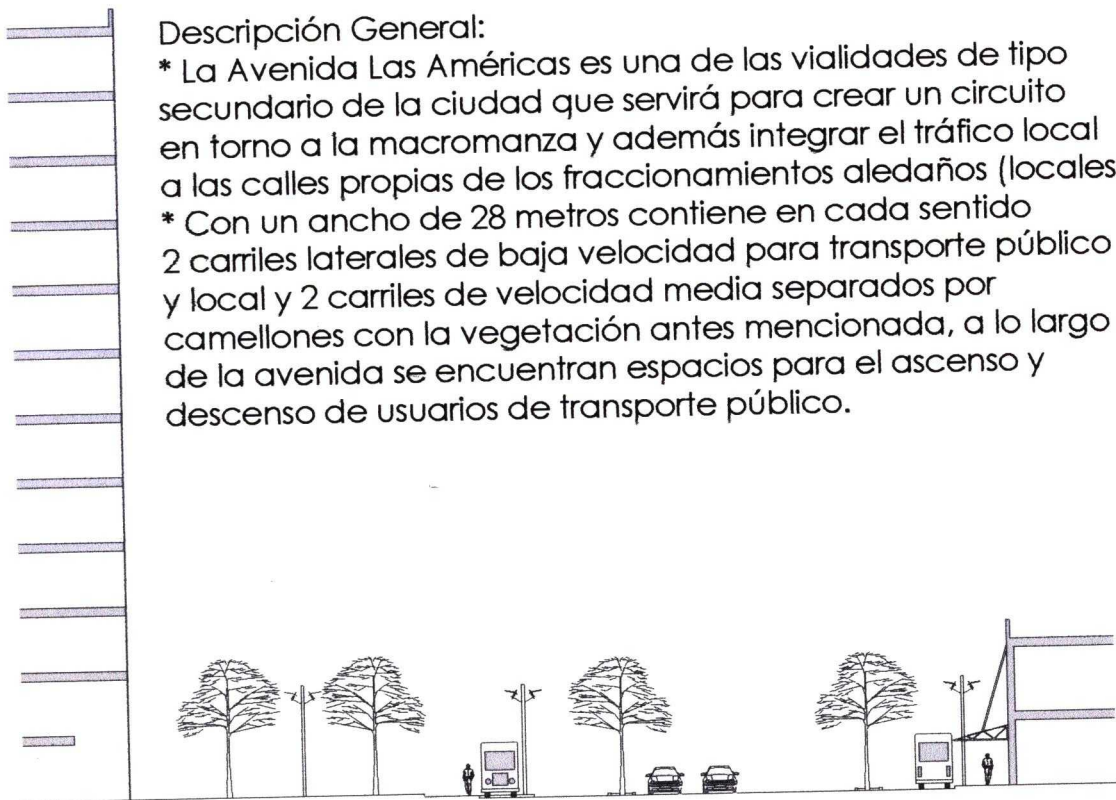
Avenida Las Américas

Avenida de uso predominante vehicular, linda con manzanas de uso Financiero y Servicios y Mixto Comercial/Habitacional.
Ancho de calle: 28.00 mt
Altura max. de const. 45.00 mt
Profundidad drenaje: 2.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Jacaranda, Ficus, Pino y Bugambilia.



Descripción General:

- * La Avenida Las Américas es una de las vialidades de tipo secundario de la ciudad que servirá para crear un circuito en torno a la macromanza y además integrar el tráfico local a las calles propias de los fraccionamientos aledaños (locales).
- * Con un ancho de 28 metros contiene en cada sentido 2 carriles laterales de baja velocidad para transporte público y local y 2 carriles de velocidad media separados por camellones con la vegetación antes mencionada, a lo largo de la avenida se encuentran espacios para el ascenso y descenso de usuarios de transporte público.



Corte esquemático
escala 1 a 400

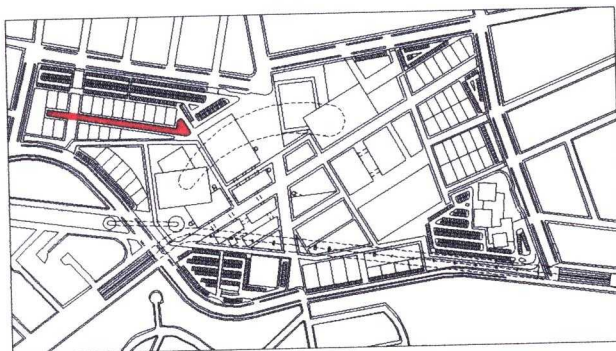
CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Paseo Miguel Blanco

Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Habitacional Residencial Multifamiliar.
Ancho de calle: 15.00 mt
Altura max. de const. 25.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Pino, Pirul, Madroño y Jacaranda.

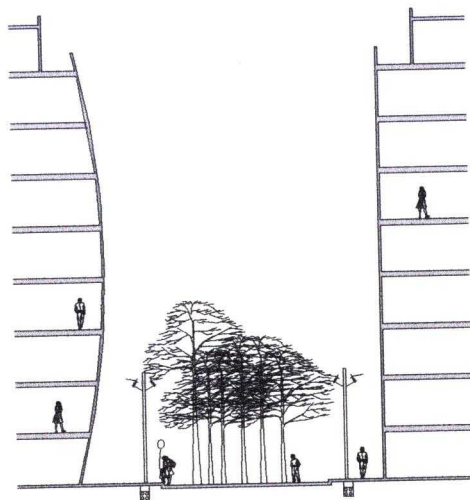


Descripción General:

* El Paseo Miguel Blanco funciona como parque recreativo que aunque es de uso público, por su localización estratégica se convierte en propiedad de los habitantes que colindan con él. Su función es la de brindar un amplio espacio de áreas verdes que carece en el programa arquitectónico de los edificios multifamiliares, además de convertirse en área de iluminación y ventilación de los mismos.

* El abastecimiento de mobiliario urbano se especifica en el plano de sembrado propio y será además dotado de juegos infantiles propios de los parques urbanos, zonas de exposición artística, etc., para mantener con vida el parque.

* Los servicios urbanos básicos como luz, teléfono, cable, agua potable, se asignan por medios subterráneos.



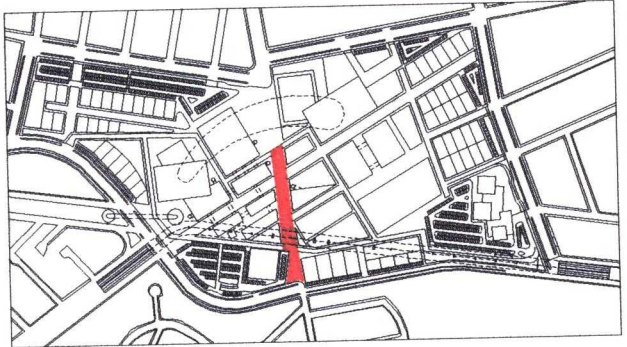
Corte esquemático
escala 1 a 400

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

Paseo / Parque Lineal Lic. Enrique Ramírez Miguel

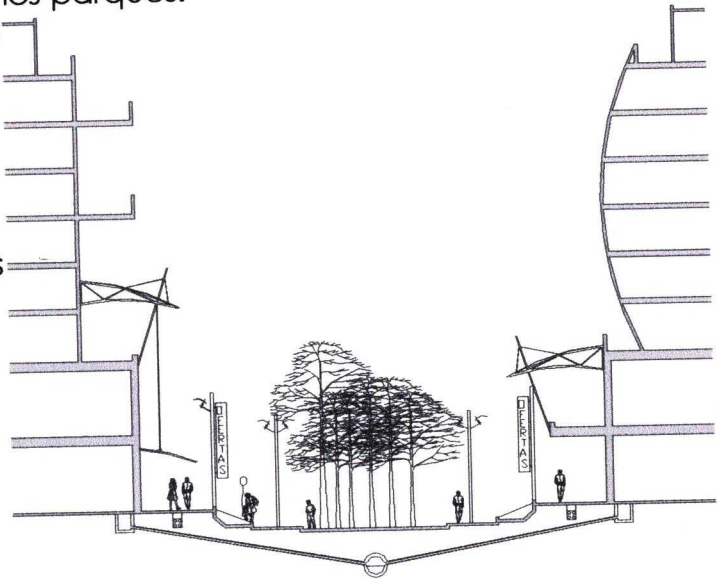
Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Financiero y Servicios, Comercial y Mixto Comerical/Habitacional
Ancho de calle: 25.00 mt
Altura max. de const. 45.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Pino, Pirul, Ficus, Bugambilia y Jacaranda.



Descripción General:

* El Paseo Enrique Ramírez se convierte en parque urbano que es la continuación física de la antigua bajada de los filtros de la ciudad, es la conexión con otro proyecto de desarrollo urbano en el área de la loma de Santa María. El paseo es un parque deprimido del nivel de calle con la intención de separar actos de compra de los actos de recreación propios de los parques.

* El abastecimiento de mobiliario urbano se especifica en el plano de sembrado propio y será además dotado de juegos infantiles propios de los parques urbanos, zonas de exposición artística, etc., para mantener con vida el parque.



Corte esquemático
escala 1 a 400

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

Avenida Camelinas Paso a desnivel

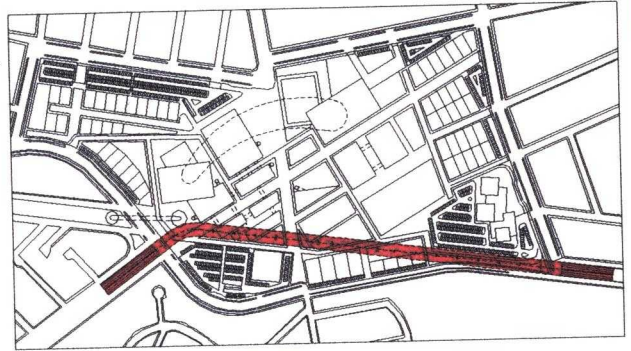
Corredor de dos alturas,
de uso predominante vehicular
en la parte superior y de uso
predominante peatonal en la
parte inferior, delimitado por
manzanas de uso Financiero y
Servicios, Comercial

Ancho de calle: 22.00 mt

Altura max. de const. 45.00 mt

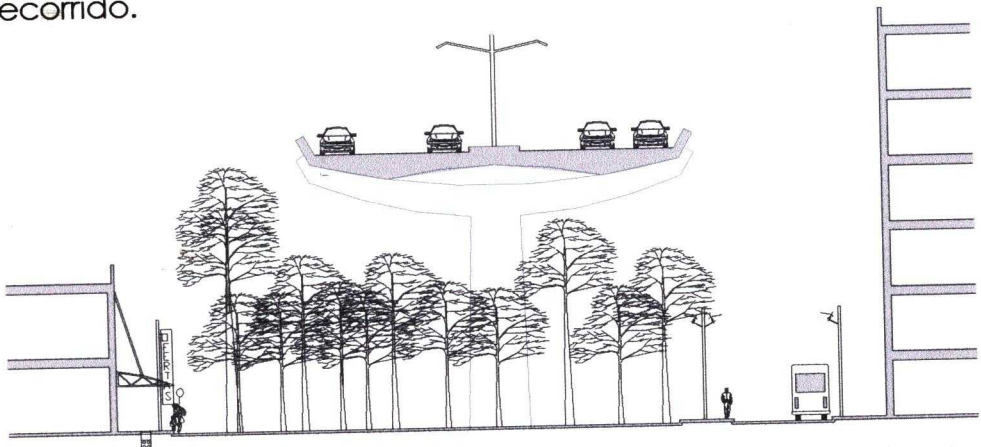
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%

Vegetación: Madroño, Corpus, Ocozote, Pino, Jacaranda, Bugambilia.



Descripción General:

* La Avenida Camelinas se convierte en un paso a desnivel en el tramo que abarca la macromanzana, la separación de mallas de velocidad y ritmo de los usuarios obliga a hacer usos de soluciones de este tipo con el objetivo de conservar los actos y ritos del lugar, la parte inferior del paso a desnivel se crea un parque urbano de actividades diversas de recreación y expresión artística. El servicio de transporte público local hace uso de una sección de la calle indicada en la lámina de recorrido.



Corte esquemático
escala 1 a 400

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

Avenida Camelinas Paso a desnivel

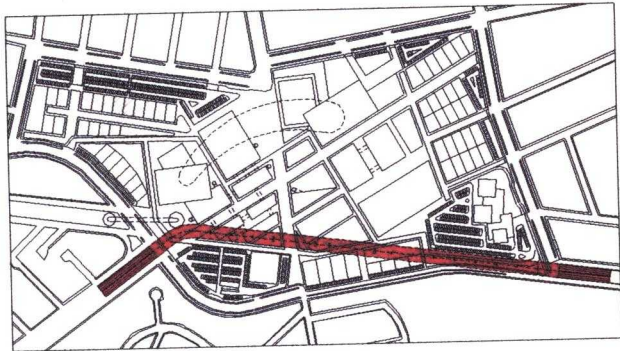
Corredor de dos alturas,
de uso predominante vehicular
en la parte superior y de uso
predominante peatonal en la
parte inferior, delimitado por
manzanas de uso Financiero y
Servicios, Comercial

Ancho de calle: 22.00 mt

Altura max. de const. 45.00 mt

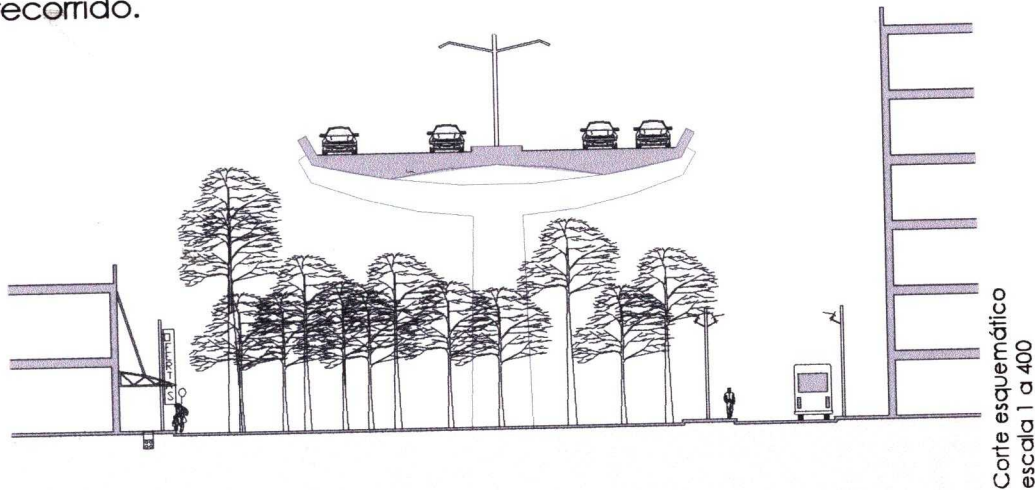
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%

Vegetación: Madroño, Corpus, Ocozote, Pino, Jacaranda, Bugambilia.



Descripción General:

* La Avenida Camelinas se convierte en un paso a desnivel en el tramo que abarca la macromanzana, la separación de mallas de velocidad y ritmo de los usuarios obliga a hacer usos de soluciones de este tipo con el objetivo de conservar los actos y ritos del lugar, la parte inferior del paso a desnivel se crea un parque urbano de actividades diversas de recreación y expresión artística. El servicio de transporte público local hace uso de una sección de la calle indicada en la lámina de recorrido.



CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

cinco.3.3

De las Plazas y Parques Urbanos

CAPITULO CINCO
DE EL PLAN SECCIONAL DE RENOVACION
CINCO.3
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

cinco.3.3

De las Plazas y Parques Urbanos

El desarrollo urbano implica el diseño de elementos de uso público tales como las plazas y parques de la ciudad. En este caso, como ejercicio de planeación y renovación urbana se desarrolla el diseño paisajístico de las plazas y parques mas representativas de la macromanzana.

Plaza Central

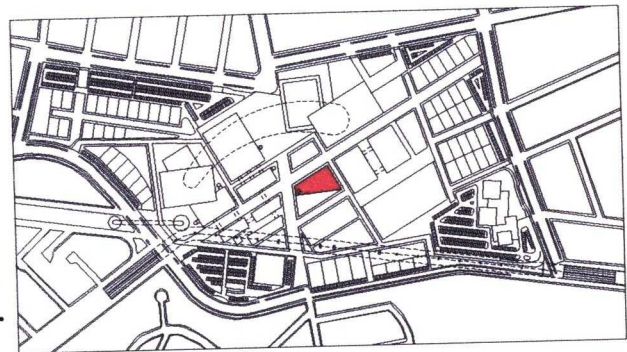
Espacio público de 1500 m², propicio para eventos artísticos, culturales, recreo, etc.

Su composición es la de una plaza ordinaria con vegetación y bancas a los extremos, corredores y una fuente de grandes proporciones al centro, permitiendo una sencilla lectura.

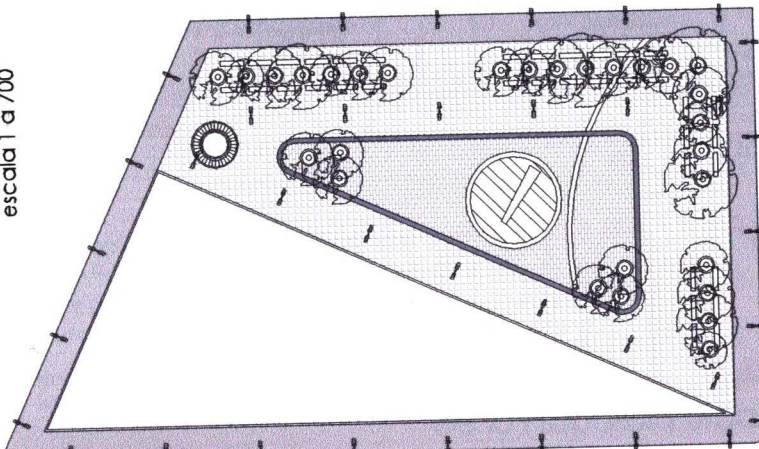
Grupo social: A y C

Vegetación: Jacaranda, Madroño, Ficus, Bugambilia.

Tratamiento de piso: Uso de recinto laminado colores negro y uva según diseño.



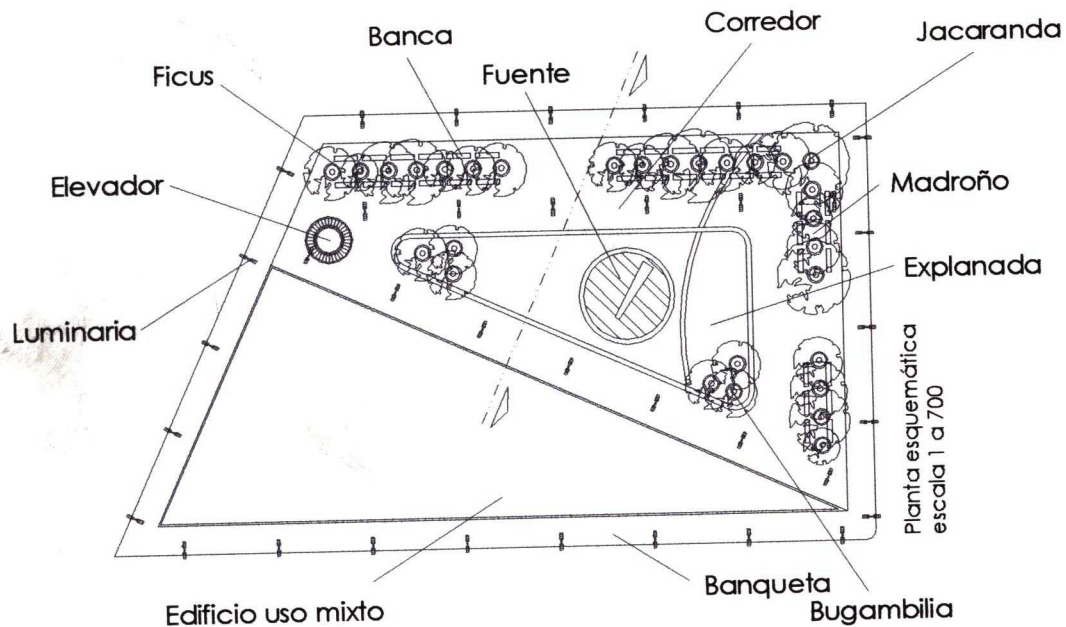
Planta esquemática
escala 1 a 700



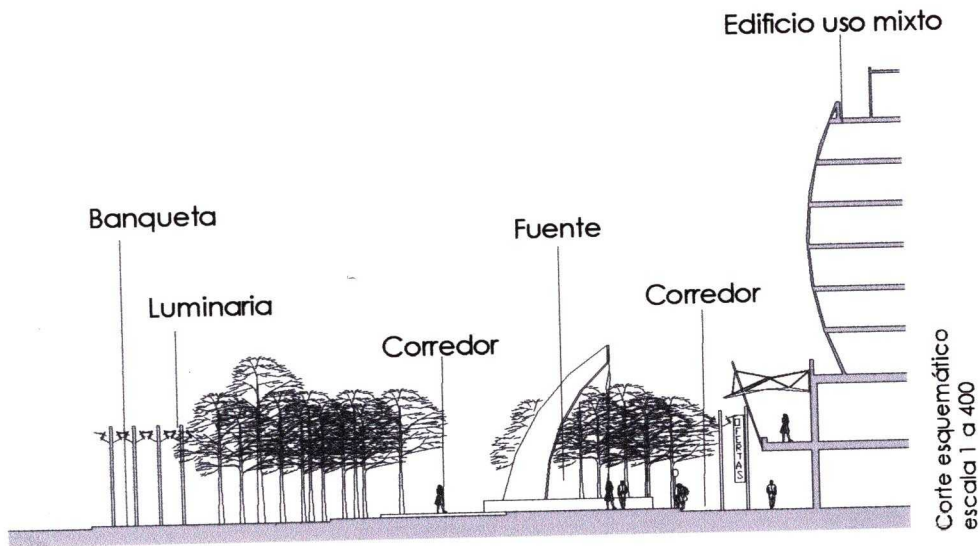
CAPITULO CINCO
DE EL PLAN SECCIONAL DE RENOVACION

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica



1. Planta Plaza Central



2. Corte Plaza Central



Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura
Perfil Plaza No. Uno
Plaza Central

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

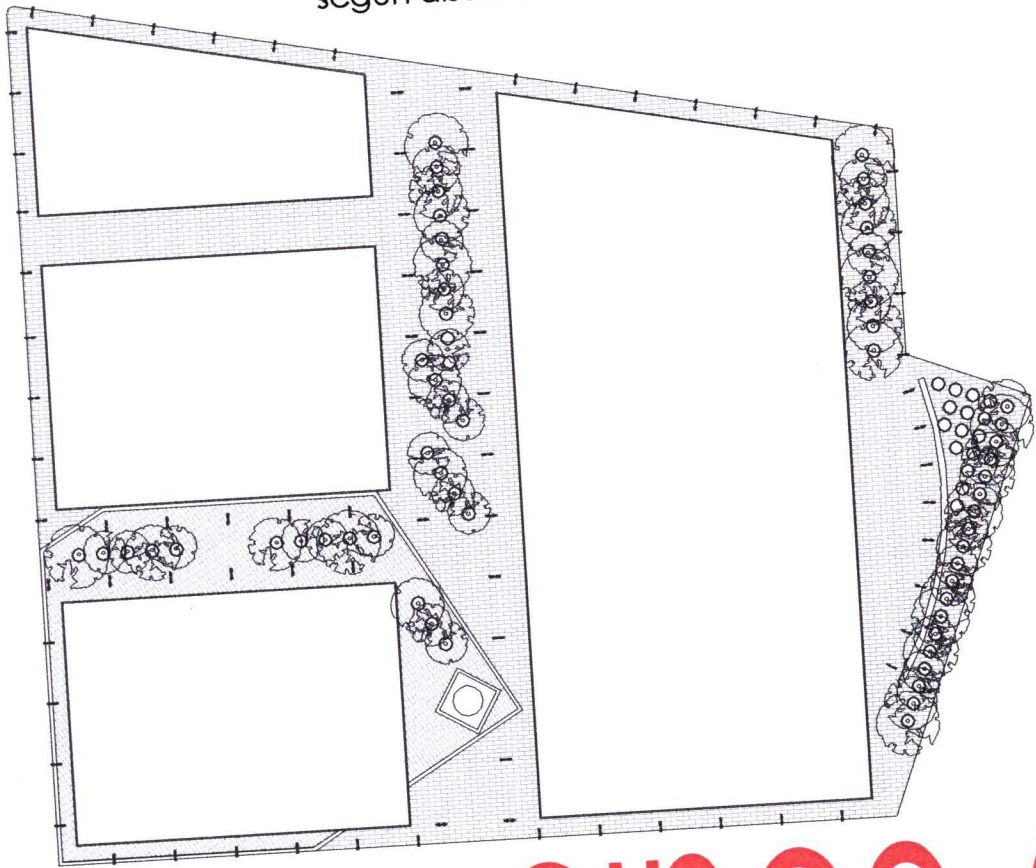
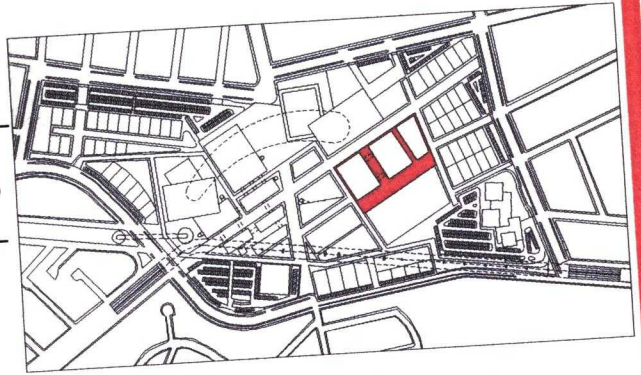
CINCO.3
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Plaza Las Américas

Espacio público de 18,810 m², propicio para descanso, recreo. Su composición es una superposición de amplios corredores arbolados y direccionados bajo específicas visuales que al intersectarse crean grandes explanadas, una de ellas rescata el concepto plaza del mundito. Grupo social: B y C

Vegetación: Jacaranda, Madroño, Ocozote, Bugambilia, Ficus.
Tratamiento de piso: Uso de recinto laminado colores negro y uva según diseño.

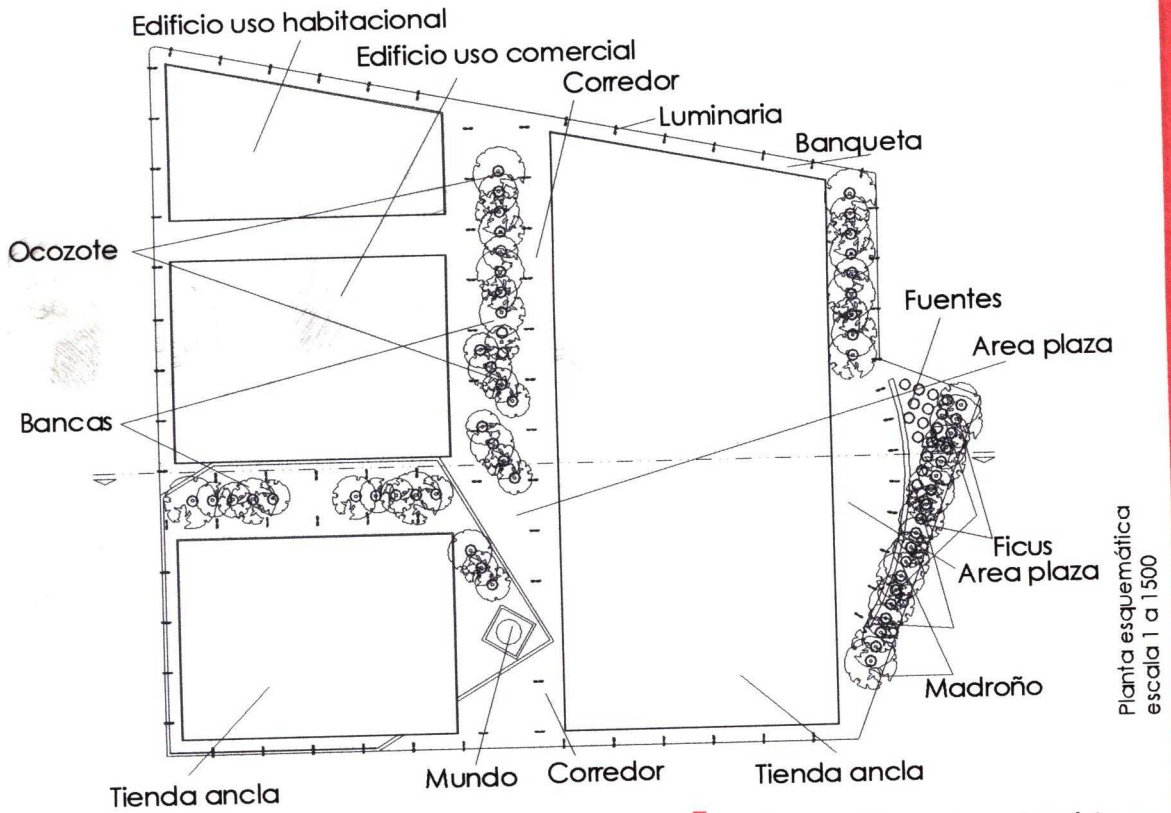


Corte esquemático
escala 1 a 1250

CINCO.3

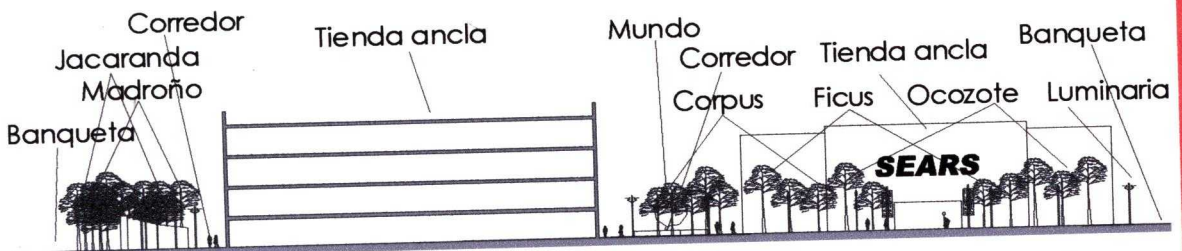
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



Planta esquemática
escala 1 a 1500

1. Planta Plaza Las Américas



Corte esquemático
escala 1 a 1100

2. Corte Plaza Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura

Perfil Plaza No. Dos
Plaza Las Américas

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

Plaza del Ancla

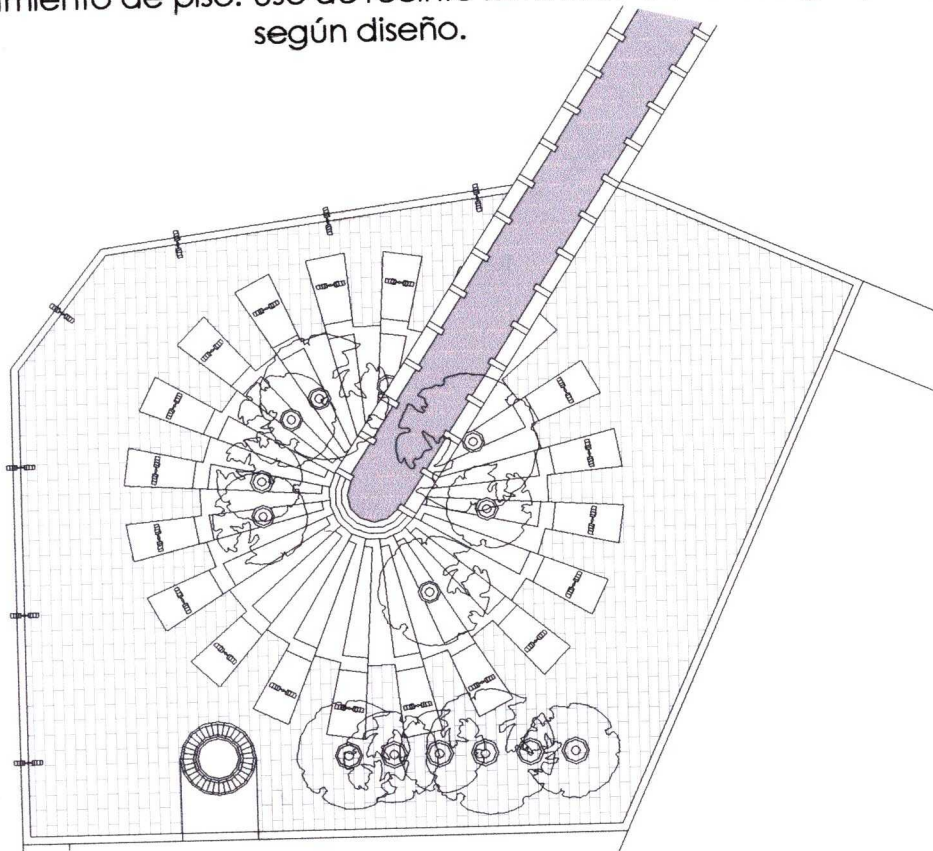
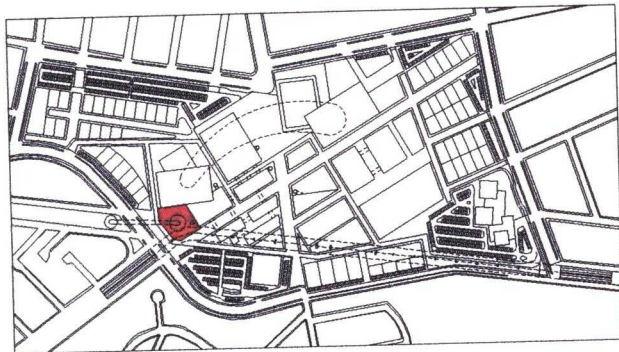
Espacio público de 2000 m²,
area de acceso a la macro_
manza por medio de un
puente peatonal.

Su composición radial a partir
del arranque del puente for_
mando gajos en el tratamiento
de piso con áreas arboladas y
de descanso.

Grupo social: A, B, C y D.

Vegetación: Jacaranda, Corpus, Ocozote, Bugambilia, Ficus.

Tratamiento de piso: Uso de recinto laminado colores negro y uva
según diseño.

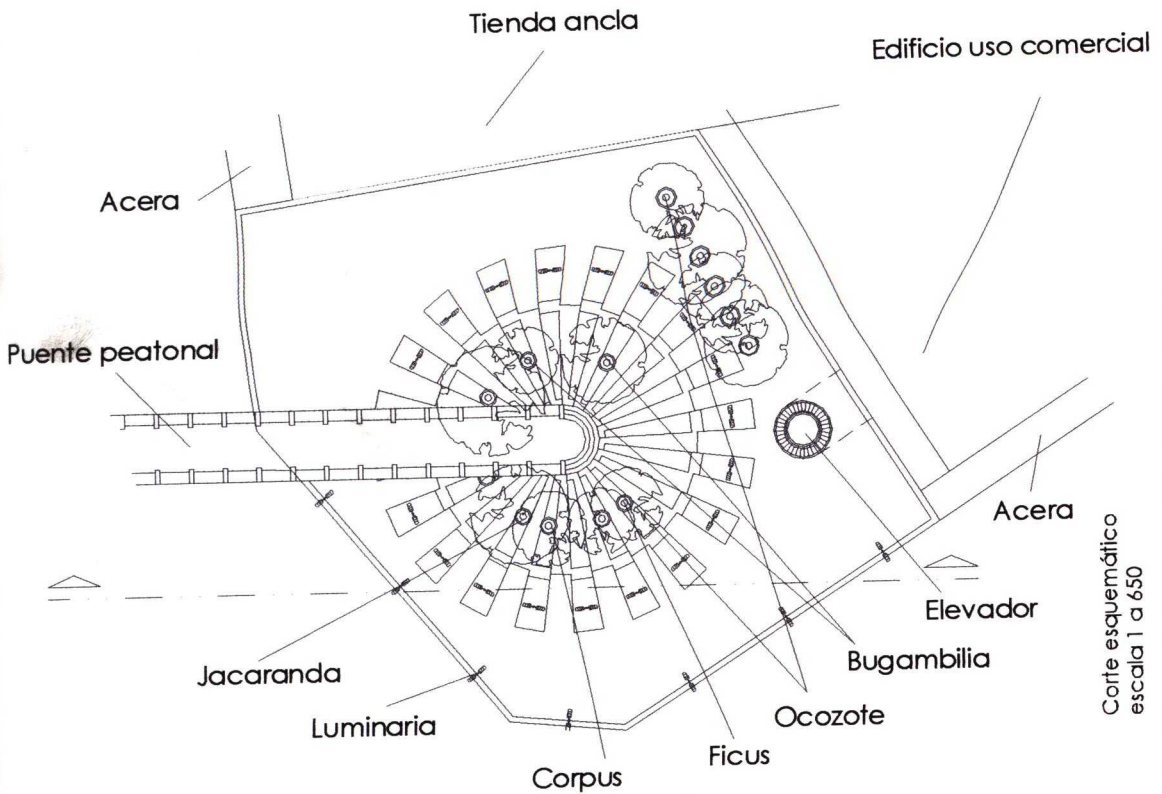


Planta esquemática
escala 1 a 500

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



1. Planta Plaza del Ancla



2. Corte Plaza del Anclas



Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura

Perfil Plaza No. Tres
Plaza del Ancla

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

CINCO.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

cinco.3.4

De el mobiliario urbano

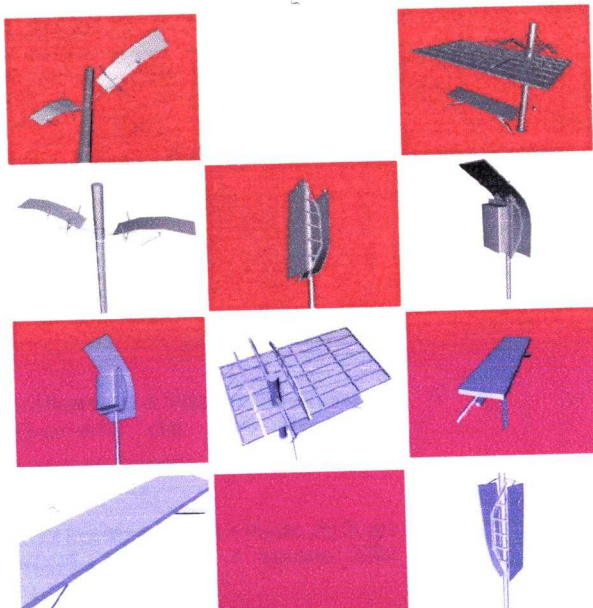
cinco.3.4

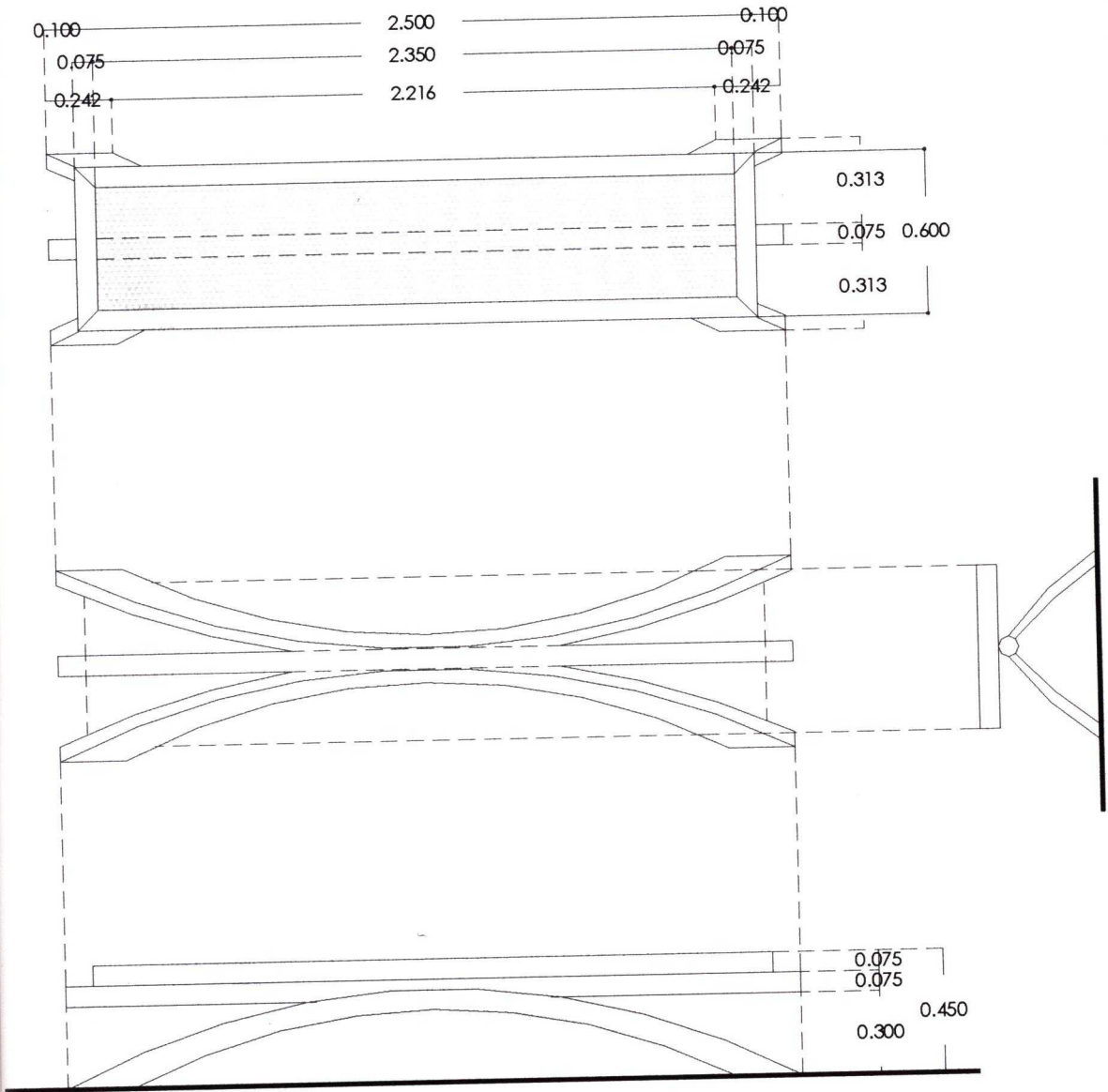
De el mobiliario urbano

La integración visual de un sector urbano puede lograrse desde el respeto de los reglamentos de imagen hasta complementarse con accesorios como es el caso del mobiliario urbano.

En este caso la línea de mobiliario urbano comprende los parabuses, casetas telefónicas, bancas, espectaculares y luminarias; todos diseñado bajo un mismo concepto formal-estructural que al adaptarse a cada pieza es interesante descubrir porque es que todos se parecen.

A continuación se presenta su planimetría dimensionada:



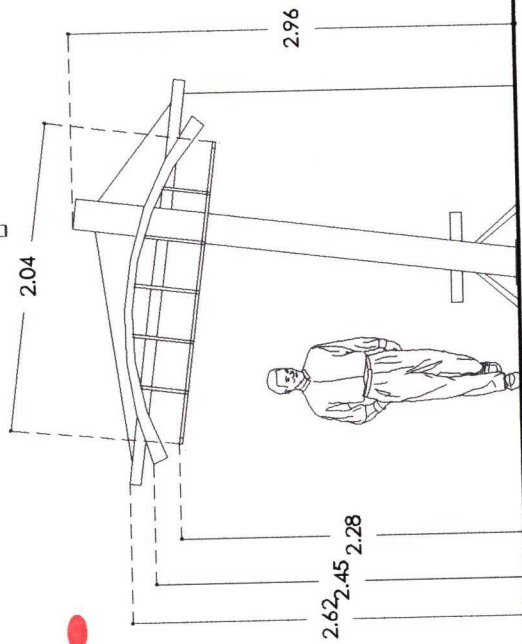
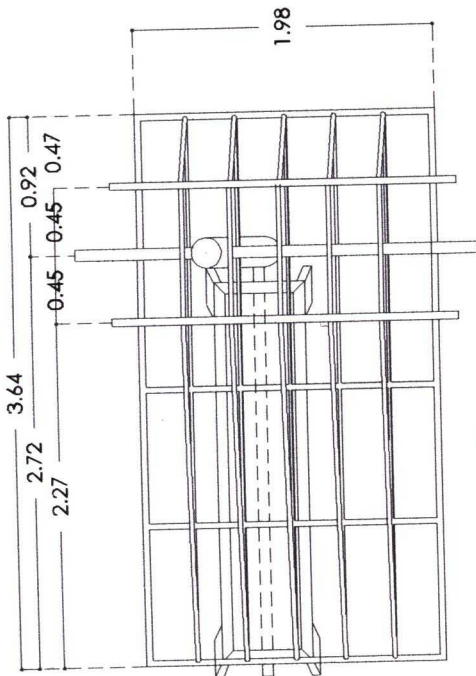
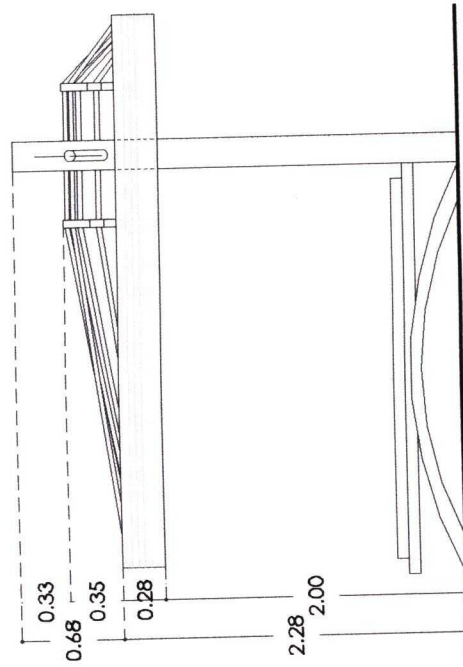
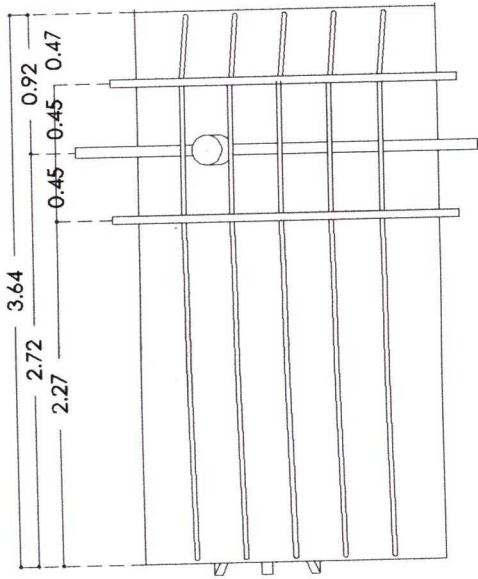


Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Mobiliario Urbano Esc 1a 25
 Espectacular

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia + México + Verano 2002

cinco.3
 De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

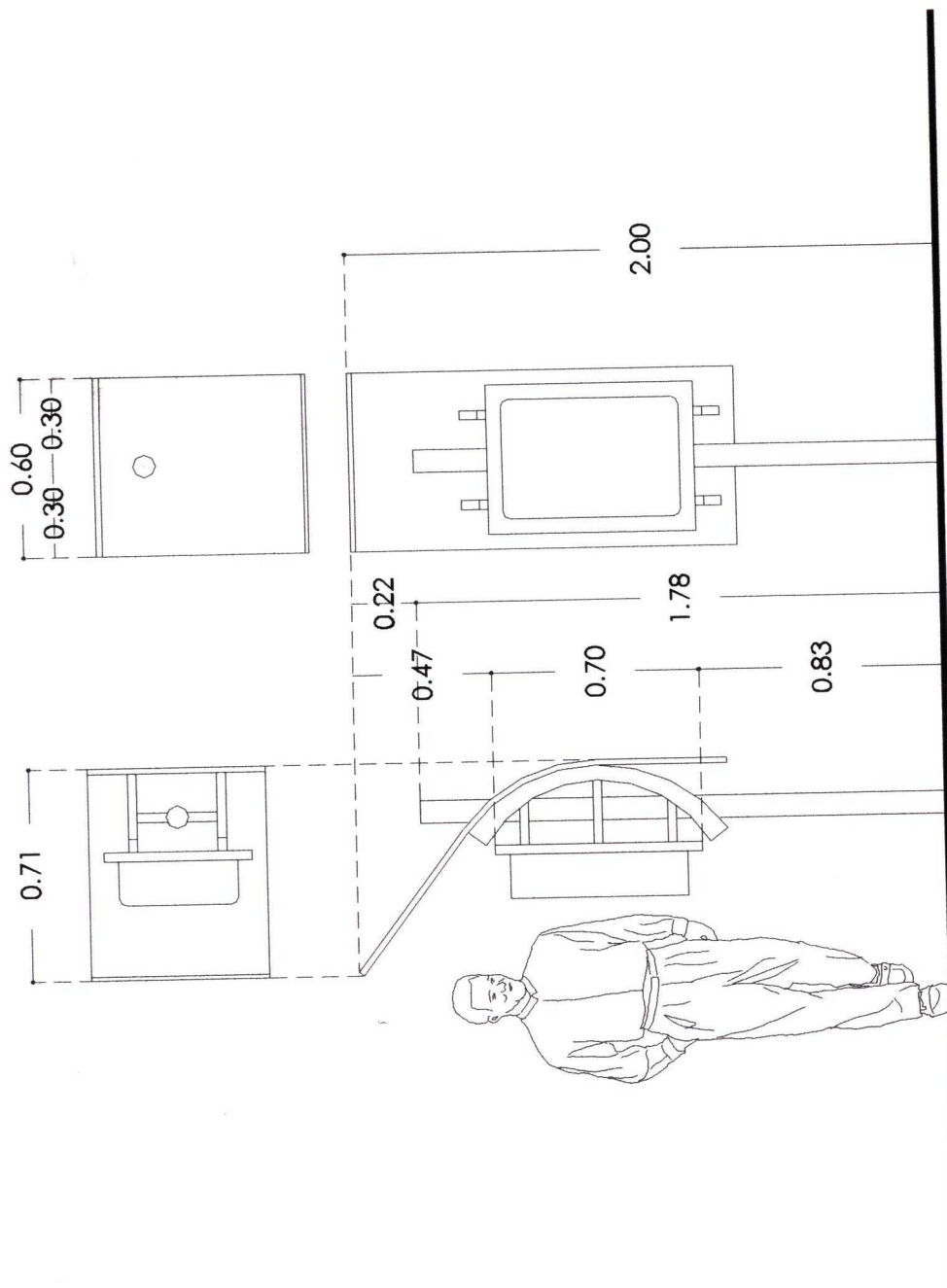


Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura
Mobiliario Urbano Esc 1a 50
Parabus

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

cinco.3
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



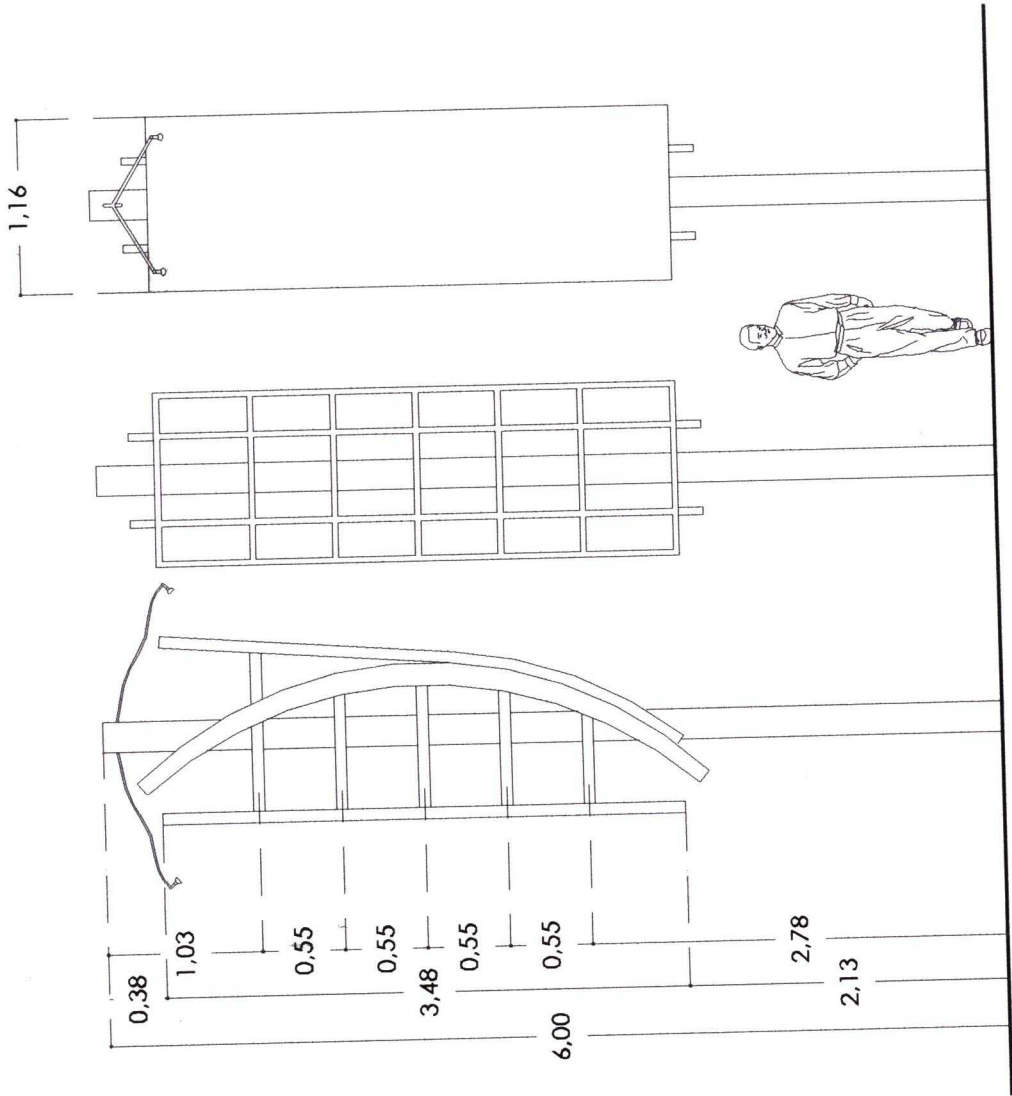
Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Mobiliario Urbano Esc 1a 25
 Caseta Telefónica

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia + México + Verano 2002

cinco.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



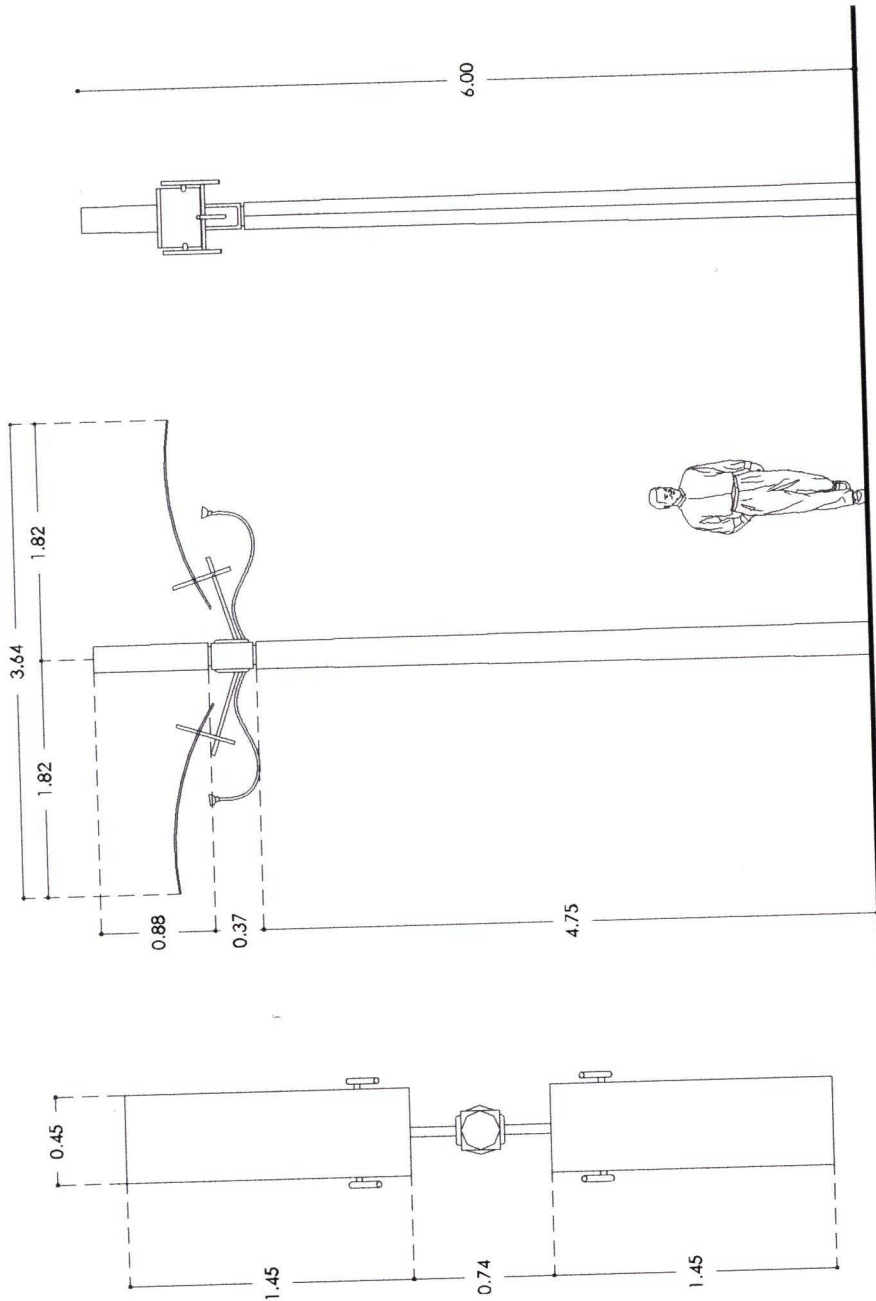
Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura
Mobiliario Urbano Esc 1a 25
Espectacular / Señalamiento

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

cinco.3

De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura

Mobiliario Urbano Esc 1a 50
Espectacular / Señalamiento

Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia + México + Verano 2002

cinco.3
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación

cinco.3.5

De el transporte Público Local

cinco.3.5

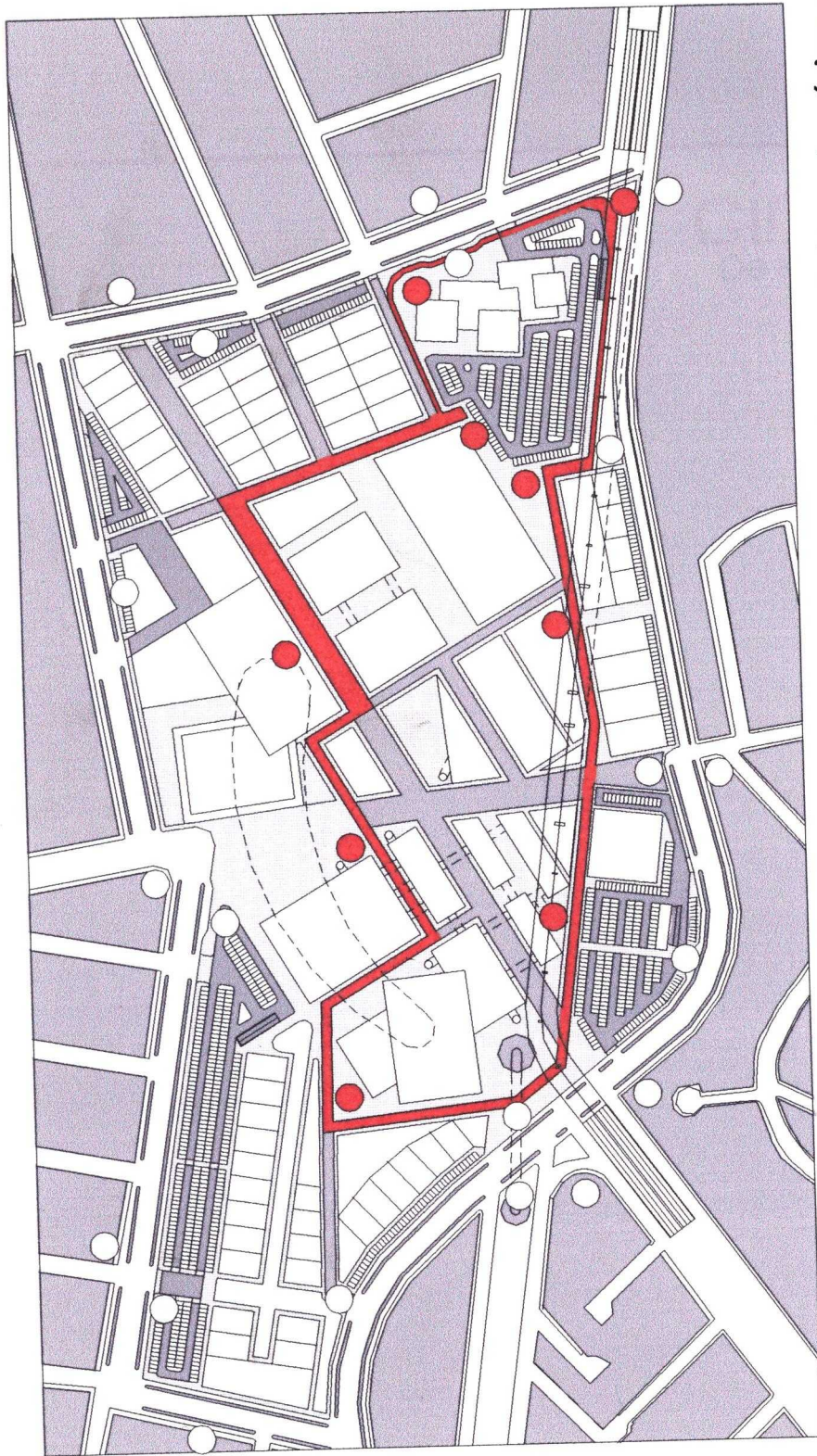
De el transporte Público Local

La movilidad dentro de una área tan extensa como la propia de la macromanzana obliga al uso de medios transporte locales y siendo este un proyecto con visión hacia el desarrollo urbano, lo propio es hacer uso de un sistema ecológico capaz de satisfacer las demandas del servicio.

En la actualidad en países como Islandia el transporte público en su totalidad es de motores de hidrógeno, mientras en la ciudad de México solo existen 10 unidades a prueba, las cuales fueron donadas por las Naciones Unidas en el año 2000.

Para el desarrollo de este proyecto se planeó un circuito propio para la movilidad interna que asegura la conexión entre las tiendas y edificios de mayor importancia de la manzana. El transporte a emplear deberá ser eficaz y moderno además de que deberá facilitar el desplazamiento rápido, cómodo y ágil configurándose como una alternativa ecológica de transporte público para el resto de la ciudad.

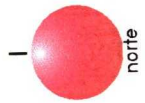
A continuación se presenta una lámina en la cual se indica el circuito a seguir por el sistema de transporte público local, el cuál se plantea en un sólo sentido con dos unidades las cuales llevarán una diferencia de 10 minutos entre ellas. También se indican las posiciones más propicias para la colocación de los parabuses tanto dentro como fuera de la macromanzana.



Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
Escuela de Arquitectura
Lámina No. SIETE TRANSPUB LOCAL
Escala Gráfica.
Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
Morelia+México + Verano 2002

- Parabus interno
- Parabus externo



cinco.3.6

De la Paleta Vegetal

CAPITULO CINCO
DE EL PLAN SECCIONAL DE RENOVACION
CINCO.3
De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

cinco.3.6

De la Paleta Vegetal










Por último , el máximo bienestar de los usuarios es alcanzado por el adecuado diseño de los espacios abiertos, esto es, la complementación del diseño exterior se logra mediante la elección de una paleta vegetal propicia al lugar, la cual dependerá de las condiciones ambientales del lugar y las condiciones que se quieran modificar por medio de la vegetación.

Un importante punto en la selección de la Paleta Vegetal fue sin duda el costo de su posible mantenimiento y el desarrollo adecuado de las plantas para así lograr interesante espacios de recreación, reunión y circulación.

La selección de esta Paleta Vegetal fue basada en aspectos como la conservación visual de la zona (ambiente violeta) y el máximo aprovechamiento de características naturales de las plantas como sus hojas perennes o caducas dependiendo de la zona de integración para lograr espacios climáticamente agradables todo el año.

A continuación se presenta una Tabla de Características Generales de la Paleta Vegetal en la cual se identifica un símbolo para cada planta el cual será leído en la Lámina de Sembrado del conjunto.

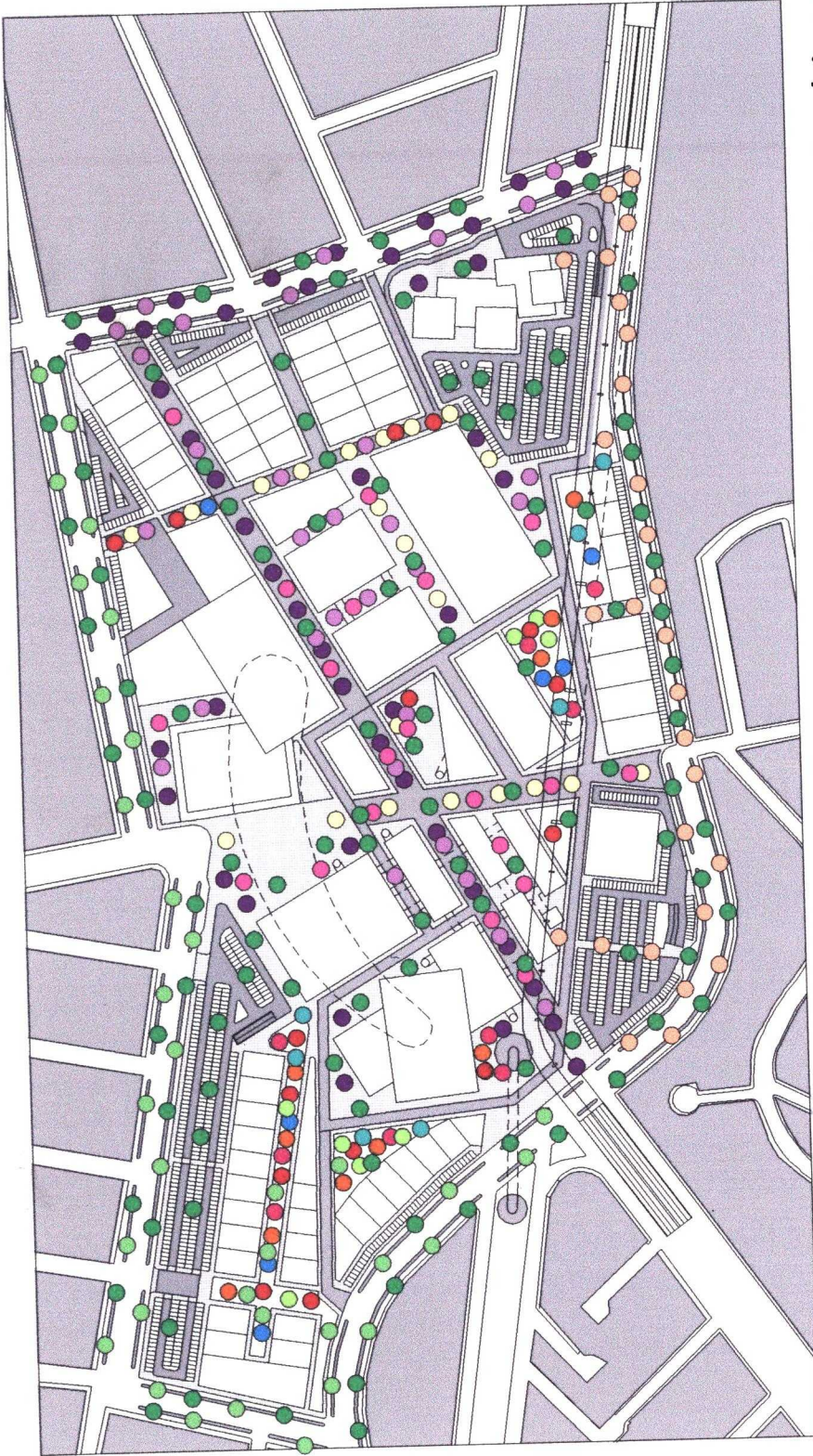
Tabla de Características Generales de la Paleta Vegetal

Simb.	Nombre	Dimensión	Crecimiento / Hoja	Características	Usos
	Jacaranda	h= 10-15 m r= 10-12 m	Moderada Caduca	Follaje Fino Sombra en Verano Flor Morada Estacionalidad	Grandes Espacios Arboledas Lineamiento
	Grevilla	h= 10-12 m r= 6-9 m	Rápido Perenne	Follaje Fino de textura en dos tonos Flor Amarilla	Grupos Calles Lineamiento
	Palo Santo	h= 4-8 m r= 3-6 m	Moderado Caduca	Follaje Fino Flor Morada Estacionalidad	Grupos Sombra Lineamiento
	Pirúl	h= 12-15 m r= 6-8 m	Moderado Perenne	Follaje de Textura Fina	Grupos Espacios Amplios
	Bugambilia	h= 6-15 m r= 3-4 m	Moderado Perenne	Floración espectacular de colores magenta, rojo, naranja, blanco	Camellones Pérgolas Macetas
	Madroño	h= 10-15 m r= 6-8 m	Moderado Perenne	Follaje Medios Fruto rojo	Grupos Arboledas
	Níspero del Japón	h= 5-8 m r= 3-8 m	Moderado Perenne	Follaje de textura gruesa	Grupos Sombras Arboledas
	Ocozote	h= 10-15 m r= 6-8 m	Moderado Perenne	Follaje denso de color amarillo y rojizo y en otoño flor blanca	Grupos Sombras Barreras
	Carpus	h= 8-12 m r= 6-8 m	Moderado Perenne	Follaje de textura gruesa brillante Flor Blanca	Grupos Sombras Lineamiento
	Álamo Plateado	h= 15-20 m r= 6-8 m	Moderado Caduco	Follaje de textura fina color plata	Grupos Arboledas Lineamiento
	Pino	h= 15-20 m r= 10-12 m	Moderado Perenne	Follaje de textura fina	Grupos Camellones Lineamiento
	Olmo Chino	h= 8-12 m r= 5-7 m	Rápido Caduca	Follaje de textura fina	Calles Lineamiento
	Ficus	h= 5-8 m r= 5-7 m	Rápido Perenne	Follaje de textura fina	Grupos Calles Lineamiento

CINCO.3

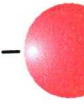













De la Propuesta Urbano/Arquitectónica

continuación



Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas

Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 Lámina No. OCHO PALETA VEGETAL
 Escala Gráfica. 0 50 100
 Raúl Ramírez Morón + Punto de Fuga
 Morelia+México + Verano 2002

- 
 norte
- 
 Jacaranda
- 
 Grevilla
- 
 Palo Santo
- 
 Mimbrillo
- 
 Bugambilla
- 
 Madroño
- 
 Nispero del Japon
- 
 Occozote
- 
 Corpus
- 
 Alamo Platanado
- 
 Pino
- 
 Olmo Chino
- 
 Ficus

CAPITULO SEIS
DE LA MEMORIA DESCRIPTIVA

SEIS

Memoria Descriptiva

El contenido de este documento es el resultado de una investigación de carácter universitario. La inquietud de participar en problemas de mayor complejidad me llevó a conocer y gustar de las intervenciones urbanas que suceden a través de los años en numerosas ciudades y países del mundo con una verdadera preocupación por la configuración urbana y por ende el mejor desarrollo social y económico de las mismas.

Este ejercicio parte de un análisis sectorial de la zona "Las Américas" de la ciudad de Morelia, México, dicho análisis abarca aspectos que van desde los demográficos hasta los de lectura urbana, cuyo resultado es la base para intervenir el espacio. Las intervenciones propuestas son basadas en estudios urbano - comerciales de autores como Kevin Lynch, Karl Hilberseimer, Dieter Prinz, etc. quienes en sus textos hablan de la necesidad de la integración de los espacios comerciales a la configuración urbana de manera discreta, sencilla y delicada, que si bien debe ser creada bajo conceptos de sendas, hitos y nodos, la explotación de lo comercial dependerá de la buena imagen y desarrollo de los senderos contenedores del comercio. Se propone la opción de integrar en un solo espacio la conjugación de los usos suelo lo cual enriquece y da vida continua al sector además de aumentar la seguridad de la zona por habitabilidad de 24 horas.

Los alcances propuestos para el documentos son enfocados al lado del diseño urbano y de mobiliario, reglamento interno de construcción y principios de vegetación del sector dado que los análisis económicos y de impacto ambiental están en un nivel de profesionalismo interdisciplinario.

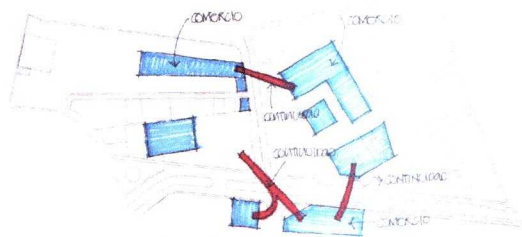
El desarrollo del proyecto se inicia con la clasificación en grupos de los usuarios del sector definiendo así la diversidad de zonas y ambientes necesarios para satisfacer las diferentes necesidades de los grupos.

Aspectos propios del sector que los usuarios reconocen de una manera no consciente merecieron un análisis especial, estos son: los actos y ritos del lugar (comercio, traslado, paseo, permanencia), el cronograma de actos, la definición urbano/social del lugar, usos de suelo, conexiones con el sector, puertas, lectura urbana, tensiones y flujos del lugar.

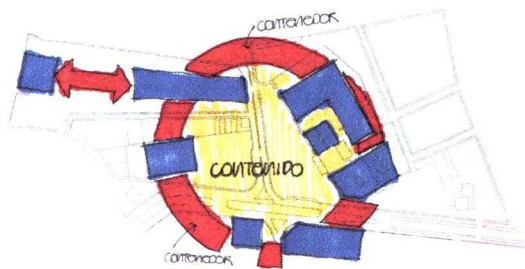
Así, una vez analizados los factores anteriores, el proceso de diseño se hace con mayor facilidad dado que las soluciones a las necesidades son transcritas al papel a manera de zonificaciones y ligas con las primeras representaciones mentales de los ambientes buscados.

Como proceso de diseño se lograron cinco etapas bien definidas:

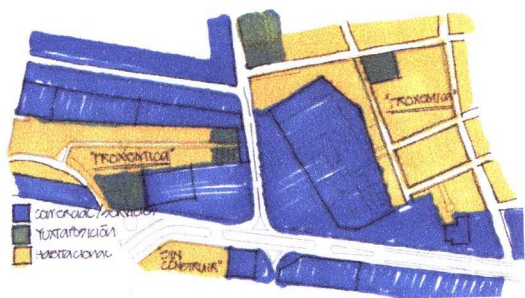
1. La identificación de los elementos principales del sector y la necesidad de su continuidad.
2. La identificación del sector que determina el áreas en uso y desuso.
3. La proxémica como concepto de alcance y determinación de la zona.
4. Análisis de vialidades
5. Integración al área de intervención de lo conceptos de diseño.



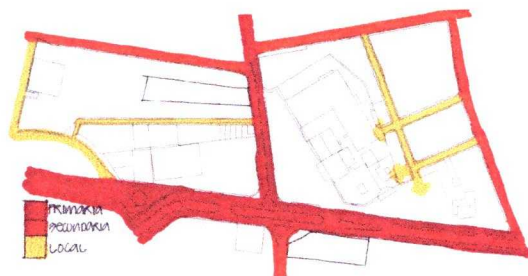
Proceso de Diseño No. 1



Proceso de Diseño No. 2



Proceso de Diseño No. 3



Proceso de Diseño No. 4

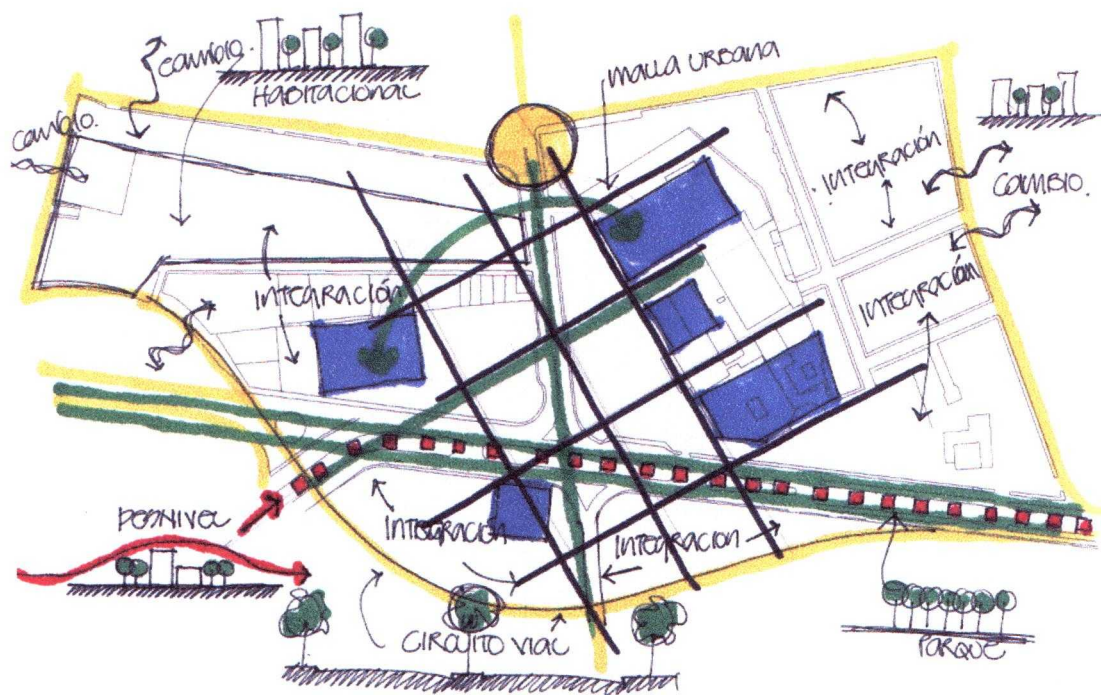
SEIS

Memoria Descriptiva

continuación

El resultado del proceso de diseño se presenta en una carta urbana en la cual se definen las nuevas áreas de desarrollo.

La propuesta horizontal en el uso de suelo se realizó basándose en el concepto de proxémica que nos muestra la transición que ocurre entre dos polos de carácter definido; así la transformación de una calle al irse alejando del núcleo de la macromanzana busca la integración a las actividades de los desarrollos exteriores, por otro lado, la opción de dar vida continua (24 horas) al sector se pretende lograr con la mixtificación de usos de suelo no solo en el sentido horizontal, también en lo vertical, esto es, aprovechar el área de comercio y servicios en niveles bajos y en niveles superiores integrar el uso habitacional.



Proceso de Diseño No. 5

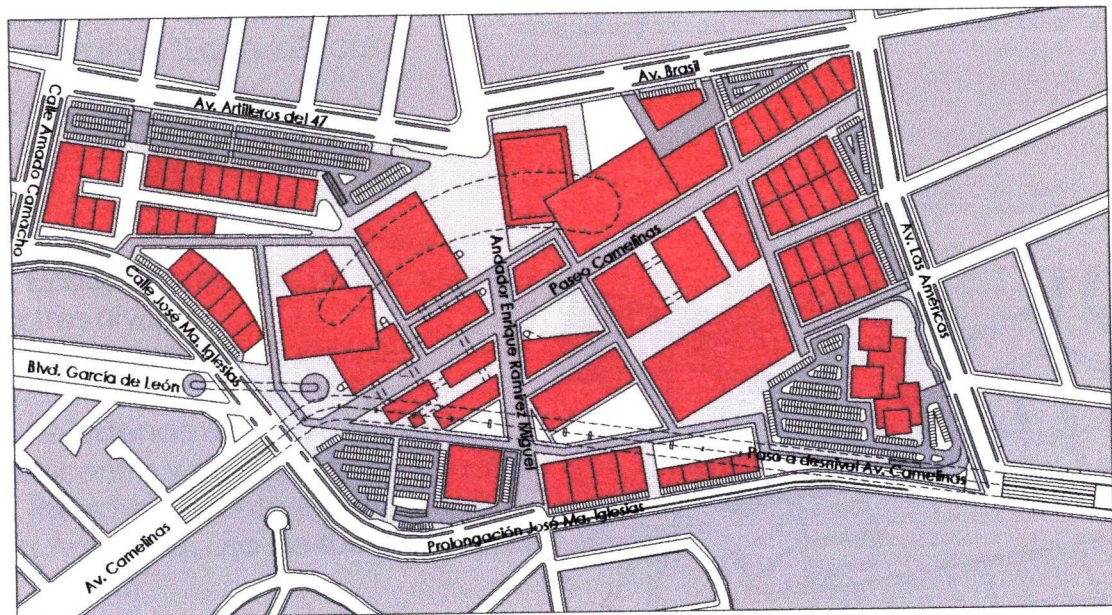
SEIS

Memoria Descriptiva

continuación

La retícula urbana con que se desarrolla la macromanzana es resultado de la prolongación de ejes visuales y un juego de paralelas y perpendiculares de los lineamientos de los edificios pre-existentes. La necesidad de jardines y plazas es el resultado de la lectura urbana que la sociedad realiza por costumbre, así mismo la composición de las calles, andadores y corredores son típicas soluciones, pero esta vez en combinación con nuevos elementos urbanos como corredores aéreos que comunican a los edificios entre sí, desniveles en las calles para diferenciar actividades de consumo y recreación, bandas mecánicas, elevadores, diseño de pavimentos y un diseño de paleta vegetal.

El objetivo es crear un zona primordialmente peatonal que es bien conjugada con un sistema de transporte urbano interno no contaminante para recorridos entre puntos extremos del sector. Así se pretende dar comienzo a un nuevo sistema de urbanización en una ciudad que aún está a tiempo de considerar sus problemas de ordenamiento urbano y expansión territorial.



Ampliación y Reestructuración Urbana del Sub-Centro Comercial Las Américas


 Universidad Vasco de Quiroga
 Escuela de Arquitectura
 CARTA URBANA
 Escala Gráfica. 0 50 100

SEIS

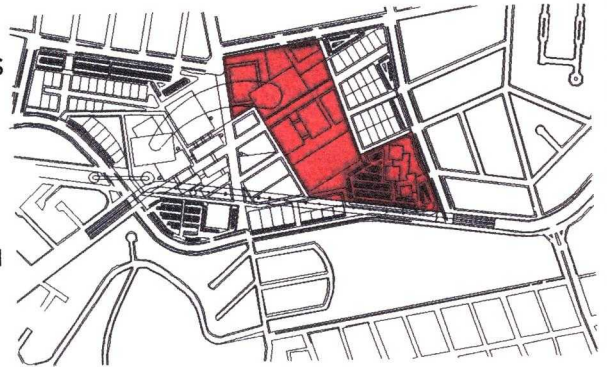
Memoria Descriptiva

continuación

Un complejo urbano necesita desarrollarse bajo un programa de etapas bien delimitadas, de tal manera que su evolución y ejecución no interfiera de manera caótica en el desarrollo general del sector a intervenir. Este proyecto se plantea bajo tres etapas generales y cada una con un grupo de actividades bien definidas en sus alcances.

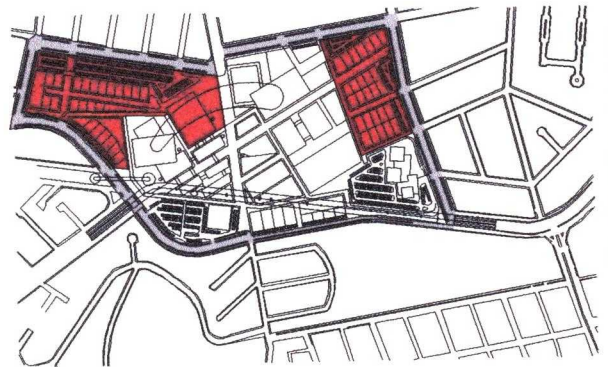
Primera Etapa de Desarrollo:

- a. Estacionamiento para 668 cajones en tres niveles
- b. Apertura del Centro Comercial Las Américas
- c. Ampliación de la Com. Mexicana
- d. Ampliación de las Fab. de Francia
- e. Re-ubicación de Sanborn's
- f. Desarrollo del centro financiero y corporativo "Las Américas"



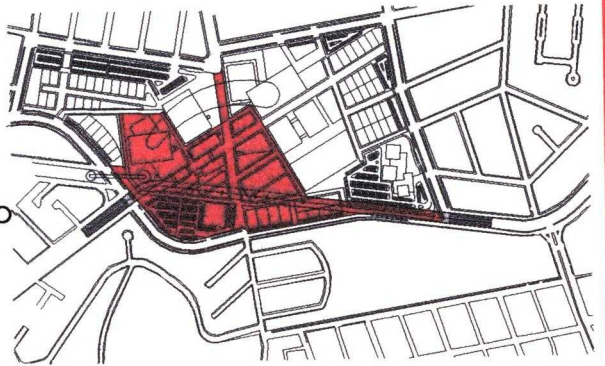
Segunda Etapa de Desarrollo:

- a. Estacionamiento con 752 cajones en tres niveles
- b. Ampliación de vialidades circundantes al desarrollo
- c. Reordenamiento de la zona de Servicentro y cambio de uso de suelo
- d. Reordenamiento en la zona de Las Américas, uso de suelo mixto en lo vertical
- e. Unión física sobre Av. Enrique Ramírez.



Tercera Etapa de Desarrollo:

- a. Estacionamiento para 867 cajones en cuatro niveles
- b. Paos a desnivel en Av. Camelinas y cierre de A. Enrique Ramírez
- c. Ampliación de Suburbia para nueva franquicia de Palacio de Hierro o similar.
- d. Desarrollo de nuevas manzanas interiores a la macromanzana
- f. Integración física con el proyecto "Corredor Comercial García de León"



La distribución porcentual de zonas de la macromanzana y su normativa de desarrollo interno se plantea bajo cuatro sencillos puntos que a continuación señalo:

SUPERFICIE TOTAL: 18.20 HECTAREAS

Espacio destinado a uso privado:

10.25 hectáreas / 56.30%

Espacio destinado a parques, jardines, calles y paseos:

7.95 hectáreas / 43.7=%

TOTAL A CONSTRUIRSE: 310,000 m²

Uso habitacional (multifamiliar):

152,500m² / 49.20%

Uso comercial, financiero y servicios:

157,500m² / 50.80=%

Normativa Interna

1) **Carácter.**

Subcentro Urbano Comercial "Las Américas" es un sector destinado localizar el equipamiento administrativo, comercial y financiero a escala regional y urbana en el más alto grado de diversidad, complementado con actividades habitacionales y de recreación.

SEIS

Memoria Descriptiva

continuación

2) Delimitación.

Una superficie total de 18,200 metros cuadrados delimitados por las calles y avenidas Brasil, Artilleros del 47, Miguel Torena, Manuel Blanco, Boulevard Rafael García de León, Camelinas y Las Américas.

3) Zonificación.

El Subcentro Urbano Comercial Las Américas se divide en los siguientes sectores, para los cuales se define el carácter y se regula la subdivisión de la tierra y uso de suelo.

Uso de Suelo Clase A: Habitacional

(ver lámina no. 5 Tipos "a" y "d")

Zonas destinadas a la localización de vivienda de densidad media (conjunto habitacional de 5 hasta 10 niveles) con el fin de preservar y garantizar las buenas condiciones de habitabilidad admitiéndose usos afines con el habitacional.

Uso de Suelo Clase B: Comercial, Financiero y Servicios

(ver lámina no. 5 Tipos "b" y "c")

Zonas destinadas a las agrupaciones de usos administrativo/financiero a partir del segundo nivel en adelante; y comercial/servicios con espacio en planta baja y primer nivel de los edificios de uso mixto.

Uso de Suelo Clase C: Equipamiento y Urbanización Parque

(ver lámina no.5 Tipo "e" y "f")

Zonas destinadas a la funcionalidad urbana del sector clasificadas en calles, corredores, andadores, plazas, estacionamientos y áreas verdes, todos éstos de uso público.

4) Normas específicas par uso de suelo.

Normativa para cada uso de suelo: área de construcción, altura máxima, diseño, materiales, instalaciones, etc.

* Dichas normas son solo complementarias al Reglamento de Construcciones del Estado.

SEIS

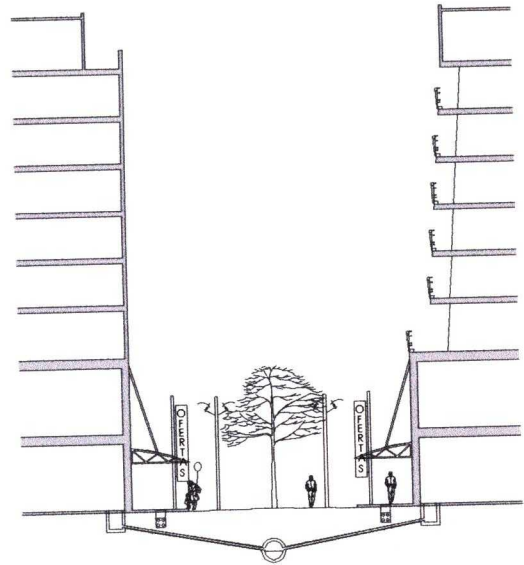
Memoria Descriptiva

continuación

Para entender de manera más clara la normativa del sector se definieron perfiles urbanos de algunas calles, en las cuales se ven anchos de calles, alturas de edificaciones, etc.

Calle Perú

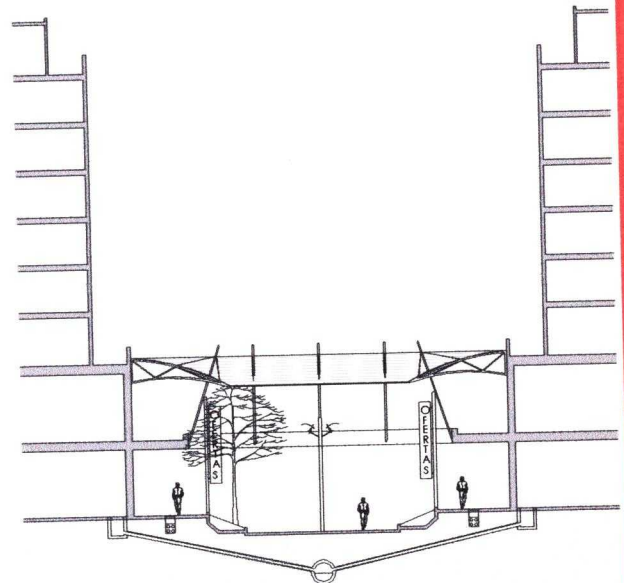
Corredor de uso peatonal delimitado por manzanas de uso Mixto Comercial/Habitacional.
Ancho de calle: 15.00 mts
Altura max. de const. 27.00 mts
Profundida drenaje: 2.00 mts
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Olmo chino, Madroño y Grevilia



Corte esquemático
escala 1 a 400

Corredor Camelinas

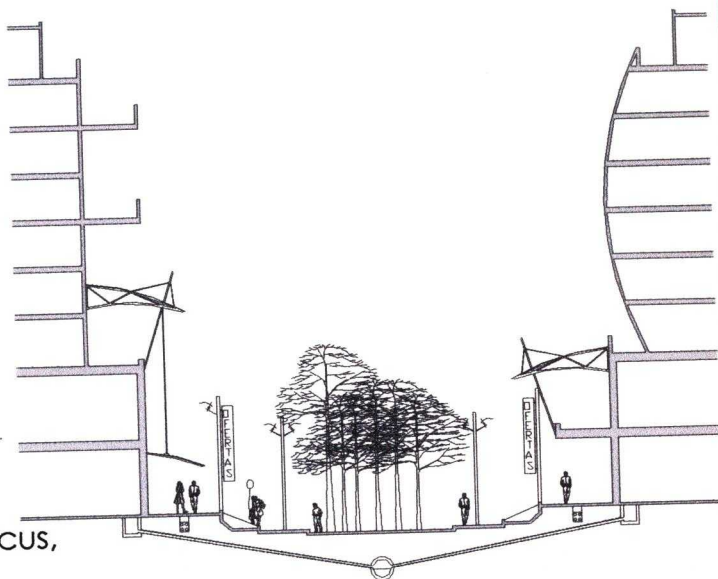
Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Comercial y Mixto Comercial/Habitacional.
Ancho de calle: 20.00 mt
Altura max. de const. 27.00 mt
Profundida drenaje: 2.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Ficus, Jacaranda, Palo Santo y Bugambilia



Corte esquemático
escala 1 a 400

Paseo / Parque Lineal Lic. Enrique Ramírez Miguel

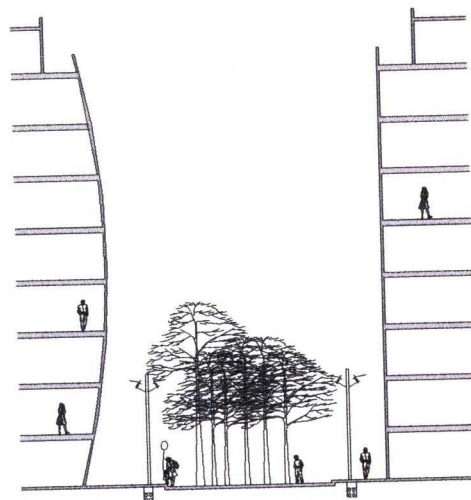
Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Financiero y Servicios, Comercial y Mixto Comercial / Habitacional
Ancho de calle: 25.00 mt
Altura max. de construcción: 45.00
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Pino, Pirul, Ficus, Bugambilia y Jacaranda.



Corte esquemático
escala 1 a 400

Paseo Miguel Blanco

Corredor de uso predominante peatonal delimitado por manzanas de uso Habitacional Residencial Multifamiliar.
Ancho de calle: 15.00 mt
Altura max. de const. 25.00 mt
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%
Vegetación: Pino, Pirul, Madroño y Jacaranda.



Corte esquemático
escala 1 a 400

SEIS

Memoria Descriptiva

continuación

Avenida Camelinas Paso a desnivel

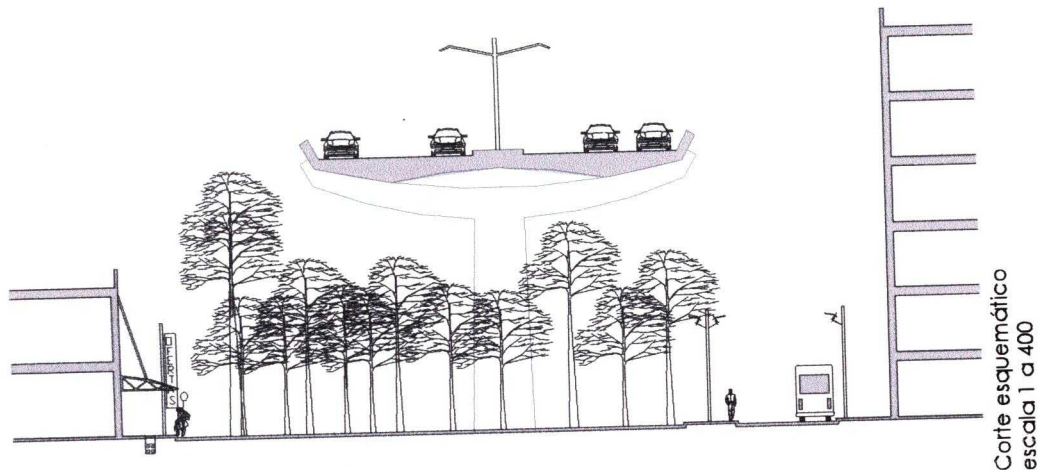
Corredor de dos alturas, de uso predominante vehicular en la parte superior y de uso predominante peatonal en la parte inferior, delimitado por manzanas de uso Financiero y Servicios, Comercial

Ancho de calle: 22.00 mt

Altura max. de const. 45.00 mt

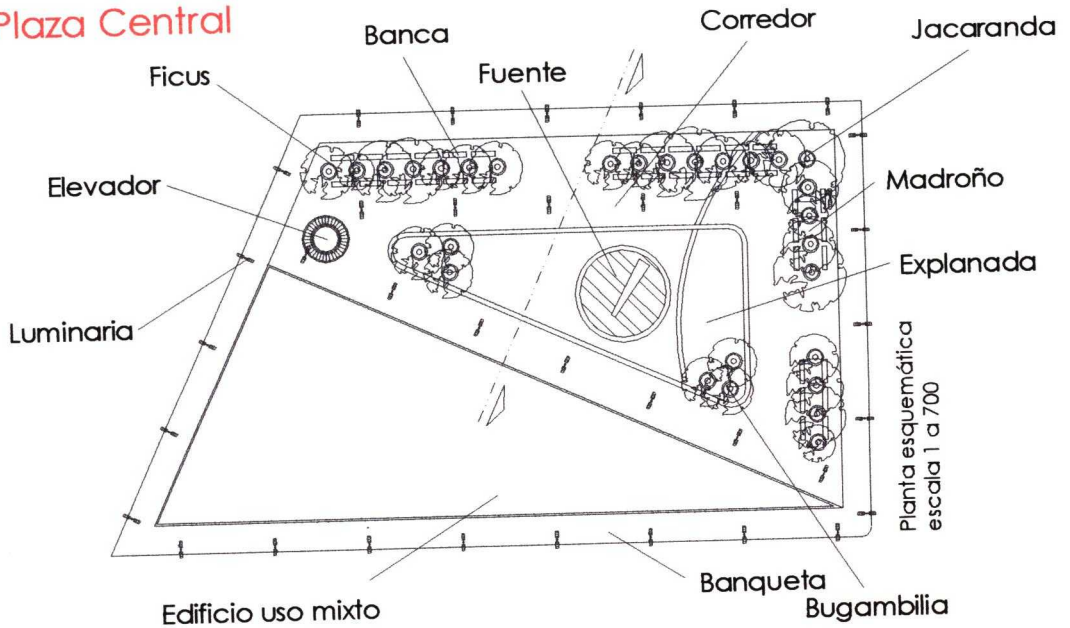
Abastecimiento de servicios básicos urbanos: 100%

Vegetación: Madroño, Corpus, Ocozote, Pino, Jacaranda, Bugambilia.



Por último, el desarrollo urbano implica el diseño de elementos de uso público tales como las plazas, parques y mobiliario, en este caso, como ejercicio de planeación y renovación se desarrolla el diseño paisajístico de las plazas y parques mas representativos de la macromanzana, así como algunas piezas del mobiliario urbano y la composición de la paleta vegetal, a continuación se presentan ejemplos de ello:

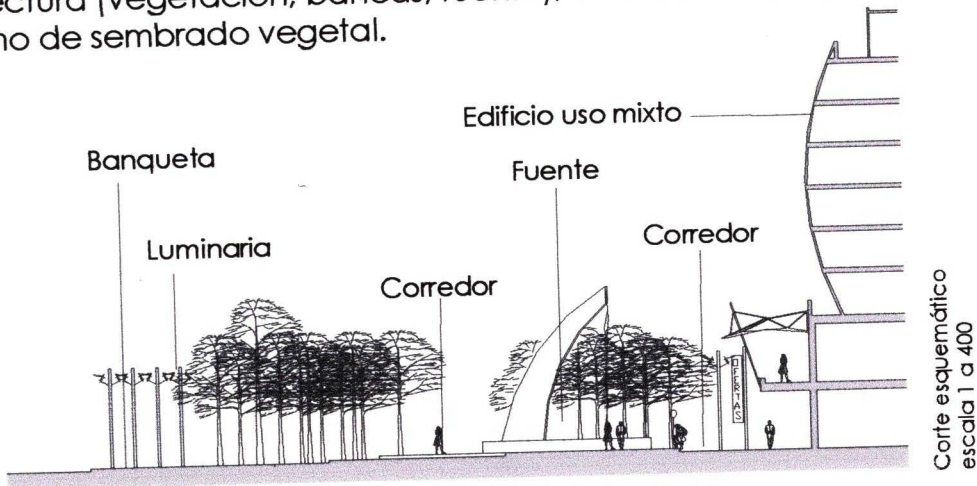
Plaza Central



Planta Plaza Central

Descripción:

Espacio público de 1500 m² propicio para eventos artísticos, culturales, recreo, etc., su composición es la de una plaza ordinaria para facilitar su lectura (vegetación, bancas, fuente), con diseño tanto de pavimentos, como de sembrado vegetal.



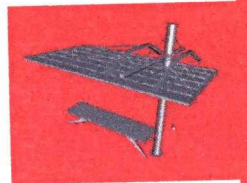
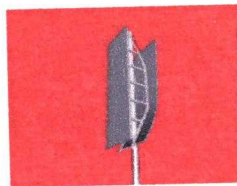
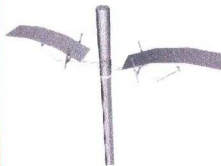
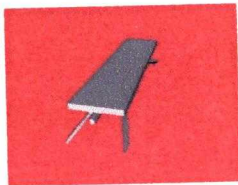
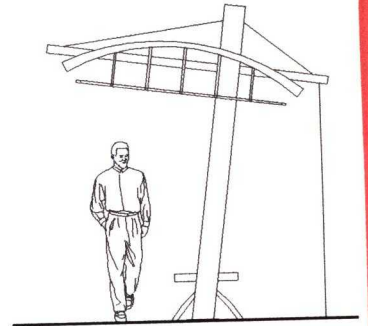
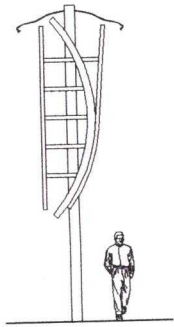
2. Corte Plaza Central

SEIS

Memoria Descriptiva

continuación

El mobiliario urbano forma parte importante en el desarrollo de imagen del sector, ya que son elementos que se pueden explotar como las piezas que den identidad al lugar, en este caso, partiendo de un trazo de dos rayas se desarrolla toda la línea de modelos de mobiliario.



seis

Memoria Descriptiva

continuación

DE LA BIBLIOGRAFIA
biblio
LITERATURA · INTERNET

· Alfaro, Alfonso

VOCES DE TINTA DORMIDA Itinerarios espirituales de Luis Barragán

Editorial Libros de la Espiral
Cd. de México, México, 1996

· Colegio de Arquitectos de Chile

REVISTA CA 58 Intervenciones Urbanas

Arquitaller Ltda
Santiago de Chile, República de Chile, 1989

· Colegio de Arquitectos de Chile

REVISTA CA 72 Centros de Comercio

Arquitaller Ltda
Santiago de Chile, República de Chile, 1994

· Colegio de Arquitectos de Chile

REVISTA CA 92 Proyecto Urbano

Arquitaller Ltda
Santiago de Chile, República de Chile, 1998

· Colegio de Arquitectos de la Cd. de México A.C.

REVISTA ENLACE 63 Arquitectura para el Comercio

Editorial de Impresos y Revistas, S.A. de C.V.
Cd de México, México, 1997

· Colegio de Arquitectos de la Cd. de México A.C.

REVISTA ENLACE 75 Diseño del Espacio Exterior

Editorial de Impresos y Revistas, S.A. de C.V.
Cd de México, México, 1998

· Colegio de Arquitectos de la Cd. de México A.C.

REVISTA ENLACE 76 Boutiques

Editorial de Impresos y Revistas, S.A. de C.V.
Cd de México, México, 1998

· Colegio de Arquitectos de la Cd. de México A.C.

REVISTA ENLACE 94 Centros Comerciales

Editorial de Impresos y Revistas, S.A. de C.V.
Cd de México, México, 1998

· Compañía de Teléfonos de Chile

TURISTEL 92 Centro Chile

Editorial Publiguías S.A.
Santiago de Chile, República de Chile, 1991

DE LA BIBLIOGRAFIA
biblio
LITERATURA

- Cullen, Gordon
EL PAISAJE URBANO Tratado de estética urbanística
Editorial Blume Labor
Barcelona, España, 1974
- El Mercurio
VIVIENDA Y DECORACIÓN 100 proyectos que archivó el siglo
Suplemento Semanal Edición 207
El Mercurio SAP
Santiago de Chile, República de Chile, 24 de junio de 2000
- Gobierno del DF
REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES PARA EL DF
Editorial Sista S.A. de C.V.
Cd. de México, México, 2001
- Gobierno del Estado de Michoacán
LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MICHOACAN
DE OCAMPO EDICIÓN OFICIAL 2002
Periódico Oficial
Morelia, México, 2002
- Hilberseimer, Ludwig Karl
LA ARQUITECTURA DE LA GRAN CIUDAD
Editorial Gustavo Gili
Serie GG Reprints
Barcelona, España, 2000
- INBA / SEP
Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico
Tomo 11 EL PEATON EN EL USO DE LAS CIUDADES
Dirección de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico
Nacional del Instituto Nacional de Bellas Artes
Cd. de México, México, 1980
- Lynch, Kevin
LA IMAGEN DE LA CIUDAD
Editorial Gustavo Gili
Colección GG Reprints
Barcelona, España, 2000

· López, Rocío / Cabeza, Alejandro
LA VEGETACIÓN EN EL DISEÑO DE LOS ESPACIOS EXTERIORES
Facultad de Arquitectura de la UNAM
Cd. de México, México, 1998

· Prinz, Dieter
PLANIFICACIÓN Y CONFIGURACIÓN URBANA
Editorial Gustavo Gili
Barcelona, España, 1984

· Rowe, Colin / Koetter, Fred
CIUDAD COLLAGE
Editorial Gustavo Gili
Colección GG Reprints
Barcelona, España, 1998

· Schjetnan, Mario / Calvillo, Jorge / Peniche, Manuel
PRINCIPIOS DE DISEÑO URBANO AMBIENTAL
Árbol Editorial
Cd. de México, México, 1997

· BILBAO METROPOLI 30

http://www.bm30.es/Welcome_es.html

Página sobre el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Bilbao, España.

· CENTRO SANTA FE ENTERTAINMENT CENTER

http://www.kmdarch.com/offices/Mexico/portfolio/Centro_Santa_Fe/Centro_Sta_Fe.htm

Página sobre el Centro Comercial Santa Fe, publicado por KMD.

· EL SUELO VACIO COMO PROYECTO

<http://urbanismo.8m.com>

Página sobre urbanismo.

· FORMA URBIS

<http://urbanismo.8m.com/cgi-bin/framed/2063/artic1.htm>

Página sobre urbanismo.

· INEGI MICHOACAN DE OCAMPO

<http://mich.inegi.gob.mx/>

Página de información estadística de geografía y demografía del Estado de Michoacán.

· PROJECT SUMMARY #25 CURITIBA, BRASIL, LAND USE / TRANSPORT

<http://www.iclei.org/leicomm/lei-025.htm>

Página sobre el Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Curitiba, Brasil.

· PUERTO MADERO

<http://www.puertomadero.com/>

Página sobre el Plan de Renovación Urbana de Puerto Madero, República de Argentina.

· REMODELAN ENTORNO DE LA ESTACION CENTRAL

<http://www.tercera.cl/diario/1997/11/29/8.html>

Página sobre el proyecto de renovación urbana del sector de la estación central en Santiago de Chile, República de Chile.

DE LA BIBLIOGRAFIA
biblio
INTERNET

·RENOVACION URBANA

<http://www.mideplan.go.cr/pnd/plan19982002/economico/ordenamiento-territorial/index2.html>

Página sobre urbanismo publicada por los Ministerios de la Presidencia y Planificación de Costa Rica.

·SANTIAGO DE COMPOSTELA, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

<http://www.dositeo.com/programa/casco.html>

Página sobre el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Santiago de Compostela.

·SANTIAGO PONIENTE: ANÁLISIS SOCIO ECONOMICO DEL PROCESO DE RENOVACIÓN URBANA, COMUNA DE SANTIAGO (1992 1997)

<http://ceguch.8m.com/memorial1.html>

Página sobre urbanismo.