

UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO



**FACULTAD DE ARQUITECTURA
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO**



**Maestría en Arquitectura, Investigación y
Restauración de Sitios y Monumentos**

**Peatonalización de centros históricos en México.
Análisis de caso del centro histórico de la ciudad
de Morelia, 1975-2018**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN
ARQUITECTURA INVESTIGACIÓN Y RESTAURACIÓN DE SITIOS Y
MONUMENTOS PRESENTA:**

GABRIEL CORTÉS MANCERA

DIRECTORA DE TESIS:

DRA EUGENIA MARÍA AZEVEDO SALOMAO

MORELIA MICHOACÁN, AGOSTO DE 2022

MESA SINODAL

Directora de tesis:

Dra. Eugenia María Azevedo Salomao

Codirector de tesis:

Dr. Luis Alberto Torres Garibay

Sinodales:

Dra. Estrellita García Fernández

Dr. Carlos Alberto Hiriart Pardo

Dr. Eugenio Mercado López

Agradecimiento especial al CONACYT, por la beca otorgada durante este posgrado.

DEDICATORIA

A mi padre: gracias a la persona más importante, por ser el gran apoyo incondicional que eres en mi vida, impulsándome constantemente a ser mejor e inculcándome los valores esenciales que componen mi persona. Gracias porque nunca dejaste de creer en mí y me guiaste a alcanzar todas mis metas. No tengo palabras para agradecerte lo suficiente.

A mi hermano: gracias por el apoyo incondicional de hermano que siempre me has brindado, gracias a ti por que juntos crecimos creyendo que la unión hace la fuerza y nunca hemos dejado de estar presentes.

A mi directora de tesis: gracias a la Dra. Eugenia María, quien estuvo conmigo apoyándome durante el proceso de esta investigación, estando al pendiente siempre que necesité de su orientación y sabiduría.

A mis sinodales: quienes estuvieron presentes en el proceso de elaboración de este documento, aportando diferentes perspectivas, enriqueciendo y nutriendo de ideas esta investigación.

A los profesores de la Maestría: un agradecimiento especial a todos los profesores de este programa de estudios de posgrado que compartieron conmigo el conocimiento que sirvió para elaborar esta investigación.

A la facultad de Arquitectura de la UMSNH: A mi facultad, que ha sido la casa donde se han forjado mis conocimientos. Gracias por ser la institución pública que siempre mantuvo sus puertas abiertas para la enseñanza de tantos profesionistas.

A todos ellos; GRACIAS.

ÍNDICE

Introducción		
CAPÍTULO I		
Marco teórico-metodológico		
1.1	Marco conceptual	17
1.1.1	Patrimonio	18
1.1.2	Centro histórico	20
1.1.3	Espacio público	20
1.1.4	Peatonalización	21
1.1.5	Calidad urbana	23
1.1.6	Políticas públicas	24
1.2	Marco metodológico	26
1.2.1	Diseño de la investigación	26
1.2.2	Enfoque de la investigación	26
1.2.3	Población	27
1.2.4	Muestra y muestreo	29
1.2.5	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	29
1.2.6	Índices de evaluación de la calidad urbana	30
1.2.7	Método particular	32
CAPÍTULO II		
Antecedentes de la peatonalización de los centros históricos		
2.1	Introducción	34
2.2	Antecedentes de la peatonalización en Europa	35
2.3	Incidencia de la descentralización en el surgimiento de los procesos de peatonalización	38
2.3.1	Crecimiento y desarrollo económico de México durante el siglo XX	39
2.3.2	Uso del automóvil en México y su aportación al crecimiento expansivo de las ciudades mexicanas	41
2.4	El surgimiento de la peatonalización	48
2.5	La peatonalización en México	49
2.5.1	Apropiación del espacio público (la calle como espacio de convivencia)	50
2.5.2	El desplazamiento del peatón a la acera	51
	Reflexiones	57
CAPÍTULO III		
La peatonalización del centro histórico de Morelia		
3.1	Introducción	59
3.2	Antecedentes de la planificación de la ciudad	60
3.3	Primeros intentos de peatonalización	68

3.4	La peatonalización de Morelia en el siglo XXI	71
	Reflexiones	75
CAPÍTULO IV		
Selección de los indicadores de medición y su relación con la calidad urbana		
4.1	Introducción	77
4.2	La peatonalización y su influencia en la calidad urbana	78
4.3	Selección de los indicadores de medición	82
4.3.1	Paisajístico	85
4.3.2	Técnico	87
4.3.3	Funcional	88
4.3.4	Económico	89
4.3.5	Social	89
4.3.6	Medio ambiental	90
4.4	Las unidades de análisis	91
CAPÍTULO V		
Análisis de los resultados		
5.1	Introducción	97
5.2	Caracterización de la calidad de los proyectos de peatonalización	98
5.2.1	Comercial	99
5.2.2	Sociocultural	100
5.2.3	Comercial/habitacional	103
5.3	Análisis de resultados: balance de fortalezas y debilidades	104
5.3.1	Sociocultural	104
5.3.2	Comercial	110
5.3.3	Comercial/habitacional	121
	Reflexiones	128
	Conclusiones	130
	Bibliografía	138
	Anexos	146

Índice de figuras y tablas

No	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Figura 1	Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel internacional.	10
Figura 2	Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel nacional.	12
Figura 3	Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel local.	13
Figura I.1	Esquema de relación de los conceptos.	18
Figura I.2	Tramos de las vialidades peatonalizadas en el centro histórico de Morelia que conforman la población de la investigación.	28
Figura I.3	Plano de Morelia de 1970, donde se ubican las vialidades peatonales actuales.	29
Figura I.4	Cuadro de técnicas de investigación empleadas.	30
Figura I.5	Tabla de aspectos de valoración de la calidad urbana de las calles peatonalizadas.	32
Figura I.6	Esquema de la metodología particular.	32
Figura II.1	Paseo Reforma, 1904.	42
Figura II.2	Entrada triunfal del Ejército Constitucionalista (20 de agosto de 1914).	43
Figura II.3	Tabla de población total en México de 1910 a 2015.	45
Figura II.4	Concentración vial en el Zócalo por protesta de taxistas en 1932.	46
Figura II.5	Vehículos automotores en circulación en México entre 1925-1998.	47
Figura II.6	Red carretera en México entre 1925-1998.	47
Figura II.7	Zócalo, Vista hacia el centro mercantil.	50
Figura II.8	Calle Álvaro Obregón, Uruapan Michoacán.	51
Figura II.9	Calle Álvaro Obregón, Uruapan Michoacán.	51
Figura II.10	Calle 5 de Febrero, Uruapan Michoacán, década de 1930.	52
Figura II.11	Línea de tiempo desde la aparición del automóvil hasta la aparición de los procesos de peatonalización en la ciudad en México.	55
Figura III.1	Plano de la Ciudad de Valladolid en 1579.	61
Figura III.2	Plano de la Ciudad de Valladolid en 1579, interpretado por Enrique Cervantes S.	61
Figura III.3	Imagen satelital del centro histórico de Morelia donde se marcan calles peatonalizadas en el primer cuadro de la ciudad interpretado por Enrique Cervantes S. en el plano de 1579.	61
Figura III.4	Plano de la ciudad de Morelia en 1813, señalando construcciones religiosas y calles peatonalizadas.	63
Figura III.5	Plano de la ciudad de Morelia en 1886, señalando construcciones religiosas y calles peatonalizadas.	64
Figura III.6	Tabla de crecimiento poblacional de Morelia.	65
Figura III.7	Plano de la ciudad de Morelia en 1946, marcando la delimitación	66

	de la Zona de Monumentos Históricos por decreto federal en 1990.	
Figura III.8	Plano de Morelia de 1970, marcando la delimitación de la Zona de Monumentos Históricos por decreto federal en 1990.	67
Figura III.9	Plano de Morelia de 1934, donde se ubican las vialidades peatonales actuales.	70
Figura III.10	Plano de Morelia de 1970, donde se ubican las vialidades peatonales actuales.	71
Figura III.11	Morelia [11/07/2017], vialidades peatonales actuales construidas durante el siglo XXI.	73
Figura III.12	Periodos hipotéticos de peatonalización de vialidades en el centro Histórico de Morelia.	73
Figura IV.1	Tabla comparativa de los aspectos a observar por cada grupo de autores en sus respectivos trabajos, donde se establecen cuáles son los puntos en los que coinciden.	83
Figura IV.2	Tabla de aspectos a observar por cada grupo de autores en sus respectivos trabajos, donde se observan cuáles son los puntos en los que coinciden.	84
Figura IV.3	Tabla de los aspectos paisajísticos a observar.	87
Figura IV.4	Tabla de los aspectos técnicos a observar.	88
Figura IV.5	Tabla de los aspectos funcionales a observar.	88
Figura IV.6	Tabla de los aspectos económicos a observar.	89
Figura IV.7	Tabla de los aspectos sociales a observar.	90
Figura IV.8	Tabla de los aspectos medio ambientales a observar.	90
Figura IV.9	Mancha urbana de la ciudad de Morelia.	91
Figura IV.10	Unidades de análisis para los indicadores de la calidad urbana a partir de la peatonalización de las calles en el centro histórico de Morelia, Michoacán.	92
Figura IV.11	Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la uno a la cinco.	93
Figura IV.12	Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la seis a la diez.	94
Figura IV.13	Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la once a la quince.	95
Figura IV.14	Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la dieciséis a la diecisiete.	96
Figura V.1	Tabla de delimitación y colindancias de las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia.	98
Figura V.2	Localización de las calles peatonalizadas en la zona de Monumentos del Centro Histórico de Morelia.	99
Figura V.3	Imagen de la plaza San Agustín donde se observa la construcción del mercado de San Agustín que confina el espacio de la plaza.	102
Figura V.4	Diagrama de clasificación de las vialidades peatonalizadas en el centro histórico de Morelia.	103
Figura V.5	Fotografía del cruce de la avenida Madero y la calle Hidalgo, actual andador Juárez.	104

Figura V.6	Fotografía del cruce de la avenida Madero y calle sin nombre al oriente de la catedral de Morelia.	104
Figura V.7	Fotografía del cruce de la Calle Fray Juan de San Miguel y Humboldt.	104
Figura V.8	Fotografía del cruce de la calle Eduardo Ruíz y Avenida Morelos Norte.	105
Figura V.9	Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas con actividad social.	105
Figura V.10	Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	106
Figura V.11	Gráfica de comparación de materiales en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	106
Figura V.12	Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	107
Figura V.13	Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	108
Figura V.14	Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	108
Figura V.15	Tabla y gráfica de comparación de comercios en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	109
Figura V.16	Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural.	110
Figura V.17	Fotografía del mercado y plaza de san Agustín.	110
Figura V.18	Fotografía de la calle San Cristóbal Ecatepec.	111
Figura V.19	Fotografía de la calle Santiago Tapia.	111
Figura V.20	Fotografía de la Plazuela Vasco de Quiroga.	112
Figura V.21	Fotografía de la Calle Benito Juárez.	112
Figura V.22	Fotografía de la Calle Ignacio Zaragoza.	112
Figura V.23	Fotografía de la Calle El Nigromante.	113
Figura V.24	Fotografía de la Calle Hidalgo.	113
Figura V.25	Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	114
Figura V.26	Tabla y gráfica de comparación de antenas en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	115
Figura V.27	Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	115
Figura V.28	Tabla y gráfica de comparación de balcones en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	116
Figura V.29	Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	116
Figura V.30	Tabla y gráfica de comparación de red eléctrica en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	117
Figura V.31	Tabla y gráfica de comparación de red de alumbrado público en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	117
Figura V.32	Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	118

Figura V.33	Tabla y gráfica de comparación de establecimientos comerciales en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	118
Figura V.34	Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	119
Figura V.35	Tabla y gráfica de comparación de vegetación en las calles peatonalizadas con actividad comercial.	120
Figura V.36	Fotografía de la Plaza Rayón.	121
Figura V.37	Fotografía de la calle Mariano Jiménez.	121
Figura V.38	Fotografía de la calle Bartolomé de las Casas.	122
Figura V.39	Fotografía del Callejón del Romance.	122
Figura V.40	Fotografía de la calle Miguel Bernal	123
Figura V.41	Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	123
Figura V.42	Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional	124
Figura V.43	Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	125
Figura V.44	Tabla y gráfica de comparación de red eléctrica en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	125
Figura V.45	Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	126
Figura V.46	Tabla y gráfica de comparación de actividad económica en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	126
Figura V.47	Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	127
Figura V.48	Tabla y gráfica de comparación de vegetación en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional.	127

Índice de fichas

No	CALLE	PÁGINA
1	Calle Hidalgo	147
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	153
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.	159
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort	165
5	Calle Fray Juan de San Miguel	171
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luís González Gutiérrez	177
7	Calle Eduardo Ruíz	183
8	Plazuela Vasco de Quiroga	189
9	Calle Mariano Jiménez	195
10	Calle Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	201
11	Callejón del Romance	207
12	Calle Benito Juárez	213
13	Calle Ignacio Zaragoza	219
14	Calle El Nigromante	225
15	Calle Miguel Bernal Jiménez	231
16	Plaza Rayón	237
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)	243

Resumen

En esta investigación se revisa el desarrollo de los programas de peatonalización de los centros históricos mexicanos, tomando como caso de estudio el centro histórico de la ciudad de Morelia. Los procesos de peatonalización de las ciudades a nivel global inician en Europa, a finales de la década de los años sesenta e inicios de los años setenta, siendo un fenómeno relativamente reciente. El caso de la peatonalización del centro histórico de Morelia tiene lugar a mediados de la década de los años setenta, convirtiéndolo en un caso de temporalidad temprana con respecto al contexto nacional e internacional, y ensalzando su importancia como caso de estudio de este fenómeno.

El objetivo de esta investigación es evaluar los cambios en la calidad urbana de la ciudad de Morelia, revisando su comportamiento tras la aplicación de la peatonalización de sus calles. Para ello se hace análisis de los resultados técnicos y sociales de diecisiete de las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia, en los últimos cuarenta y cinco años, tomando en consideración las características específicas en que surgen de las diferentes etapas de peatonalización de la ciudad de Morelia durante este periodo, considerando así su contexto socio-político.

La evaluación se realiza a partir del análisis de aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medio ambientales buscando determinar cómo se ve afectada la calidad urbana de la ciudad a raíz de las peatonalizaciones de su centro histórico. Para ello se recurre a fuentes bibliográficas, de archivo, hemerográficas, planimetría, cartografía histórica, y la visita de campo para determinar los cambios físicos y funcionales de los espacios mediante la observación de tipo no participante. Finalmente se concluye con el diagnóstico de las acciones realizadas en las calles seleccionadas, y cuál ha sido su incidencia en la calidad urbana en el centro histórico de Morelia.

Palabras clave: Peatonalización, calidad urbana, centro histórico, indicadores, evaluación.

Abstract

This research reviews the development of pedestrianization's programs in Mexican historic downtowns, taking Morelia city's historical downtown as a study case. Pedestrianization processes at cities, on a global level, began in Europe, at the late sixties and early seventies, being a relatively recent phenomenon. Pedestrianization at Morelia's historical downtown took place in the mid-70s, making it an early temporary case with respect to national and international context, and praising its importance as a study case in this phenomenon.

The objective of this research is to evaluate changes at urban quality in Morelia city, reviewing its behavior after applying pedestrianization on its streets. For this, an analysis is made from technical and social results from seventeen pedestrianized streets in Morelia's historical downtown, in the last forty-five years, taking in consideration specific characteristics which arise from different phases from pedestrianization in Morelia city during this period, considering its socio-political context.

This evaluation is carried out based on an analysis from landscape, technical, functional, economic, social and environmental aspects, seeking to determine how urban quality of a city is affected as a pedestrianization results in its historical downtown. For this, bibliographic sources, archived sources, hemerographic sources, planimetry, historical cartography, and field visits are used to determine physical and functional changes at spaces through non-participant observation. Finally, it concludes with an action diagnosis carried out by selected streets, and what has been their impact on urban quality at Morelia historical downtown.

Keywords: Pedestrianization, urban quality, historical downtown, indicators, evaluation.

Introducción

La presente investigación está enfocada al análisis y estudio de los efectos que tiene la peatonalización de los centros históricos sobre la calidad urbana de la zona directamente afectada, tomando como caso de análisis el centro histórico de la ciudad de Morelia. Para ello, este trabajo muestra una investigación en la que se evalúan aspectos de un entorno urbano que, de acuerdo con algunos autores, inciden directamente en el bienestar de las personas. El estudio muestra directamente la relación que existe entre el cambio de la dinámica de uso del peatón y la calle con la manifestación de alteraciones sobre aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales.

El problema en torno a la conservación de los centros históricos ha estado presente desde mucho antes del surgimiento del mismo concepto de centro histórico. A lo largo del desarrollo de las ciudades, los centros urbanos han estado sujetos a diversas transformaciones como respuesta a las necesidades cambiantes de su población; características que sumadas a la tardía puesta en marcha de políticas regulatorias para la construcción o modificación del espacio urbano en los centros históricos ayudarían a incrementar el problema de la conservación de los centros históricos.

Estas transformaciones espaciales en el entramado urbano de las ciudades se han visto aceleradas durante el siglo XX, el crecimiento expansivo de las

ciudades producto de la modernidad ayudaría, durante esta época, a acrecentar los problemas de regulación de los espacios urbanos de los centros históricos.

Todas las modificaciones morfológicas que se dieron durante el siglo XX en las ciudades a causa de transformaciones sociales, culturales, ideológicas y tecnológicas, llevarían a estos centros urbanos a manifestar cambios en su entramado de forma muy acelerada, generando en las ciudades una evolución constante de aspecto heterogéneo, modificando así la gran mayoría de los centros históricos. Por ello, en esta zona centro se genera con regularidad un contraste visual con lo nuevo de la ciudad introducido por la modernidad, ocasionando una diferenciación visible entre las partes que componen a la mancha urbana, y produciéndose una ruptura entre las formas de urbanización.¹

El crecimiento expansivo de las ciudades, las nuevas tecnologías, las crecientes distancias de desplazamiento para los peatones y las recientes políticas públicas surgidas en el siglo XX que impulsaban un modelo económico dirigido a la industria automotriz, propiciaron que el uso del vehículo motorizado se convirtiera en el medio de transporte más popular para el desplazamiento en cortas y largas distancias.² Es necesario entender que la adaptación de la calle como medio principal de circulación para el vehículo motorizado supone cambios tanto técnicos, sociales, espaciales e ideológicos; el espacio de la calle se tuvo que adaptar para el desplazamiento a velocidades que inicialmente no fueron consideradas, llevando al peatón a adoptar conductas de seguridad que le dieran tranquilidad al momento de caminar por la ciudad.³

Derivado de estos nuevos cambios en el entramado urbano de las ciudades se generaron nuevas formas de uso del espacio urbano. De ese modo,

¹ Fernando Carrión M., *Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos*, Santiago de Chile, 2000, p. 29.

² Arturo Vicencio Miranda, "La industria automotriz en México; antecedentes, situación actual y perspectivas", en *Journal UNAM*, núm. 221 (2007), pp. 213-214.

³ Con esto se entiende que, aunque ya se usaban las carretas, que exigían de un camino más o menos marcado, el principal modo de transporte en las comunidades urbanas era a lomo de animales de carga y a pie los cuales se mantenían a velocidades bajas, permitiendo más la interacción del peatón en las calles.

actividades relacionadas con el uso de vehículos motorizados, nuevas actividades culturales y sociales, el uso de las recientes tecnologías y cambios en la ideología de los habitantes fueron generando poco a poco modificaciones en la forma en que el usuario habita y se apropia del espacio urbano. Esta situación no solo deriva en un cambio del modo de apropiarse del espacio urbano, sino de adaptarse a las nuevas condiciones que se imponen a la ciudad cuando el vehículo motorizado pasa a ser el foco central de los proyectos en los espacios viales urbanos de los centros históricos, esto debido a que el peatón pasa a segundo plano, demeritando su calidad de vida.

En las últimas décadas, las ciudades -a nivel global- han comenzado con un proceso para mitigar estos problemas, buscando mayor accesibilidad para las actividades ciudadanas, con el fin de mejorar la calidad urbana de las ciudades. Durante las décadas de los años sesenta y setenta del siglo XX, surgen con gran fuerza las peatonalizaciones en ciudades europeas. Esto se presenta como una alternativa para resolver los conflictos entre andantes y vehículos, priorizando las actividades de esparcimiento social y apostando por un modelo de accesibilidad y movilidad con la intención de devolver la ciudad al peatón.⁴

Estos primeros intentos por emprender un urbanismo más eficiente y sostenible en pro de las actividades de la población, se vería reforzado en años posteriores a nivel legislativo, con políticas públicas que comenzaron a impulsar propuestas para priorizar al peatón sobre el vehículo motorizado y promoviendo así modos de desplazamiento más sostenibles. Esta nueva visión del urbanismo, no tardaría en llegar a Latinoamérica y en el caso particular de esta investigación, a México; pues ya para la década de los años setenta comenzarían a implementarse estas acciones a nivel local.

En América Latina los proyectos de peatonalización -que también inician en los centros históricos-, surgen con el mismo fin que en las ciudades europeas, buscando optimizar la movilidad urbana y dar una mejor imagen a aspectos específicos de las calles. Sin embargo, la realidad es que gran parte de estos proyectos provocan dificultades, por no tener en cuenta que los centros

⁴ Alfonso Sanz Alduán, "Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos", en *Boletín CF+S* 28, (1998), p. 67.

históricos -en reiteradas ocasiones- presentan problemas como el abandono de la población residente y la homogenización del uso del suelo.⁵

Esta situación se alimenta de temas complejos como la pérdida de su papel central en la vida urbana, la gentrificación, el cambio de uso de suelo, la movilidad urbana, entre otros aspectos, que muchas veces dependen de decisiones basadas en intereses políticos y económicos. Por ello, resultaría casi imposible intentar solventar estas cuestiones a partir de la peatonalización de algunas calles en los centros históricos. En el caso de México, el panorama no dista mucho de esta realidad, puesto que -como ya se abordará a profundidad en capítulos más adelante- estos procesos de peatonalización muchas veces se realizan como acción impositiva de las administraciones públicas, en la que no se muestra cómo es que impactan estos procesos en la calidad urbana de una zona determinada y por consiguiente cómo es que abona a la conservación del patrimonio urbano.

Bajo esta perspectiva, es necesario profundizar en el estudio de la peatonalización vial de los centros históricos y cómo es que estos procesos tienen un impacto en la calidad de urbana de los habitantes de los centros históricos, incidiendo así de forma indirecta sobre la conservación del patrimonio urbano. El caso de la peatonalización del centro histórico de Morelia tiene lugar a mediados de la década de los años setenta del siglo pasado, convirtiéndolo en un caso de temporalidad temprana con respecto a su contexto nacional e internacional, y ensalzando su importancia como caso de estudio de este fenómeno y convirtiéndolo en una muestra ideal para el análisis de los efectos en una ciudad que inicia en una etapa temprana con la peatonalización.

La peatonalización de las ciudades responde a una política pública, que está en función de la gestión de los espacios urbanos viales, esta peatonalización de los espacios puede ser producto de decisiones económicas, sociales o

⁵ Josué David Maldonado Morales, *Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de Agosto entre 18 de Noviembre y Bolívar a nivel físico, social y económico en el centro histórico de la ciudad de Loja-Ecuador* (tesis de licenciatura), Loja, Universidad Internacional del Ecuador-extensión Loja, 2019, p. 1.

urbanísticas,⁶ por su parte el quehacer gubernamental implica el uso racional y eficiente de la gestión y manejo de los recursos públicos, para la mejora social - y entre muchos otros factores- la mejora de la calidad urbana de la población; por lo que es necesario reflexionar sobre el uso adecuado de estos recursos públicos y cómo es que su aplicación incide sobre la calidad urbana de la zona centro y así mismo sobre la conservación de su patrimonio urbano.

La evaluación de los resultados técnico-sociales de los proyectos de peatonalización es necesaria para entender cuál es el comportamiento de los centros históricos bajo el contexto específico de cada obra. Para ello se discute sobre el tema de la peatonalización del centro histórico de la ciudad de Morelia, el cual se tomó como caso de análisis por sus características temporales tempranas respecto al contexto nacional e internacional. Esto permitirá abonar al conocimiento de estos espacios que comienzan a surgir ante las actuales necesidades de mediar el uso de los espacios viales.

Tomando en consideración las características contextuales en las que surgen las calles objeto de análisis; se revisan como condiciones variables la temporalidad, contexto social, político e ideológico en que surgen los diferentes proyectos en el centro histórico de Morelia y se evalúan los aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales, con el fin de determinar cómo se ha visto afectada la calidad urbana a raíz de las peatonalizaciones del centro histórico, este análisis se realiza en su contexto inmediato tomando en consideración las condiciones existentes al momento de realizar los levantamientos pertinentes, lo que permite tener una visión del comportamiento bajo condiciones contextuales en la actualidad.

Referente al fenómeno de la peatonalización de los centros históricos, queda claro que es un tema que está activo en las ciudades mexicanas desde hace casi medio siglo y poco más en territorio europeo y latinoamericano. Por ello, fue necesario para esta investigación conocer los antecedentes de lo que ya se ha investigado referente a este fenómeno, agrupando la revisión en tres

⁶ Daniela Castellucci, "Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas: La peatonalización de la calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980", *Aportes y transferencias*, Vol. 16, núm. 2, 2018, pp. 61-77

escalas: a nivel Internacional, nacional y local, a fin de conocer el estado del arte y poder abonar al conocimiento de este fenómeno.

A nivel internacional se han encontrado diversos autores que han trabajado sobre temas de peatonalización. De acuerdo con el enfoque de cada uno de los trabajos revisados es posible clasificarlos en tres grupos, el primero de ellos aborda la historia del proceso y desarrollo de la peatonalización.

Sanz Alduán, es uno de los autores de habla hispana que a menudo se usa como referencia en temas de peatonalización. Con sus obras hace reflexión crítica sobre estos temas y se enfoca en entender cómo se relaciona este fenómeno con su contexto histórico; en su obra “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”,⁷ debate a nivel general sobre los procesos de peatonalización de los centros históricos; partiendo del desarrollo de conceptos, objetivos, formas, consecuencias, las políticas que intervienen y las alternativas que existen ante estos procesos; hace especial énfasis a nivel conceptual de los efectos de la creación de este tipo de espacios, sin profundizar demasiado en la cuestión material. Por otro lado, en su obra “Vivir sin coches”⁸ se hace una reflexión crítica sobre el tipo de la movilidad centrada en los vehículos motorizados, y cuáles han sido las consecuencias de su masificación durante las últimas décadas.

Por su parte Machín Gil y Pozueta Echavarrí abordan este fenómeno en su texto “Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones”.⁹ Ellos realizan una revisión de los espacios peatonales y procesos de peatonalización de las ciudades medias españolas, y ciudades españolas, con el fin de entender cómo se relaciona este fenómeno con su contexto histórico.

Otro análisis del proceso lo realizan Parajuli y Pojani, quienes en su texto “Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the global

⁷ Alfonso Sanz Alduán, “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”, en *Boletín CF+S* 28, (1998), p. 67-70.

⁸ Alfonso Sanz Alduán Burgos, “vivir sin coches”, en *Boletín CF+S* 28, (2000), pp. 111-118.

⁹ Héctor Machín Gil y Julio Pozueta Echavarrí (Dir.), *Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2015, pp. 14-43.

north and the global south"¹⁰ examinan las barreras de las peatonalizaciones en dos contextos opuestos: las ciudades del norte y sur del mundo. Para ello realizan una comparativa entre el urbanismo de ambas regiones, planteando el panorama de dificultades que tiene cada región para llevar a cabo estos proyectos de peatonalización.

Otro de los aportes para conocer la historia del proceso lo realizan Luis Valenzuela Montes y Talavera García, en su trabajo "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes",¹¹ quienes hacen una revisión del estado del arte en torno a temas vinculados con la movilidad peatonal, mediante la evaluación de la literatura existente.

Como segundo nivel de agrupación en la literatura revisada, se encuentran los estudios y análisis de impacto de la peatonalización de calles, que puede referir a diversos tipos de efectos, que va desde el impacto social, económico, ambientales y los beneficios en general.

A este grupo pertenecen autores como Pitsiava-Latinopoulou y Basbas, quienes en su obra "The Impact of pedestrianization schemes on the environmental quality at central areas"¹², buscan evaluar el efecto de la peatonalización de vialidades de los centros históricos y su impacto en el aspecto ambiental de la zona. Por su parte Nikhil Soni y Neetishree Soni con su trabajo "Benefits of Pedestrinization an warrants to pedestrianize an area",¹³ hacen una revisión a los beneficios de la peatonalización de vialidades bajo cinco categorías propuestas: de transporte, social, ambiental, económico y de salud. Estos beneficios observados y categorizados se proponen a partir del análisis de la escena a nivel global y las perspectivas del desarrollo y proliferación de estos procesos de peatonalización.

¹⁰ Ayush Parajuli y Dorina Pojani, "Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the global north and the global south", en *Journal of Urban Design*, (2017), pp. 1-21.

¹¹ Luis Miguel Valenzuela Montes y Rubén Talavera García, "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes", en *EURE*, vol. 41 Núm. 123 (2013), pp. 5-27

¹² M. Pitsiava- Litinopoulou y S. Basbas, "The impact of pedestrianization schemes on the environmental quality at central areas", en *Urban Transport and the environment for the 21st century*, (2000), pp. 503-512.

¹³ Nikhil Soni y Neetishree Soni, "Benefits of Pedestrinization and warrants to pedestrianize an area", en *Land Use Policy*, vol. 57, (2016), pp. 139-150.

Algunos autores que han trabajado los impactos a nivel económico son Simó López, Casellas y Avellaneda, quienes en su texto "Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona)"¹⁴ contribuyen al debate académico sobre las dinámicas de peatonalización y el comercio minorista, mediante la aportación de datos para formar políticas urbanas en ciudades medias y pequeñas. Para ello discuten sobre los factores que afectan la viabilidad del comercio minorista a partir de un caso de estudio.

Por su parte Sastre, Gamo y Gaztelu han trabajado el impacto económico de la peatonalización. Con su trabajo "Economic impact of pedestrianisation in historic urban centre: the Valdemoro case study (Spain)",¹⁵ buscan evaluar el impacto económico de la peatonalización, a partir del estudio de caso de Valdemoro en España, cuyo proyecto surge como parte del plan de movilidad sostenible, el cual busca favorecer la ciudad a partir de la puesta de la peatonalización.

Finalmente, como último nivel de agrupación encontrado se encuentran los análisis de casos prácticos, mediante los que se evalúan aspectos como la calidad urbana, el impacto funcional y normativo, así como estudios para determinar la viabilidad de estos proyectos de peatonalización.

Entre los autores que trabajan bajo esta agrupación de literatura se encuentran Svizzero Boni y Baca Salcedo, quienes en su obra "Ruas para pedestres em centros Urbanos Consolidados: Análise Dialógica",¹⁶ buscan evaluar la calidad del espacio público de las calles peatonales en los centros consolidados, a través del método dialógico y siguiendo sus dimensiones físicas, sociales y simbólicas. Para ello toman como caso de estudio la calle Batista de Carvalho en el centro de Bauru, desde su inicio en 1920, pasando por su configuración como malecón en 1992 y hasta llegar a 2016.

¹⁴ Meritxell Simó López, Antònia Casellas y Pau Avellaneda, "Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona)", en *Anales de Geografía*, vol. 38, núm 1 (2018), pp 219-238.

¹⁵ Julián Sastre, Ana Sastre, Ana María Gamo y Tomás Gaztelu, "Economic impact of pedestrianisation in historic urban centre: the Valdemoro case study (Spain)", en *Social and Behavioral Sciences*, vol. 104, (2013), pp. 737-745.

¹⁶ Débora Maria Svizzero Boni y Rosio Fernández Baca Salcedo, "Ruas para pedestres em centros Urbanos Consolidados: Análise Dialógica", en *Revista Nacional de Gerenciamento de cidades*, vol.5, núm 30 (2017), pp. 119-134.

Por su parte Matamoros Grande, en su texto de investigación; “Peatonalización y transporte público. De un matrimonio mal avenido a una relación de conveniencia”,¹⁷ hace un análisis de la relación entre espacio peatonal y transporte público a través de temas legislativos, de función y alternativas de aplicación, que permitan establecer una mejor relación entre ambos. Este análisis se realiza mediante la revisión de estudios de caso en la ciudad de Huesca.

Bajo esa misma agrupación se encuentra el trabajo de Herrera, Mundó y Delgado, con su obra “Viabilidad de peatonalización de centros históricos: el caso de Petare en el distrito metropolitano de Caracas”¹⁸ mediante la cual buscan evaluar la viabilidad técnica y social de peatonalizar la vialidad existente en el centro de Petare, para ello se toman en cuenta las condiciones viales de ese momento, identificando como condicionantes la imposibilidad de restricción de los vehículos a la zona.

Finalmente, Villanueva y Serón, son autores que han trabajado bajo este nivel de agrupación de literatura, con su obra "Centro histórico: un proyecto de ciudad amable",¹⁹ En este texto los autores hacen una revisión de cómo se da el nivel de implantación de las peatonalizaciones a partir de tres aspectos: la extensión de las áreas a peatonalizar, la posibilidad de los proyectos de atenuar el tráfico y la posibilidad de garantizar el acceso de los vehículos de acuerdo a su derecho.

Una vez revisada la literatura existente a nivel internacional se puede concluir con la construcción de la siguiente tabla de grupos de autores:

¹⁷ Sandra Matamoros Grande, “Peatonalización y transporte público: de un matrimonio mal avenido a una relación de conveniencia” (2016), en Congreso de Ingeniería del Transporte València, Universitat Politècnica de València, Valencia, pp. 1-11.

¹⁸ Angela Herrera, Josefina Mundó y Manuel Delgado, “Viabilidad de peatonalización de centros históricos: el caso de Petare en el distrito metropolitano de Caracas”, *en Ciudad y Sociedad*, (2014), pp. 316-329.

¹⁹ Julio García Villanova, Alberto Serón de la Torre, "Centro Histórico: un proyecto de ciudad amable" (2016), pp. 83-94, en <http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2200.pdf>

TABLA DE CONCENTRACIÓN DE AUTORES DE LOS ANTECEDENTES			
Autor o autores	Agrupación	Obra consultada	Objetivo
Alfonso Sanz Alduán Burgos	Análisis del proceso	Alfonso Sanz Alduán Burgos, "vivir sin coches", en <i>Boletín CF+S 28</i> , (2000).	Reflexión crítica sobre los modelos de movilidad motorizados, y cuales son las consecuencias de la vialidad vehicular.
	Análisis del proceso	Alfonso Sanz Alduán, "Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos", en <i>Boletín CF+S 28</i> , (1998).	En el texto se hace la revisión a nivel general de los procesos de peatonalización de los centros históricos; partiendo de las definiciones de conceptos, objetivos de las peatonalizaciones, las formas, las consecuencias, las políticas que las determinan y las alternativas para este tipo de procesos.
Héctor Machín Gil y Julio Pozueta Echavarrí (Dir.)	Análisis del proceso	Héctor Machín Gil y Julio Pozueta Echavarrí (Dir.), <i>Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones</i> , Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2015, pp. 14-43.	El autor, hace un estudio de la historia del proceso a partir de la revisión de los espacios peatonales y procesos de peatonalización de las ciudades medias españolas, y ciudades españolas.
Ayush Parajuli y Dorina Pojani	Análisis del proceso	Ayush Parajuli y Dorina Pojani, "Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the global north and the global south", en <i>Journal of Urban Design</i> , (2017), pp. 1-21.	Examinar las barreras de las peatonalizaciones en dos contextos opuestos, las ciudades del norte y a las ciudades del sur de mundo. Para ello se basa en la comparación del urbanismo a través de la observación de las regiones y los retos para el desarrollo de su peatonalización.
Luis Miguel Valenzuela Montes y Rubén Talavera García	Estado del arte de movilidad peatonal.	Luis Miguel Valenzuela Montes y Rubén Talavera García, "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes", en <i>EURE</i> , vol. 41 Núm. 123 (2013).	Se realiza una revisión del estado del arte en torno a temas vinculados con la movilidad peatonal, mediante la evaluación de la literatura existente.
M.Pitsiava-Latinopoulou y S. Basbas	Análisis de impacto.	M.Pitsiava-Latinopoulou y S. Basbas, "The Impact of pedestrianization schemes on the environmental quality at central areas", en <i>Urban Transport</i> , (2000).	El objetivo es evaluar el impacto de los esquemas de peatonalización en los aspectos ambientales de las ciudades.
Nikhil Soni y Neetishree Soni	Análisis de impacto: beneficios	Nikhil Soni y Neetishree Soni, "Benefits of Pedestrianization an warrants to pedestrianize an area", en <i>Land Use Policy</i> , vol. 57, (2016).	Enlazar los beneficios de la peatonalización a partir de la experiencia observada a nivel global. Enlazar los indicadores que pueden ser usados para garantizar los proyectos de peatonalización como una necesidad.
Internacional Meritxell Simó López, Antonia Casellas y Pau Avellaneda	Análisis de impacto: comercio	Meritxell Simó López, Antònia Casellas y Pau Avellaneda, "Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona)", en <i>Anales de Geografía</i> , vol. 38, núm 1 (2018).	Busca contribuir al debate académico sobre las dinámicas de peatonalización y el comercio minorista, mediante la aportación de datos para formar políticas urbanas en ciudades medias y pequeñas. Para ello se discute sobre los factores que afectan la viabilidad del comercio minorista a partir de un caso de estudio.
	Análisis de impacto: económico (estudio de caso)	Julián Sastre, Ana Sastre, Ana María Gamo y Tomás Gaztelu, "Economic impact of pedestrianisation in historic urban centre: the Valdemoro case study (Spain)", en <i>Social and Behavioral Sciences</i> , vol. 104, (2013).	Se busca evaluar el impacto económico de la peatonalización, a partir del estudio de caso de Valdemoro en España, esta peatonalización surge como parte del programa de peatonalización y que se establece a partir del plan de movilidad para la movilidad sostenible.
Débora María Svizzero Boni y Rosío Fernández Baca Salcedo	Estudio de caso para la evaluación de la calidad del espacio público	Débora María Svizzero Boni y Rosío Fernández Baca Salcedo, "Rutas para pedestres en centros Urbanos Consolidados: Análisis Dialógica", en <i>Revista Nacional de Gerenciamento de cidades</i> , vol.5, núm 30 (2017).	Evaluar la calidad del espacio público de las calles peatonales en los centros consolidados, a través del método dialógico y siguiendo sus dimensiones físicas, sociales y simbólicas. Para ello se toma como caso de estudio la calle Batista de Carvalho en el centro de Bauru, desde su inicio en 1920, pasando por su configuración como malecón en 1992 y hasta llegar a 2016.
Sandra Matamoros Grande	estudio de casos: Impacto funcional y legislativo	Sandra Matamoros Grande, "Peatonalización y transporte público: de un matrimonio mal avenida a una relación de conveniencia" (2016), en Congreso de Ingeniería del Transporte València, Universitat Politècnica de València, Valencia.	Se analiza la relación entre espacio peatonal y transporte público a través de temas legislativos, de función y alternativas de aplicación, que permitan establecer una mejor relación entre ambos. éste análisis se realiza mediante la revisión de estudios de caso en la ciudad de Huesca.
Alberto del Campo Tejedor	Estudio de casos.	Centro de estudios andaluces, Proceso de peatonalización y nueva ciudad: los casos de Sevilla y Málaga, Andalucía, 2009.	El objetivo es la verificación de los tipos de sociabilidad que han sido generados a partir de los espacios peatonalizados del centro histórico de dos ciudades andaluzas: Sevilla y Málaga. Con ello se busca establecer qué nuevas actividades sociales se desarrollan en esos nuevos espacios.
Angela Herrera, Josefina Mundó y Manuel Delgado	Estudio de caso. Viabilidad del proyecto de peatonalización.	Angela Herrera, Josefina Mundó y Manuel Delgado, "Viabilidad de peatonalización de centros históricos: el caso de Petare en el distrito metropolitano de Caracas", en <i>Ciudad y Sociedad</i> , (2014).	El objetivo es evaluar la viabilidad técnica y social de peatonalizar la vialidad existente en el centro de Petare, para ello se toman en cuenta las condiciones viales de ese momento, identificando como condicionantes la imposibilidad de restricción de los vehículos a la zona.
Julio García Villanueva y Alberto Serón	Estudio de caso	Julio García Villanova, Alberto Serón de la Torre, "Centro Histórico: un proyecto de ciudad amable" (2016). En < http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2200.pdf >	En este texto los autores hacen una revisión de cómo se da el nivel de implantación de las peatonalizaciones a partir de tres aspectos: la extensión de las áreas a peatonalizar, la posibilidad de los proyectos de atenuar el tráfico y la posibilidad de garantizar el acceso de los vehículos de acuerdo a su derecho.
Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez	Estudio de caso	Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez, "Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación", en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coors.), <i>Patrimonio y modos de vida</i> , México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014.	En esta obra, los autores realizan el análisis de caso de los efectos de la peatonalización de la calle Maceo en Camaguey, iniciando desde el planteamiento de la problemática de la calle antes de su intervención como corredor comercial. Para ello parten de la delimitación y agrupación de la problemática, estableciendo seis aspectos a revisar.
Carmen Klauss	Historia del proceso	Carmen Hass-Klau, <i>The pedestrian and the city</i> , New York, Routledge, 2015.	En esta obra, la autora hace una revisión histórica del desarrollo del proceso, desde el análisis de la problemática y el contexto social, económico y político para el surgimiento de la peatonalización de las calles en ciudades europeas.

Figura 1.- Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel internacional. Elaboración Propia.

A nivel nacional se han hecho investigaciones con respecto a la peatonalización de los espacios y la tendencia a revitalizar los espacios públicos, tal es el caso de Ortega García y su obra “Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial”. En esta obra se hace el análisis del caso práctico del centro histórico de la ciudad de México y cómo esta transformación de la Av. Francisco I. Madero ha tenido un efecto en el comercio establecido de la zona, la comparación entre 2009 y 2014 muestra una gran diferencia en la proliferación del comercio establecido.²⁰

Por su parte el trabajo de Santuario Torres, en “infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C”,²¹ intenta profundizar en el conocimiento sobre las condiciones de movilidad y accesibilidad peatonal en la zona de Tijuana, tomando como base el análisis de su infraestructura, así como la proximidad de sus servicios urbanos.

Finalmente, García Valero y Jiménez Jiménez en su trabajo “Perspectivas sobre la incorporación de corredores peatonales en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca: encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características”²² abordaron las opiniones de la población, para determinar las características generales que deben considerarse en el diseño de los corredores y zonas peatonales.

Esta revisión de la literatura ha demostrado que a nivel nacional se han abordado con mayor regularidad los estudios de caso en las ciudades metropolitanas, esto se observa en la siguiente tabla:

²⁰ Clara Ortega García, *Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial*, (tesis de maestría), Universidad Autónoma Metropolitana, 2018, pp. 1-141

²¹ Alan Santuario Torres, *Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C.*, (Tesis de Maestría), Tijuana, El colegio de la Frontera Norte, 2015, pp.1-227.

²² Carolina Leonor García Valero y José de Jesús Jiménez Jiménez, "Perspectivas sobre la incorporación de corredores peatonales en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca: encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características", en *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, núm. 17 (2015), pp. 49-61.

TABLA DE CONCENTRACIÓN DE AUTORES DE LOS ANTECEDENTES			
Autor o autores	Agrupación	Obra consultada	Objetivo
Nacional	Clara Ortega García	Estudio de caso, análisis económico. Clara Ortega García, Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial, (tesis de maestría), Universidad Autónoma Metropolitana, 2018, pp. 1-141	Se busca hacer el análisis del estudio de caso, identificando los aspectos positivos y negativos de la dinámica económica, social y urbana debido a sus nuevas condiciones de uso.
	Alan Santuario Torres	Estudio de caso. Viabilidad del proyecto de peatonalización. Alan Santuario Torres, <i>Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C.</i> , (Tesis de Maestría), Tijuana, El colegio de la Frontera Norte, 2015, pp.	Se busca profundizar en el conocimiento sobre las condiciones de movilidad y accesibilidad peatonal en la zona de Tijuana, tomando como base el análisis de su infraestructura, así como la proximidad de sus servicios urbanos.
	García Valero, Carolina Leonor; Jiménez Jiménez, José de Jesús	Estudio de caso. Viabilidad del proyecto de peatonalización. García Valero, Carolina Leonor; Jiménez Jiménez, José de Jesús, "Perspectivas sobre la incorporación de corredores peatonales en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca: encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características", en <i>Revista Legado de Arquitectura y Diseño</i> , núm. 17 (2015), pp. 49-61.	El objetivo es presentar las opiniones de la población, y determinar las características generales que deben considerarse en el diseño de los corredores y zonas peatonales.

Figura 2.- Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel nacional. Elaboración Propia.

A nivel local José Alfredo Palomares Vallejo, ha abordado el tema desde la perspectiva del comportamiento de los usos de suelo con la búsqueda de plusvalía, y cómo es que se ve afectado el espacio urbano. En su trabajo de investigación “Movilidad cotidiana y la búsqueda de plusvalía en el centro histórico de Morelia (2001-2014)”, analiza la relación entre la movilidad cotidiana y el uso del suelo, la cual habla sobre la relación que estos dos conceptos guardan entre sí. Para ello toma como objeto de análisis los cambios de uso de suelo y los patrones de movilidad que hay en el centro histórico de Morelia.²³

A nivel local, poco se ha estudiado sobre la peatonalización del centro histórico, si bien existen algunos autores que han hablado y hacen reflexiones sobre este tema, como el caso de Salvador García Espinosa y Mónica Sánchez Gil;²⁴ estas se realizan principalmente como publicaciones en diarios locales y páginas web, por lo que aún se encuentran pocas publicaciones académicas y de investigación.

²³ José Alfredo Palomares Vallejo, *Movilidad cotidiana y la búsqueda de Plusvalía en el Centro Histórico de Morelia (2001-2014)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2016, pp. 21-34

²⁴ Salvador García Espinosa y Mónica Sánchez Gil, “Impacto de la accesibilidad y urbanización en el patrimonio edificado de las tenencias (pueblos) de Morelia Michoacán, México”, en *Pasos, revista de turismo y patrimonio cultural*, Vol. 14, Núm. 2 (2016).

TABLA DE CONCENTRACIÓN DE AUTORES DE LOS ANTECEDENTES				
Autor o autores	Agrupación	Obra consultada	Objetivo	
Local	Adrian Hernandez Estrada	Conservación de la imagen urbana	Adrian Hernandez Estrada, <i>La percepción del espacio público en la conservación de la imagen urbana. Centro histórico de Morelia en el siglo XXI</i> (tesis de maestría), Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2020.	Documentar las actividades que se desarrollan, en las plazas intervenidas, así como la percepción que tiene la población de ellos, de los usos de suelo y, los efectos de estas transformaciones sobre la arquitectura de los inmuebles circundantes; para relacionarlos con la conservación de la imagen urbana. Entre estos análisis se observan tres calles peatonalizadas de las que se están estudiando en la presente investigación.
	José Alfredo Palomares Vallejo	Análisis del entorno urbano	José Alfredo Palomares Vallejo, <i>Movilidad cotidiana y la búsqueda de Plusvalía en el Centro Histórico de Morelia (2001-2014)</i> , Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2016.	Busca documentar los cambios en los centros históricos con la búsqueda de plusvalía, generando nuevos usos de suelo y nuevas necesidades de uso del espacio.

Figura 3.- Tabla de concentración de autores de los antecedentes a nivel local. Elaboración Propia.

Finalmente, tras la revisión del estado del arte, se observa poco trabajo en temas relacionados con la peatonalización de los centros históricos, principalmente en investigaciones nacionales y locales. A nivel internacional se ha trabajado bastante sobre ello, principalmente sobre el análisis de los efectos causados por los proyectos de peatonalización, demostrando en la mayoría de las investigaciones la proliferación del comercio; en las cuales se evalúa el impacto económico que generan estos proyectos. Sumado a ello, se ha trabajado sobre aspectos de movilidad urbana, realizando estudios de casos específicos para evaluar la relación existente entre el espacio peatonal y el transporte urbano. Finalmente, se observan algunas investigaciones enfocadas a revisar la relación que existe entre los proyectos de peatonalización y las alteraciones del contexto urbano, buscando entender su relación existente y cómo influye en la calidad urbana de la ciudad. Este último tipo de investigación es el más afín al objetivo del presente documento, aunque, buscando trasladarlo a las condiciones locales, estudiando su contexto socio-político y cultural, que nos permita tener un acercamiento más aproximado a sus efectos bajo condiciones reales medibles.

Esta brecha en el estado del arte permite que esta investigación sea necesaria para poder analizar las consecuencias de la peatonalización del centro histórico en una ciudad media (como lo es Morelia) y que se analice a través de indicadores que se enfoquen en la medición de la calidad urbana de la ciudad, para poder tener un panorama más completo de cómo inciden estos procesos sobre los núcleos centrales de las ciudades medias en México.

Una vez expuesta la problemática y la justificación de este proyecto de investigación, y revisados también los antecedentes de los que se ha

investigado referente al fenómeno de la peatonalización, se establece como pregunta general de investigación la siguiente: ¿Cómo ha incidido la peatonalización del centro histórico de Morelia en su calidad urbana, de acuerdo al contexto de los centros históricos mexicanos?

Para responder a la pregunta general de investigación se establece la hipótesis de que las acciones de peatonalización del centro histórico de Morelia han respondido a un contexto internacional, nacional y local. Los resultados en la calidad urbana han impactado de manera heterogénea, en función de las características específicas de cada vialidad tanto en los aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales. De ello derivan tres argumentos que estructuran la anterior hipótesis:

El primero de ellos es que la peatonalización del centro histórico de Morelia, surge como reflejo de ideas retomadas del contexto internacional que llegan a México a partir de la propia experiencia de las autoridades, quienes parten de replicar lo observado en países de Europa y América del Norte.

El segundo aspecto se relaciona directamente con la acción de las administraciones públicas ante la situación anterior. Éstas imponen mediante los procesos de peatonalización nuevas dinámicas de uso del espacio urbano, sin embargo, no existe un entendimiento global de la ciudad, lo que genera desarticulación con las necesidades específicas de las ciudades mexicanas.

El tercer aspecto deriva de la suposición que los resultados de las peatonalizaciones en Morelia han impactado de manera heterogénea en la calidad urbana de la ciudad. Los resultados varían en función de las características específicas de cada vialidad; atendiendo a sus necesidades concretas tanto en los aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales. Por ello, cada calle es diferente y no puede ser atendida de la misma forma, ya que los resultados serán distintos.

Como objetivo general de esta investigación, se busca identificar cómo ha incidido la peatonalización del centro histórico de Morelia sobre la calidad urbana, a partir de estos cambios en el entramado urbano desde la década de los años setenta. Para ello se toma como indicador seis aspectos a evaluar: paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales.

Para poder alcanzar el objetivo general de la investigación, fue necesario segmentar la información contenida en este documento, de tal forma que fuera más fácil ordenar su contenido, por ello, se establecieron preguntas e hipótesis específicas que permitan responder de forma conjunta a la pregunta general de investigación. Las preguntas establecidas para este documento son las siguientes:

1. ¿Cómo se desarrollaron los procesos de peatonalización en México durante el siglo XX, con relación al contexto internacional?
2. ¿Cómo ha incidido el crecimiento expansivo en las ciudades mexicanas durante el siglo XX, para el replanteamiento de las restricciones de las calles y su peatonalización?
3. ¿Cómo fueron traducidas estas acciones de peatonalización a nivel local y bajo qué contexto socio-político?
4. ¿Cuáles ha sido el impacto en la calidad urbana del centro histórico de Morelia, a raíz de la peatonalización de las vialidades, en función de los indicadores seleccionados?

Para responder a estos cuestionamientos se plantean las siguientes hipótesis:

1. Los procesos de peatonalización en los centros históricos de las ciudades mexicanas surgen de reproducción de proyectos observados del contexto internacional de la época, en el que las administraciones públicas buscan introducir la peatonalización para dignificar la calle como espacio de uso del peatón.
2. El crecimiento exponencial de las actividades en los centros históricos durante el siglo XX, se vio acelerado por el desarrollo económico y el auge de la industria automotriz durante la década de los años sesenta, impulsando el desarrollo de infraestructura vial y el crecimiento de la población hacia las periferias, lo que ocasionó que el peatón fuera desplazado de forma paulatina por el vehículo, como usuario principal de las calles.
3. Los ejercicios de peatonalización del centro histórico de Morelia son el reflejo de acciones puestas en marcha por las administraciones públicas, replicadas de propuestas observadas en ciudades de Europa, América del Norte y América Latina.

Estas propuestas se implementaron bajo un esquema de mejora de la calidad urbana pero que en realidad buscaban el crecimiento económico y turístico de la ciudad.

4. El impacto de la peatonalización en el centro histórico de Morelia, no está solo en función de los proyectos, sino también de su contexto inmediato, la actividad social, cultural, y el medio ambiente; por ello, las condiciones cambian de acuerdo a la zona donde se realiza cada proyecto, dando como consecuencia resultados heterogéneos en el entramado urbano.

Entonces, para lograr los objetivos de esta investigación, se estructura el documento en cinco capítulos, en el primero de ellos se define el marco teórico-conceptual y metodológico referente al fenómeno de la peatonalización y la calidad urbana, en el cual se describen y caracterizan los conceptos y las variables que intervienen en este trabajo. En el segundo capítulo se exponen los antecedentes del fenómeno de peatonalización, desde su origen en las ciudades europeas del siglo XX, y abordando algunos fenómenos que ayudaron al desarrollo de esta tendencia por priorizar al peatón. El tercer capítulo revisa los antecedentes a nivel local, en el cual se expone cómo es que estas acciones de peatonalización que estaban cobrando fuerza en ciudades europeas, latinoamericanas y las grandes ciudades metropolitanas en México, fueron introducidas y puestas en marcha en el contexto de la ciudad de Morelia. En el cuarto capítulo se describe la selección de los indicadores de medición utilizados para evaluar la calidad urbana, describiendo de dónde se retoman y cuáles serán los aspectos a evaluar. Finalmente, en el capítulo quinto se concluye la investigación estableciendo la clasificación de los proyectos de acuerdo a sus características específicas y exponiendo los resultados de la aplicación de los indicadores, determinando así cómo ha incidido en la calidad urbana, enunciando sus fortalezas y debilidades.

CAPÍTULO I

Marco teórico Metodológico

1.1 Marco conceptual

El marco conceptual es el producto de la caracterización de todos aquellos elementos que intervienen en el proceso de investigación, por ello se hace la revisión de varios autores para poder definir los conceptos y líneas que permitan enmarcar la línea de investigación e interpretar los resultados y las conclusiones de forma más adecuada.

En el caso de este documento se involucran varios conceptos, los cuales se relacionan entre sí de forma directa o indirecta, por ello, se integran dentro de un marco conceptual, de tal forma que todos los conceptos abordados guarden una relación con temas de peatonalización de los centros históricos. Esta estructura se establece de la siguiente manera:

- 1.- Patrimonio: centro histórico, espacio público, calle, peatonalización.
- 2.- Calidad urbana.
- 3.- Políticas públicas.
- 4.- Recursos públicos.

El concepto principal de esta investigación es la peatonalización de las calles, este es el que une al resto de los conceptos que aquí intervienen, por ello se toma como punto de partida. Entendiendo que las peatonalizaciones que aquí se estudian surge dentro de un contexto histórico, es necesario definir también los conceptos de patrimonio, centro histórico y espacio público en el contexto histórico.

Esta investigación busca entender cómo la peatonalización de las calles de los centros históricos puede influir en la calidad urbana de la ciudad, tomando como ejemplo el caso del centro histórico de Morelia, Michoacán.

Teniendo claro que los gobiernos tienen como propósito realizar objetivos específicos de interés social a través de sus políticas públicas mediante planes de acción para la mejora de situaciones de la vida colectiva,¹ se pueden entender las acciones de peatonalización de los centros históricos como una herramienta de gestión para la mejora de la calidad urbana de la población a través de la

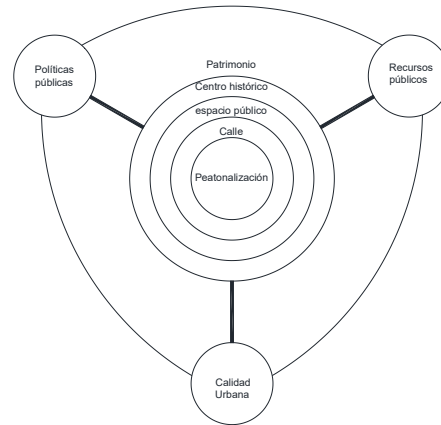


Figura 1.1.- Esquema de relación de los conceptos. Elaboración propia [31/08/20].

gestión de recursos encaminados a la reestructuración del espacio urbano. Por ello se considera necesario también definir los siguientes conceptos.

1.1.1 Patrimonio.

De acuerdo con la etimología de patrimonio, cuyo origen se encuentra en el latín, la palabra viene de *patrimonium*, *i*, que deriva de *pater*, en referencia a los bienes que proceden de la familia que son heredados. Este concepto, según Francesca Tugores y Rosas Planas en su libro “Introducción I patrimonio cultural” el patrimonio es un concepto jurídico, que con el tiempo ha pasado a designar bienes familiares. Los bienes materiales e inmateriales condensan los valores que dan identidad a un pueblo; mediante los cuales se plasma su cultura.²

De acuerdo con la UNESCO, en su convención sobre el patrimonio mundial, cultural y natural de 1972, se determina al patrimonio cultural a partir de los monumentos, los conjuntos y los lugares de ello se describen de la siguiente manera:

- Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,

¹ Luis F. Aguilar (comp.) Política pública, Distrito Federal, Siglo veintiuno, 2010, p. 17.

² Francesca Tugores, Rosa Planas, *Introducción al patrimonio cultural*, Ediciones Trea S.L., España, 2006 pp. 17, 41.

- los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.³

Por su parte, autores como Azkarate, J. Ruiz de Ael y Santana, en su texto “Patrimonio arquitectónico”, describen al patrimonio arquitectónico como el conjunto de bienes que han sido heredados del pasado, por lo que el patrimonio arquitectónico es el conjunto de bienes edificados producto de la herencia del pasado en los que la sociedad reconoce un valor cultural.⁴

De acuerdo con Terán Bonilla en su texto “La importancia del patrimonio arquitectónico como documento histórico”, el patrimonio arquitectónico es una derivación de la extensión del patrimonio cultural,⁵ y según Chanfón Olmos es “Herencia de sus antepasados con la obligación de conservarlo, para transmitirlo a las siguientes generaciones”.⁶

El patrimonio cultural, según Vergara Durán, es aquel que se forma a partir de bienes de valor que han sido legados a una nación desde épocas pasadas. Esta noción de herencia del pasado otorga al patrimonio una importancia histórica, científica y simbólica,⁷ de este modo, el patrimonio tangible es la representación de la existencia de culturas pasadas y las cuales se ven materializadas en obras del tipo mueble o inmueble. Asimismo, los centros históricos representan el conjunto de obras de valor heredadas del pasado que, si bien existen otras zonas fuera de los centros históricos, éstas concentran muchas de las obras dentro las urbes al patrimonio arquitectónico tangible de una ciudad.

De acuerdo con estos autores, la coincidencia de la procedencia de patrimonio es clara, se marca como la herencia del pasado que debe ser conservada para ser transmitida a las siguientes generaciones. Por tanto, se puede definir al patrimonio

³ Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura, en su 17ª reunión, París, 1972.

⁴ Agustín Azkarate, Mariano J Ruiz de Ael, Alberto Santana, *El Patrimonio Arquitectónico*, Victoria-Gasteiz, Universidad del País Vasco, 2003, pp. 3-4.

⁵ José Antonio Terán Bonilla, “La importancia del patrimonio arquitectónico como documento histórico”, en *Bibliid*, vol. 34, (2002), p. 196.

⁶ Carlos Chanfón Olmos, *Fundamentos teóricos de la restauración*, México, UNAM, 1996, p. 205.

⁷ Ricardo Adrián Vergara Durán, *Centro histórico: el patrimonio como herencia del desarrollo social*, Memorias, revista digital de historia y arqueología desde el Caribe Colombiano, Barranquilla, 2009, pp. 6.

edificado como: El conjunto de bienes materiales que ocupan una extensión espacial y cuyo valor cultural representa la herencia del pasado de una ciudad, a partir de la materialidad de sus obras dentro y fuera de los centros históricos.

1.1.2 Centro histórico

El centro histórico se encuentra ubicado por lo general en el corazón de la ciudad actual, y es considerado como el origen mismo de ésta, lo que en un momento fue la ciudad hoy es la parte más antigua de ella.⁸ El concepto del centro histórico surge como una forma de diferenciar la construcción nueva de la antigua, eso significa que limita las zonas fundacionales con el resto de la arquitectura producida principalmente durante el siglo XX, en la actualidad el término sobresale para referirse al urbanismo patrimonial. El centro es también con regularidad el lugar donde se han concentrado los servicios metropolitanos para los habitantes de la ciudad, y se establece un importante intercambio social. Esta concentración de servicios no resulta de una planeación previa, sino que surge de la concertación centrípeta de las necesidades principales de una población en crecimiento. A su vez, estas necesidades van dotando de sentidos y significados al centro que se vuelve histórico con el paso del tiempo, es este contenido social lo que le da el simbolismo que lo representa como espacio icónico para la población.⁹

1.1.3 Espacio público

En el caso del espacio público, éste es un concepto que abarca un amplio espectro de clasificaciones ya que puede incluir, plazas, parques, calles, centros comerciales, locales comerciales y la ciudad en general. De acuerdo con Fernando Carrión, la concepción del espacio público parte de tres perspectivas; desde lo funcional, lo jurídico y lo filosófico.

En una primera instancia, el espacio público es determinado por la distancia libre entre los espacios privados de la estructura urbana, sirviendo de vínculo entre los diferentes usos del suelo de la ciudad, esta forma de observar al espacio público atiende más a una necesidad de funcionalidad dentro de la ciudad. Una segunda concepción de Carrión, lo define como un derivado de la propiedad y la apropiación

⁸ Fernando Carrión M., *Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos*, Santiago de Chile, 2000, p. 29.

⁹ Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez, "Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación", en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coors.), *Patrimonio y modos de vida*, México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014, pp.43.

del espacio, la cual se construye a partir de todo aquel espacio vacío que no es espacio privado. Finalmente, la tercera concepción ahonda en la filosofía para determinar a los espacios públicos como un conjunto de nodos, donde se desvanece de forma gradual la individualidad y, por consiguiente, se desvanece la libertad durante el proceso de construcción de una instancia colectiva y alienación del individuo.¹⁰

Esta construcción del concepto de espacio público se puede determinar entonces, como el lugar donde cualquier persona dispone el derecho de circulación o estancia y no se limita a la asociación espacial de un sitio en particular, sino que la significación del espacio público, representa un lugar de integración colectiva para el desenvolvimiento de las actividades de la población.

1.1.4 Peatonalización

La peatonalización es un concepto con bastante antigüedad, quizá tanto como la presencia del mismo automóvil. A raíz de la aparición del vehículo motorizado surge una nueva necesidad de apropiación de espacio, en esta, el usuario del espacio público viandante pierde parte del espacio donde desarrolla sus actividades; uno de los primeros registros que se tienen de calles peatonalizadas lo encontramos en ciudades estadounidenses, y desde entonces han presentado una gran cantidad de variables en su diseño y formas, mismas que atienden a distintos propósitos.¹¹

De acuerdo con Alfonso Sanz Alduán, la peatonalización es un concepto fuertemente ligado a la accesibilidad y la movilidad de los centros históricos, tal es su nivel de asociación que suele ser el primer concepto en el que se piensa al hablar de accesibilidad y movilidad. Para las ciudades europeas se trata de una fórmula tan generalizada y común que se ha asociado de manera casi comparable al de equipamiento urbano. Es por ello que el concepto de peatonalización está asociado al imaginario colectivo del cierre al tráfico motorizado en calles en los centros urbanos; tal es la asociación de la exclusión de vehículos motorizados que podría

¹⁰ Fernando Carrión M., “Espacio público: punto de partida para la alteridad”, en: Olga Segovia (ed.), *Espacios públicos y construcción social, hacia un ejercicio de ciudadanía*, Santiago de Chile, Ediciones SUR, 2007, pp. 79-80.

¹¹ Alfonso Sanz Alduán, “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”, en *Boletín CF+S* 28, (1998), p. 67.

ser considerado como aquellos espacios excesivos para los viandantes creados a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos.¹²

De acuerdo con Julio García Villanueva y Alberto Serón, los procesos de peatonalización son la respuesta a una necesidad del equilibrio entre dos modos de entender el desplazamiento: a través del vehículo motorizado y no motorizado. Esta diferencia entre modos de desplazamiento ha repercutido sobre la legislación aplicable, la búsqueda por priorizar al peatón ha ido en aumento por lo que es cada vez más evidente notar que ganan terreno los modelos de desplazamiento alternativos en las ciudades, pues tan solo basta ver la pirámide invertida de movilidad para confirmarlo.¹³

De acuerdo con Machín Gil y Serón de la Torre el concepto peatonal se define como una cualidad que va asociada a dos acepciones; el desplazamiento y el espacio público y cuyas implicaciones se encuentran a nivel urbano, social y cultural. Para el proceso de peatonalización de las ciudades se debe partir de la elección de un área a peatonalizar, principalmente en los centros fundacionales; este proceso cuenta con dos fases: la eliminación del tráfico rodado y la circulación de los peatones.¹⁴

Nikhil Soni y Neetishree Soni parten de la definición del diccionario de Cambridge para realizar la construcción de un concepto, en el que se define la peatonalización como la acción de convertir un área a la cual los vehículos no están permitidos a ir y por consiguiente es de uso exclusivo del peatón. Ante esto resaltan la importancia del término; “*Car-free*”, a partir de la relevancia que presenta el término expresan que la realización de una obra absoluta de peatonalización para zonas completas es imposible, pues es impensable la realización de ciertas actividades con un nivel alto de impacto o importancia como las que realizan ambulancias, patrullas o vehículos de servicio de bomberos. De este modo las autoras enmarcan los niveles de compromisos que las zonas peatonales pueden tener ante el peatón, clasificándolos

¹² Alfonso Sanz Alduán, “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”, en *Boletín CF+S* 28, (1998), p. 67.

¹³ Julio García Villanova, Alberto Serón de la Torre, “Centro Histórico: un proyecto de ciudad amable” (2016), pp. 84-85, en http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2200.pdf

¹⁴ Héctor Machín Gil y Julio Pozueta Echavarrí (Dir.), *Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2015, pp. 17-18.

como: peatonalización de tiempo completo, peatonalización de tiempo parcial y aquellas para calmar el tráfico.¹⁵

Entre estos autores revisados se concluye que: las peatonalizaciones surgen del proceso constructivo y formal para cambiar las dinámicas de uso del espacio vial entre vehicular a peatonal pudiendo ser o no usadas exclusivamente para el transporte no motorizado.

1.1.5 Calidad urbana

Para poder construir el concepto de calidad urbana, algunos autores parten del concepto de calidad de vida. La expresión “calidad de vida”, se utiliza con gran recurrencia tanto en el lenguaje común como en múltiples disciplinas que estudian problemáticas de diversas índoles, abordando aspectos sociales, económicos territoriales o de relaciones humanas.¹⁶ Esto significa que la calidad de vida es un concepto que tiene gran amplitud de manifestaciones, lo que lo hace un tema complejo de tratar, ya que ésta puede verse alterada por diversas causas, desde la accesibilidad, medio construido, entorno natural, las relaciones sociales, la economía, la inseguridad social y los servicios, por mencionar algunos aspectos.¹⁷

De acuerdo con Delgado y Failache, la calidad de vida se establece como:

[...] el grado de bienestar de las comunidades y de la sociedad, determinado por la satisfacción de sus necesidades fundamentales, entendidas éstas como los requerimientos de los grupos humanos y de los individuos para asegurar su existencia, permanencia y trascendencia en un espacio dado y en un momento histórico determinado.¹⁸

Esto significa que la calidad de vida está en función de un indicador que mide las condiciones que generan bienestar a una sociedad o comunidad, de acuerdo a las necesidades para el colectivo y el individuo, asegurando su existencia y

¹⁵ Nikhil Soni y Neetishree Soni, "Benefits of Pedestrianization and warrants to pedestrianize an area", en *Land Use Policy*, vol. 57, (2016), p. 140.

¹⁶ Germán Leva, *Indicadores de Calidad de Vida Urbana: Teoría y Metodología*, documento inédito, Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2005, p. 14.

¹⁷ Andreina Rojas Benavides, "Calidad de vida, calidad ambiental y sustentabilidad como conceptos urbanos complementarios", en *Fermentum*, vol. 21, núm. 61, (2011), p. 178.

¹⁸ M. Delgado Bravo y S. Failache, citado por: Andreina Rojas Benavides y Beatriz Gil Scheuren "La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano: Caso de estudio Pedregosa Alta, parroquia Lasso de la Vega, Municipio Libertador del Estado de Mérida", en *Provincia*, núm. 28,0 (2012), p. 91.

trascendencia. Entonces, la calidad de vida no solo va dirigida a las necesidades de un colectivo social, sino que también debe buscar satisfacer las necesidades y deseos de los individuos, en función de cada persona. Por consiguiente, la calidad de vida es un concepto que depende de dos factores, la apreciación personal y la apreciación colectiva que se establece por estándares internacionales.

Ahora bien, la calidad urbana, es un concepto que se desprende de la calidad de vida, determinado por aquellos aspectos que conforman el hábitat físico donde el humano desarrolla sus actividades básicas para vivir como alimentarse, trabajar, reposar, desplazarse y disfrutar, entre otros. De acuerdo con Rojas Benavides y Gil Scheuren, la calidad urbana o calidad ambiental urbana -como lo describen los autores- busca establecer cuáles son los diferentes aspectos y condiciones que propician u obstaculizan las actividades, mediante la determinación de sus variables y sus indicadores.¹⁹ Existen algunos autores que describen a estos indicadores como formas de medir la calidad ambiental urbana o calidad de vida urbana, según sea el objetivo de dichos indicadores; para el caso de este documento, se mencionarán estos indicadores bajo el nombre de calidad urbana, de acuerdo con el objetivo general de este documento.

Entonces, si se parte de la idea que la calidad de vida es una variable importante para determinar el bienestar de las personas en un entorno urbano, estas variables pueden ser producto no solo de factores naturales como el emplazamiento natural, el clima o la topografía, sino que también está determinada por todas aquellas decisiones políticas que conforman un determinado modelo de ciudad. Por ello, la medición de estas variables y la elaboración de estos distintos indicadores de calidad urbana pueden proporcionar datos de gran relevancia para la gestión urbana municipal, haciéndolos una herramienta de gran utilidad.²⁰

1.1.6 Políticas públicas

Para poder abordar la problemática de las políticas públicas que intervienen en la peatonalización de los espacios públicos es necesario entender el término de política, de acuerdo con Zapata Campos, el término política en castellano puede

¹⁹ Andreina Rojas Benavides y Beatriz Gil Scheuren "La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano: Caso de estudio Pedregosa Alta, parroquia Lasso de la Vega, Municipio Libertador del Estado de Mérida", en *Provincia*, núm. 28,0 (2012), p. 92.

²⁰ Diego Azqueta, Luis A. Escobar, "Calidad de vida urbana" en *Economiaz*, núm. 57, (2004), PP 216-218.

entenderse de dos maneras distintas: decidir hacer o no hacer, o bien a la distribución y orden de poder. De acuerdo con la autora, el primer concepto es la decisión de los gobiernos para hacer o no hacer, contemplando un amplio espectro de actuaciones o ausencia de actuaciones, mediante el establecimiento de objetivos y medios para alcanzar dichos objetivos. El segundo aspecto que refiere a la distribución y orden de poder, hace referencia a sus distintas variantes de actores durante la toma de decisiones y no decisiones, entre los que pueden encontrarse la formulación y ejecución de políticas públicas.²¹

Según Zapata Campos, el estudio de las políticas públicas contribuye a la comprensión de la actividad e inactividad del estado y la distribución de recursos y poder durante el proceso de toma de decisiones y el establecimiento de políticas públicas.²² La autora, quien se enfoca en las políticas públicas hace un análisis sobre el papel que tienen las administraciones públicas como agentes turísticos desde el modelo de análisis sociopolítico, en éste plantea que es necesario indagar en las funciones desempeñadas por el gobierno y su gestión en el sistema turístico, identificando los instrumentos disponibles, analizando las políticas gubernamentales y estudiando la estructura organizativa del organismo público; asimismo evalúa los resultados en función de algunas acciones puestas en práctica orientadas a la gestión del turismo.²³ Esto es relevante, pues como se ha hablado anteriormente, las acciones de peatonalización tienen incidencia directa sobre la actividad turística de las ciudades.

Por otra parte, Velazco González define a las políticas como un campo multidisciplinar que se forma por una serie de conceptos como el “contenido”, mediante las cuales se movilizan recursos para la obtención de resultados; un “programa” como una estructura permanente de referencia u orientación; una “orientación normativa” que sirve para expresar las finalidades y preferencias de quienes toman las decisiones.²⁴

²¹ José María Zapata campos, “Los agentes turísticos, una aproximación desde la sociología y la ciencia política”, en Daniela Castellucci, “Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas: La peatonalización de la calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980”, en *Aportes y Transferencia*, vol. 16 núm. 2 (2014), p.64.

²² *Ibid*, pp. 63-64.

²³ *Idem*

²⁴ María Velazco González, “¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004)”, en *Política y Sociedad*, vol. 42, núm. 1 (2005), pp. 169-195.

Entonces, para el caso de este documento, se considera que las políticas públicas son aquellas acciones ejecutadas por las administraciones para la obtención de resultados determinados. En ese sentido y enfocado a las acciones de peatonalización, se consideran éstas como el producto de una política pública que busca la mejora del entorno urbano edificado a través del reordenamiento de los espacios peatonales.

1.2 Marco metodológico

El marco metodológico es la estructura que permite a la investigación científica obtener información relevante y fidedigna, para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento.²⁵ Por su parte Arias describe a la metodología o marco metodológico como el tipo o tipos de investigación, técnicas e instrumentos que serán utilizados para llevar a cabo una indagación, el “cómo” se realizará el estudio para responder a un problema planteado.²⁶

1.2.1 Diseño de investigación

De acuerdo a la clasificación de Arias sobre el diseño metodológico, para el caso de esta investigación se establece como fenómeno de estudio la relación que guardan las peatonalizaciones en el centro histórico de Morelia y la calidad urbana de la ciudad de Morelia, Michoacán. Para abordar el fenómeno de estudio se plantea una investigación de campo, a partir del estudio de un entorno no controlado, basado en la observación de quince vialidades peatonalizadas durante diferentes periodos de gobierno en la ciudad de Morelia.

El enfoque en esta investigación consiste en la recolección de datos directamente de los casos seleccionados en la realidad en que ocurren los hechos, sin manipular o controlar variable alguna,²⁷ por lo que la observación se realiza de manera no participativa.

1.2.2 Enfoque de la Investigación

²⁵ Mario Tamayo y Tamayo, *El proceso de la investigación científica: incluye evaluación y administración de los proyectos de investigación* (cuarta edición), México D.F., Editorial LIMUSA, S.A. de C.V., 2002, p. 37.

²⁶ Fidas G. Arias, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012, p.110.

²⁷ Fidas G. Arias, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012, p.32

El enfoque de la investigación, por sus características, será de tipo cualitativo, la investigación cualitativa, -según Tamayo y Tamayo- tiende a ser de orden descriptiva y no cuantificada, su utilización suele ser para el estudio de pequeños grupos como lo son comunidades, escuelas, salones de clase y demás.²⁸ Según Azuero Azuero, los enfoques cualitativos sirven para comprender la realidad social de un entorno, dejando de lado las visiones unificadas, ya que no hay leyes generalizadas que permitan entender el pensamiento de este tipo de procesos, por lo que se captan sentimientos, pensamientos e historias a través de la observación y el testimonio de sus actores.²⁹

1.2.3 Población

La población o población objetivo, según Arias, es el conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de una investigación, esta selección de unidades se debe realizar con el fin de que los resultados de dicha investigación sean aplicables a muchos casos similares o de la misma clase.³⁰

Para la selección de la población en la investigación se toman en consideración las vialidades peatonalizadas en el centro histórico de Morelia, a partir de la década de los años setenta. Para que las vialidades sean susceptibles de ser objeto de estudio, éstas deben cumplir con las características de peatonalización, siendo calles o zonas peatonales exclusivas para uso de viandantes, que anteriormente daban servicio a todo tipo de vehículos y cuyo grado de peatonalización es ser parcial o total. Cabe mencionar que, para el caso de esta investigación, no se cuenta con algún registro de calle peatonal que haya cambiado su uso a vehicular, por lo que se limita exclusivamente a las calles que son peatonales a la fecha de este documento.

Las vialidades seleccionadas son las siguientes 1) calle Hidalgo, tramo entre Av. Madero Poniente y la calle Allende, 2) calle sin nombre al costado oriente de la catedral y que comunicaba la Av. Madero Poniente y la calle Allende, 3) Calle Hidalgo, tramo entre Allende y La corregidora, 4) la calle Fray Juan de San Miguel,

²⁸ Mario Tamayo y Tamayo, *El proceso de la investigación científica: incluye evaluación y administración de los proyectos de investigación* (cuarta edición), México D.F., Editorial LIMUSA, S.A. de C.V., 2002, p. 13.

²⁹ Ángel Enrique Azuero Azuero, "Significatividad del marco metodológico en el desarrollo de proyectos de investigación", en *Kiononia*, vol. 4, núm. 8 (2019), p.8.

³⁰ Fidias G. Arias, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012, p.81

entre Bartolomé de las casas y Humboldt, 5) calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín, en el tramo entre la calle La corregidora y Aldama,6) Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort entre las calles Matamoros y Abasolo, 7) calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luís González Gutiérrez,8) calle Eduardo Ruíz, entre Benito Juárez y Av. Morelos Norte, 9) el Callejón del Romance, entre Av. Francisco I. Madero y calle 20 de Noviembre,10) calle Plazuela Vasco de Quiroga, entre las calles Vasco de Quiroga y Velázquez de León,11) Calle Mariano Jiménez, entre García Obeso y la Av. Morelos Sur, 12) calle Bartolomé de las Casas,13) Plaza Rayón, en el tramo entre Andrés Quintana Roo y calle Rayón,14) calle Benito Juárez, entre Av. Francisco I. Madero y la calle Melchor Ocampo,15) calle Ignacio Zaragoza, entre Av. Francisco I. Madero y la calle Melchor Ocampo,16) calle El Nigromante, en el tramo entre Melchor Ocampo y Santiago Tapia, 17) y finalmente la calle Miguel Bernal Jiménez entre las calles Santiago Tapia y Privada Miguel Bernal Jiménez.

CALLES PEATONALIZADAS EN MORELIA			
No	CALLE	TRAMO	
		ENTRE CALLES	
1	Hidalgo	Av. Francisco I. Madero	Allende
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	Av. Francisco I. Madero	Allende
3	Hidalgo (cerrada de san Agustín)	Allende	La Corregidora
4	Fray Juan de San Miguel	Bartolomé de las Casas	Humboldt.
5	Matamoros	La Corregidora	Aldama
6	San Cristóbal Ecatepec	Matamoros	Abasolo
7	Santiago Tapia	Guillermo Prieto	Nigromante
8	Eduardo Ruíz	Benito Juárez	Av. Morelos Norte
9	Callejón del Romance	Av. Francisco I. Madero	20 de Noviembre
10	Plazuela Vasco de Quiroga	Vasco de Quiroga	Calle de Velázquez de León
11	Mariano Jiménez	García Obeso	Av. Morelos Sur
12	Bartolomé de las casas	Sor Juana Inés de la Cruz	Isidro Huarte
13	Plaza Rayón	Andres Quintana Roo	Calle de Rayón
14	Benito Juárez	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo
15	Ignacio Zaragoza	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo
16	El Nigromante	Melchor Ocampo	Santiago Tapia
17	Miguel Bernal Jiménez	Santiago Tapia	Privada Miguel Bernal Jiménez

Figura I.2.- Tramos de las vialidades peatonalizadas en el centro histórico de Morelia que conforman la población de la investigación. Elaboración propia [01/03/2020]



Figura I.3.- Plano de Morelia de 1970, donde se ubican las vialidades peatonales actuales. Editado por Gabriel Cortés Mancera. <https://www.espejel.com/wp-content/uploads/2015/04/1970.jpg>

1.2.4 Muestra y Muestreo

De acuerdo con Arias, el muestreo se da cuando por diversas razones resulta imposible abarcar la totalidad de los elementos que conforman la población accesible, se recurre a la selección de una muestra, en ese sentido se define entonces la muestra es el subconjunto representativo y finito que se extrae a la selección de una muestra.³¹

Para el muestreo de esta investigación, se toma en cuenta la selección a partir de la relación en porcentajes del cincuenta por ciento de vialidades peatonalizadas durante el siglo XX y cincuenta por ciento de vialidades del siglo XXI, bajo ese criterio, se seleccionan cuatro vialidades correspondientes a cada periodo, teniendo un total de ocho muestras de trabajo elegidas al azar, bajo el método de muestreo simple al azar propuesto por Arias.

1.2.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos, según Arias, son las diversas formas en que se obtiene la información; entre estas técnicas se puede encontrar la observación directa, la encuesta en sus dos modalidades (oral y escrita), la entrevista, el análisis documental, análisis de contenido, etc. Los instrumentos, por su parte, son los

³¹ Fidas G. Arias, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012, pp.83-84.

medios materiales que se emplean para recoger y almacenar la información obtenidas con las técnicas de recolección de datos; entre estos se incluyen fichas de registro, formatos de cuestionario, guías de entrevistas, listas de cotejo, escalas de actitudes u opinión, grabador, cámara fotográfica o de video, etc.³²

Para el caso de esta investigación, las técnicas de investigación se dividen en dos apartados, primaria y secundaria, de los cuales se desglosan las siguientes técnicas e instrumentos:

CUADRO DE TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN		
FUENTE	TECNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS	INTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS
Primaria -De campo	Observación directa.	Cámara fotográfica, fichas de recolección de datos.
	Entrevistas orales.	Grabadora.
	Encuestas.	Fichas de recolección de información.
	Análisis de archivo.	Fichas de trabajo, tablas de concentración, diagramas.
	Cartografía histórica.	Superposición de planimetría.
	Planimetría.	Superposición de planimetría.
Secundaria -Bibliográfica	Consulta bibliográfica.	Fichas de trabajo, tablas de concentración, diagramas.
	Consulta de documentación legal.	Fichas de trabajo, tablas de concentración, diagramas.
Figura I.4.- Cuadro de técnicas de investigación empleadas. Elaboración Propia.		

1.2.6 Índices de evaluación de la calidad urbana

El método utilizado para la evaluación de los proyectos de peatonalización fue la observación no participante de la zona para el análisis de seis aspectos, basados en el trabajo de Gómez Consuegra, Pascual Wong y Agramonte Sánchez y su valoración de la calle Maceo, en Camagüey, Cuba.³³

Esta recopilación de información se registró en fichas de campo de los elementos evaluados conforme a los siguientes criterios:

Paisajísticos: Los elementos paisajísticos –en este caso el paisaje urbano histórico– son aquellos que por sus características dan la imagen visual del sitio, mediante elementos físicos, culturales, naturales y sociales relacionados con la ciudad. Éste define la calidad urbana en general, a partir de fachadas y la línea visual en general

³² Fideas G. Arias, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012, p.112.

³³ Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez, “Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación”, en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coors.), *Patrimonio y modos de vida*, México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014, pp.43-66.

del área de estudio y puede incluir: rótulos, publicidad exterior, obras e instalaciones, antenas, fachadas y balcones.

Técnicos: El diagnóstico técnico permite realizar la evaluación de la infraestructura y su capacidad de adaptación a las necesidades del sitio, estas características técnicas de la obra, permiten determinar los posibles riesgos y peligros que se pueden presentar a causa de infraestructura obsoleta o falta de mantenimiento y estableciendo el estado actual de instalaciones e infraestructura existente.

Funcionales: Las funciones de la zona se determinan a partir de la Identificación de las actividades que se llevan a cabo, el reconocimiento consta de la clasificación entre aquellas que son compatibles de las que no lo son, este análisis parte de la zona con carácter comercial que requiere actividades de animación nocturna, horarios de servicios para carga y descarga, zonas de tránsito y circulación peatonal, comercial y privado, y rampas de acceso a personas con capacidades diferentes.

Económicos: La evaluación del factor económico de la zona, se revisa en función del aprovechamiento del potencial económico de la zona, y la existencia del comercio formal e informal. De ese mismo modo se determina cómo afecta la funcionalidad de la calle a partir del análisis de los usos de suelo establecidos.

Sociales: La actividad social y turística de la zona se evalúa mediante las características del disfrute para el esparcimiento social, tomando en consideración factores como el hostigamiento del usuario local y foráneos por la presencia de méndigos, alcohólicos, vendedores ambulantes, actividad ilícita y delincuencia, mobiliario y recreación.

Medioambientales: Para la evaluación de este aspecto se revisa el asoleamiento y vientos dominantes, recolección de basura, presencia de perros callejeros, falta de cestos de basura, poca higiene y suciedad.

Tabla de aspectos de valoración de la calidad urbana de las calles peatonalizadas

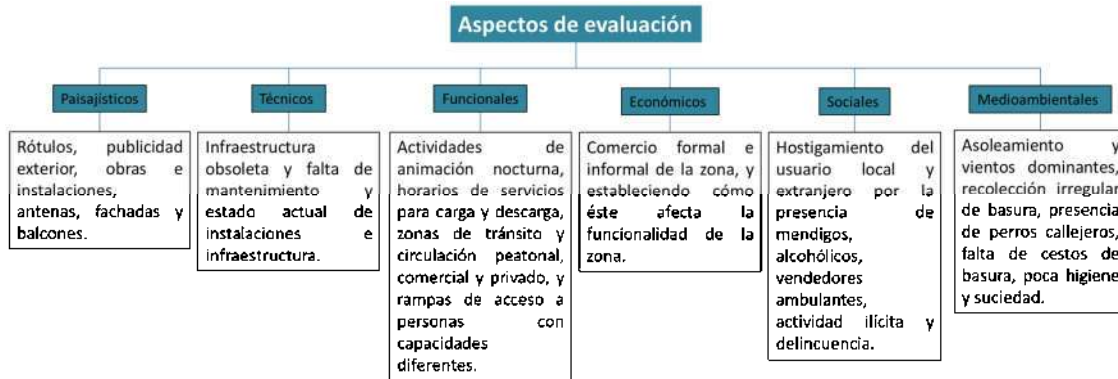
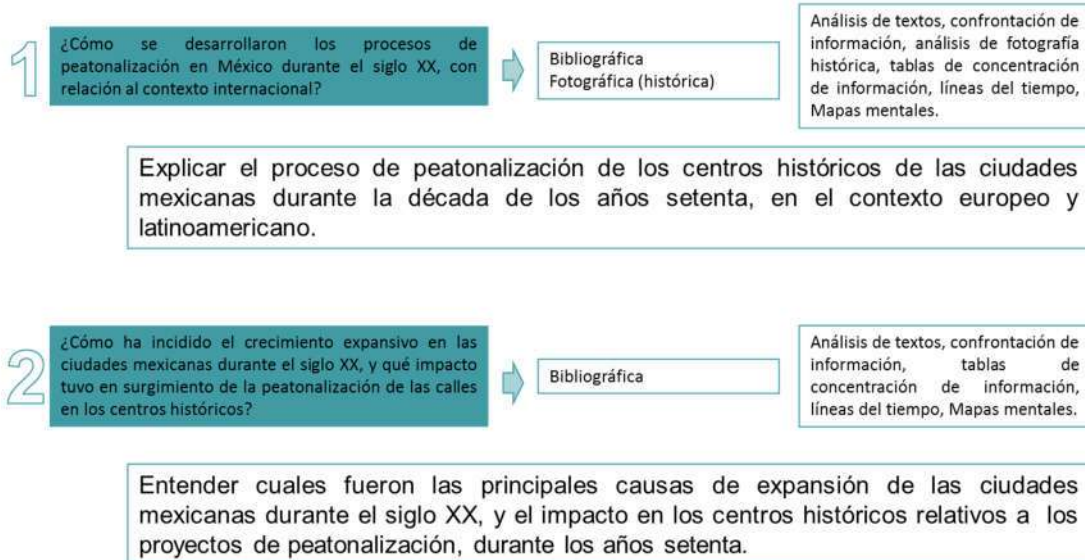


Figura I.5.- Tabla de aspectos de valoración de la calidad urbana de las calles peatonalizadas. Elaboración propia con base en Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez, “Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación”, en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coords.), Patrimonio y modos de vida, México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014, p. 50. [02/08/2020].

1.2.7 Metodología particular

Después de determinar la metodología de esta investigación, y establecer los índices que sirvieron para evaluar los resultados técnicos -sociales de las calles seleccionadas, fue necesario agrupar el cuerpo de la investigación en las siguientes partes, lo que ayudó a delimitar los apartados de las mismas y sirvieron para responder a las preguntas de investigación.

Esquema metodológico de utilización de fuentes de información



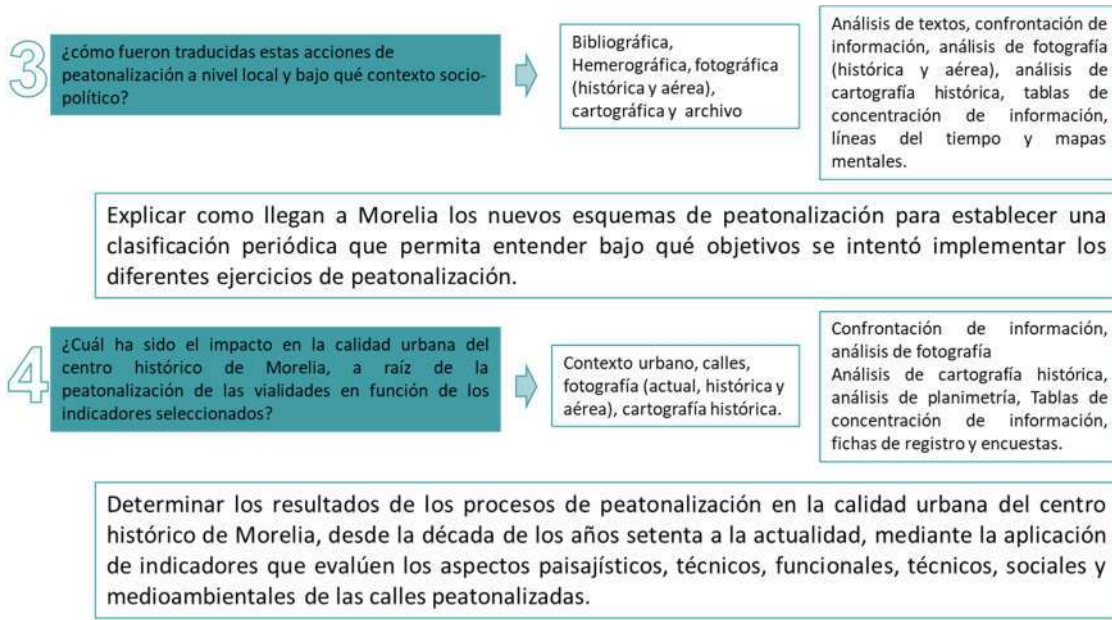


Figura I.6.- Esquema de la metodología particular. Elaboración propia [15/01/2021].

Finalmente, la revisión del método a emplear permitió establecer de manera clara los pasos a emplear en la presente investigación, estableciendo a partir de las preguntas de investigación, los objetivos y las hipótesis; los grupos de información que ayudarían a responder dichas preguntas.

CAPÍTULO II

Antecedentes de las peatonalizaciones en los centros históricos

2.1 Introducción

En este capítulo se busca entender cómo es que los procesos de peatonalización en los centros históricos se desarrollan en algunas ciudades mexicanas durante la década de los años setenta. Este fenómeno que surge en ciudades europeas llegaría a las ciudades de América Latina y a México durante los años setenta. Este fenómeno de peatonalización, refiere a la acción de restringir el acceso de los vehículos motorizados para convertir las calles en zonas exclusivas para el peatón, y cuya ubicación se asocia por lo general a la zona de los centros históricos. Para entender cómo inicia este fenómeno se toman en consideración dos factores, 1) el surgimiento de los procesos de peatonalización en su contexto internacional iniciados como una respuesta para mitigar el aumento acelerado de los vehículos de motor y 2) el crecimiento exponencial de las ciudades a nivel nacional; fenómenos que temporalmente coinciden y que finalmente se vería reflejado como una moda por peatonalizar los centros históricos de algunas ciudades mexicanas.

Los procesos de peatonalización en los centros históricos de las ciudades son un fenómeno urbano mediante los cuales las políticas públicas priorizan al peatón sobre el vehículo motorizado. Esta visión para la ciudad, surge en Europa y expande rápidamente a países anglosajones como Estados Unidos de Norteamérica, posteriormente a América Latina y a México, por lo que este primer capítulo busca comprender esta relación entre el contexto internacional y nacional.

Para entender el surgimiento del proceso de peatonalización se toma como punto de partida el estudio de la consolidación de las ciudades durante los siglos XVIII y XIX hasta llegar al siglo XX. La elección de esta contextualización se realiza con el fin de construir el antecedente de la ciudad contemporánea hasta la llegada de la Segunda Guerra Mundial. Dicho punto de partida se sitúa en un proceso de transformación económico, social y tecnológico que ayudó al crecimiento expansivo de las periferias de las ciudades, apoyando la descentralización de los centros históricos.

Este crecimiento de las ciudades, tendría finalmente un impacto en el surgimiento de los “centros históricos” como concepto, y llevando de alguna manera a manifestarse como nuevas formas de pensar a los centros históricos para mayor uso del peatón,

lo que llevaría posteriormente al desarrollo del urbanismo contemporáneo y a la implementación de la peatonalización de las calles en los centros históricos. Estos nuevos procesos de peatonalización surgidos durante la década de los años cuarenta en Europa se consolidaron en los años sesenta, y no tardarían en llegar a las ciudades de América Latina y a las ciudades mexicanas, estos procesos tendrían un gran impacto sobre los modos de habitar y usar los centros históricos en México.

2.2 Antecedentes de la peatonalización en Europa

A finales del siglo XVIII las ciudades europeas lograron un crecimiento mayor al que se venía presentando con anterioridad, no solo en Europa, sino en cualquier lugar de la tierra.¹ La revolución industrial sin duda fue un gran impulso para el desarrollo de la ciudad moderna, pues hasta vísperas de ella la mayor parte de las regiones estaban destinadas a la producción agrícola. Este crecimiento de la ciudad que está relacionado de forma indirecta con la consolidación de las zonas centro de las ciudades históricas, está influenciado por un aumento poblacional en las ciudades.

Según Kingsley Davis, desde el siglo XV hasta el siglo XVII, la población que vivía en ciudades mayores a 100,000 habitantes oscilaba entre el 1.6 y el 2.2 % de la población total, un crecimiento apenas representativo en dos siglos y que hasta entonces se había mantenido relativamente lento. El crecimiento realmente representativo de las ciudades se vería reflejado hasta el periodo entre 1800 y 1960, cuando las poblaciones de países como Gales e Inglaterra alcanzan un incremento de hasta el setenta por ciento cada una, por su parte Estados Unidos tendría un incremento de hasta el ochenta por ciento en este mismo periodo.²

Sin duda la Revolución Industrial supuso un gran impulso en el crecimiento de las ciudades, sin embargo, para que una ciudad cumpla con dicha caracterización de ciudad, sus características no solo están en función de la población que habita las comunidades. Aunque algunos autores afirman que la aparición de las primeras ciudades surgió en poblados neolíticos hacia el año 3000 a.C.³ De acuerdo con Castells, las primeras ciudades modernas surgen cuando la capacidad de producción es rebasada por la capacidad de consumo de las mismas poblaciones, y

¹ Ramón López de Lucio, *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Servei de Publicacions Universitat de Valencia, 1993, pp. 33-34.

² Kingsley Davis, citado por Ramón López de Lucio, *Ibid*, pp. 34-37.

³ Javier Molla Honduvilla y Ana Maldonado Ibáñez, "Urbanismo de las ciudades de la antigüedad", en Congreso internacional de pueblos y culturas de la cuenca del Mediterráneo, 2003, p. 2

es este excedente el que permite la “especialización del trabajo”. Estas nuevas condiciones de vida en las ciudades de los siglos XIX y XX permitieron reducir las tasas de mortalidad, diversificando las actividades y finalmente permitiendo consolidar la condición de centro histórico durante el siglo XX.

Estas nuevas condiciones de vida generadas por la Revolución industrial traerían grandes repercusiones en el entramado urbano, durante los siglos XV y XVI en Europa, las calles de las ciudades se diseñaban para las personas, las dimensiones eran reducidas en consideración al diseño de calles y manzanas de la actualidad. Esta condición cambió radicalmente durante los siglos XVIII y XIX, cuando el diseño de calles se volvió más amplio, con vialidades rectas y manzanas con formas geométricas más regulares; y aunque ya existían antecedentes desde el renacimiento, los principales cambios que se suscitaron se dieron gracias al incremento de coches y carruajes a causa de la gran actividad económica que se desarrollaba por aquél entonces.⁴

A partir del siglo XIX, iniciaría un proceso continuo donde el peatón fue quedando desplazado como principal usuario de calles y bulevares; el uso de calles por los peatones se limitó al uso de las aceras y el área total ocupada anteriormente por peatones comenzaría a ser cada vez más usado por vehículos de motor.

Durante el primer cuarto del siglo XIX, con la aparición del carbón como fuente de energía, y con la implantación de los primeros tendidos ferroviarios, comenzarían la renovación de los modos de transporte en Europa -principalmente de carga-, y comenzaría un proceso de cambio entre el desplazamiento viandante al desplazamiento en medios de transporte colectivos. El modo de desplazamiento viandante de la mayor parte de las poblaciones en ciudades europeas se mantendría hasta el último cuarto del siglo XIX, cuando las innovaciones técnicas tendrían un papel importante en ello; el descubrimiento y aplicación de la energía eléctrica a finales del siglo XIX y el motor de explosión a inicios del siglo XX sentarían las bases de la progresiva expansión de las ciudades y la desintegración de la moderna ciudad industrial.⁵

⁴ Carmen Hass-Klau, *The pedestrian and the city*, New York, Routledge, 2015, p.1.

⁵ Ramón López de Lucio, *op. cit.*, pp. 42, 47.

El incremento de coches y carruajes durante el siglo XIX y XX rápidamente convirtió actividades como el tránsito peatonal y el cruce de calles en una actividad riesgosa para el usuario viandante, por lo que comienzan a cobrar mayor fuerza el uso de las aceras, como medida de protección del peatón. Si bien, hay antecedentes de la existencia de las aceras desde la época romana, durante el medievo no existían aceras. De acuerdo con Hass-Klau, las aceras se identifican con fechas cercanas a la segunda mitad del siglo XVII, en Londres después del año 1666 y en París durante el periodo de Napoleón, sin embargo, su apogeo data del siglo XIX dando paso al surgimiento urbanismo como se conoce en la actualidad.⁶

De acuerdo con López de Lucio;⁷ el periodo entre inicios del siglo XX, hasta llegada la segunda guerra mundial, representa un periodo de transición entre la ciudad industrial primitiva y la formación de las áreas metropolitanas como se conocen en la actualidad:

El modelo de ciudad industrial densa, abigarrada y compacta comienza a modificarse en cuanto se crean y ensanchan las posibilidades del transporte intraurbano, colectivo primero y privado más tarde; las fechas emblemáticas del período se podrían situar entre 1900, cuando comienzan a implantarse los sistemas públicos de tracción eléctrica (tranvías, metropolitanos, ferrocarriles de cercanías), y 1950, momento en el que, finalizada la segunda gran guerra europea, se inicia el período de rápida expansión económica y, con ésta, la popularización del automóvil privado.⁸

Esto significa que la expansión de la ciudad, de acuerdo las diversificaciones de actividades propuesta por Castells y la implementación de los nuevos modos de transporte dieron paso al crecimiento de las ciudades, teniendo consigo un efecto inesperado sobre el mismo peatón, quien poco a poco se iría alejando del punto de la fundación de las ciudades, que actualmente se conoce como centro histórico; lo que sentaría las bases de lo que López de Lucio describe como la primera descentralización de las actividades productivas, llevándolo a las periferias de las ciudades.

⁶ Carmen Hass-Klau, *op. cit.*, p. 19.

⁷ Ramón López de Lucio, *op. cit.*, p.50.

⁸ *Ibid.*, p.50.

2.3 La incidencia de descentralización en el surgimiento de los procesos de peatonalización

Ya se ha hablado de los antecedentes de los procesos de peatonalización de los centros históricos hasta antes del siglo XX, por lo que ahora se busca comprender de qué manera incidió la descentralización de actividades de los centros históricos en el surgimiento de los procesos de peatonalización en Europa. El urbanismo del siglo XX es un proceso de reestructuración urbana, donde el entramado de las ciudades se ve condicionado por los mecanismos del modelo económico dominante, específicamente por la apropiación capitalista que se superpone en el espacio urbano. Esta situación es un factor que propicia el crecimiento de la mancha urbana, afectando a más lugares y barrios del tejido urbano, al uso de la vivienda, y provocando que el uso del espacio en los centros históricos se limite a pocas actividades.⁹

Esta condición capitalista en el espacio urbano, refuerza actividades aisladas, tanto turísticas como culturales, que, poco a poco se apoderan el entramado urbano, condicionando los espacios a usos exclusivos y expulsando a algunos sectores de la población a las periferias de las ciudades.¹⁰ Si bien esta condición no es propia de las ciudades con modelo capitalista, sí se observa con mayor frecuencia en ellas. Finalmente, esto se traduce en cambios de algunos espacios del tejido urbano, que van desde edificaciones, parques, accesos de transporte público, calles, etc.

Las nuevas tecnologías que permitieron movilizaciones más eficientes, rápidas y económicas posibilitaron la búsqueda de suelo más barato, cada vez más alejado de los centros históricos, lo que llevó la actividad productiva de las ciudades a las periferias. Esto no solo tuvo implicaciones de uso y función, sino que posibilitó la exploración de tecnologías con un mayor consumo de espacio horizontal apoyando la ocupación de cada vez más territorio.

Este crecimiento de las ciudades y el desarrollo de las nuevas tecnologías influyeron en la descentralización, incidiendo en el abandono de las zonas de los centros históricos, sobre todo en la segunda mitad del siglo XX. Este fenómeno, que es un problema de nivel global, se genera a partir del abandono a causa de la pérdida de

⁹ Michael Janoschka, "Gentrificación en España, Reloaded", en *Papers*, Núm. 60 (2018), p. 25.

¹⁰ *Ibid.*, pp. 25-27.

uso de suelo habitacional o administrativas en la zona centro de las ciudades; problema que durante el siglo XX se manifestó con gran fuerza, abonando a otras manifestaciones como la gentrificación. Este abandono no se debe a un hecho en específico o concreto, sino a una serie de situaciones que abonan al desinterés edilicio, la falta de inversión pública, y privada en estas zonas;¹¹ generando consigo una gran expansión de la ciudad hacia las periferias.

Este fenómeno de descentralización de los centros históricos, entre otros aspectos, apoyaría al desarrollo de acuerdos para evitar afectaciones a los centros históricos. Recordemos que el concepto de centro histórico surge a partir de la propia crisis de estos sectores de la ciudad, cuando se vieron amenazados por las acciones de reconstrucción en el periodo de la posguerra en Europa, bajo políticas, que según Patricia Rodríguez Aloma define como “desarrollistas y aculturadas”, políticas que surgen en Europa durante la década de los años de 1960 y llegan más tarde a América Latina.¹² Si bien, ya se tenía conocimiento de algunos espacios peatonalizados durante la década de los años cuarenta en Europa, no sería sino hasta la década de los años de 1960 cuando esta acción de peatonalizar calles se volvería cada vez más recurrente.

2.3.1 Crecimiento y desarrollo económico en México durante el siglo XX

Para México, el crecimiento en las periferias y las transformaciones de la zona fundacional de las ciudades también tendrían un impacto similar durante la década de los años cincuenta en adelante. El crecimiento urbano de las ciudades mexicanas en el siglo XX, inicia como un proceso de desarrollo acelerado y descontrolado que generó problemas complejos. Su impacto ha rebasado las autoridades gubernamentales para regularlo,¹³ por ello, es necesaria la colaboración de la ciudadanía, instituciones educativas, estudiosos del tema, profesionales y demás partes interesadas para poder observar desde una perspectiva más completa el contexto urbano y elaborar proyectos de planificación que permitan ofrecer mejores soluciones a la macro expansión de las ciudades.

¹¹ Gustavo Riofrío, “Lima: un centro vivo que se destruye”, en Alma Pineda (coord.) y Mauricio Velasco (coord.), *Ciudades y Centros históricos: los retos de la vivienda y la habitabilidad Vol. I*, México, Artes Gráficas Panorama, S.A. de C.V., 2017, pp. 122.

¹² Patricia Rodríguez Aloma, “El centro histórico: del concepto a la acción integral”, en *Centro-h*, Núm. 1, (2008), pp. 51.

¹³ Juan Carlos Pérez García, “El crecimiento exponencial de las ciudades mexicanas del siglo XX y su impacto económico y social en el entorno”, en *Horizontes de la contaduría*, núm. 2 (2015), p. 207.

Esta situación, -que no es un problema sencillo- se debe de abordar siempre teniendo en consideración que la ciudad no es un ente fragmentado sino una misma unidad que trabaja de forma conjunta con la interacción de sus pobladores. Esta situación debe tenerse en consideración al momento de generar políticas públicas que atiendan problemáticas específicas tales como lo concerniente al desarrollo económico, cultural o tecnológico del país, por la forma en que la población reacciona ante estos cambios sin olvidar que este es una parte fundamental del comportamiento de las ciudades. De acuerdo con Pablo Martínez Gil:

La población municipal no es simplemente un conjunto cualquiera de seres humanos, como puede ser reunido en un estadio deportivo durante la celebración de una competencia, o el embarcado en un buque trasatlántico, sino que se trata de un conjunto de seres humanos permanentemente asentados en un territorio específico y relacionados por razones de vecindad.¹⁴

Esto significa que la ciudad y la población son dos variables que entran en función al momento de entender el desarrollo de las ciudades y, por consiguiente, la interacción con la ciudad debe estar pensada como una causa de la reacción de la población ante cualquier cambio.

En el caso del crecimiento acelerado de las ciudades en México durante el siglo XX, un aspecto fundamental fue el desarrollo de procesos económicos tales como inversión, producción e innovación, entre otros factores, los cuales se articulan en una dimensión territorial que permite garantizar la reproducción y acumulación de riqueza.¹⁵ Estos procesos –los cuales se profundiza en el apartado siguiente- permiten dar un empuje que da inicio a grandes procesos de urbanización en el periodo posrevolucionario del siglo XX, mediante el cual la población mexicana creció más de seis veces.

Estos procesos de desarrollo económico lograrían de forma determinante la transformación del país, pasando de una nación esencialmente rural en el siglo XIX, a ser una urbe heterogénea más de cincuenta años después.¹⁶ Sin embargo, no es tema de esta investigación conocer el desarrollo económico de las ciudades en

¹⁴ Pablo Martínez Gil, “El municipio, la ciudad y el urbanismo”, en Instituto de investigaciones Jurídicas, UNAM pp. 202. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/10.pdf>

¹⁵ Juan Carlos Pérez García, *op. cit.*, p. 209.

¹⁶ Gustavo Garza, “Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX”, en *Revista de información y Análisis*, núm. 19 (2002), pp. 7-8.

México, por lo que solo se toma como punto de partida -y de manera descriptiva- la contextualización del periodo pos-revolucionario que llevó al país al desarrollo económico capaz de consolidar las grandes ciudades, a fin de conocer el contexto político y económico del que surgen los procesos de peatonalización de los centros históricos.

Por lo anterior, se realiza esta contextualización iniciando a finales del siglo XIX, pero profundizando un poco más en el periodo de auge económico surgido a raíz de la consolidación de la industria automotriz en México, que tuvo lugar a partir de 1925. Fecha en que entra de manera definitiva y permanente la industria, abonando al desarrollo económico y por consiguiente al desarrollo de las ciudades y su crecimiento expansivo.

2.3.2 El uso del automóvil en México y su aportación al crecimiento expansivo de las ciudades mexicanas

La historia del automóvil en México inicia en el contexto del Porfiriato, entre 1877 y 1910, poco después del surgimiento de los primeros vehículos motorizados en Alemania y Estados Unidos. Este hecho -el cual aún se desconoce la fecha y el responsable de introducir este nuevo invento a México-, traería muchos cambios posteriores en la morfología de las ciudades, como respuesta de las nuevas necesidades que surgirían en los usuarios de estos vehículos.¹⁷ De acuerdo con Esaú Ponce se estima que la fecha aproximada de llegada del automóvil a México fue en la última década del siglo XIX y su procedencia pudo haber sido de Tolón, Francia.¹⁸

Aunque los datos históricos exactos aún no se pueden afirmar, lo que es un hecho es que la gran innovación que ofrecía tuvo un gran impacto, principalmente en las clases sociales más altas, quienes no dudaron en adquirir pronto estas nuevas unidades de desplazamiento. Este hecho que parece una cuestión de capacidad adquisitiva de las clases altas de México, es más que eso, ya que esta nueva

¹⁷ Cabe destacar que el desarrollo de las ciudades y los espacios públicos no son un fenómeno que responda a una sola acción, sino que –según Ma. Estela Eguiarte- sino que se originan como parte de aspiraciones, intereses, gustos y necesidades que van conformando las ciudades, y por consiguiente sus espacios públicos como paseos, plazas y jardines.

¹⁸ Esaú Ponce, El papel del automóvil durante la revolución, en *Autocosmos*, México, 20 de noviembre de 2017. Consultado en < <https://noticias.autocosmos.com.mx/2017/11/20/el-papel-del-automovil-durante-la-revolucion-mexicana>>. [05/01/2021]

tendencia abriría –décadas más tarde– nuevas características de uso en las vías públicas, generadas bajo las nuevas necesidades de uso que los usuarios de vehículos motorizados impondrían las autoridades como vías más rápidas y amplias. Estas nuevas necesidades para los vehículos motorizados posibilitarían durante el Porfiriato la expansión de la traza



Figura II.1.- Paseo Reforma, 1904. Fuente: <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/distrito-federal/ciudad-de-mexico/paseo-de-la-reforma-MX16097184240070/1> [01-01-2021].

urbana, la mejora selectiva de la infraestructura y los servicios en algunas zonas citadinas.¹⁹ En ese sentido, queda claro que el impulso ideológico para la modificación de las ciudades no es el vehículo, sino las ideas urbanísticas que se habían ido modificando durante los siglos XIX y XX, sin embargo, el crecimiento exponencial del uso del vehículo motorizado sí posibilitaría las condiciones para el desarrollo y planteamiento de ciudades con suburbios del siglo XX.

Si la forma de la ciudad entonces es producto de decisiones que responden a intereses y necesidades de un cierto grupo de personas, sin duda; esta nueva tendencia de adquisición de vehículos por parte de las clases sociales más acomodadas fue un factor que marcó los primeros pasos hacia una nueva forma de urbanizar las ciudades. De acuerdo con Ma. Estela Eguiarte, la ciudad se forma a partir de la necesidad de crear una imagen que vaya acorde al discurso de estas personas, mostrando características que respondan a un discurso entre lo que se quiere proyectar y lo que se hace; estas nuevas condiciones impuestas al hombre común ciudadano, finalmente terminarían por reflejar una serie de costumbres y actividades a partir de su contacto con la nueva realidad urbana a la que se exponen en la vida cotidiana.²⁰

La implantación en el país de este nuevo modo de transporte sin duda alguna viene de una influencia europea traída por parte del mandatario Porfirio Díaz. Es bien sabido que el expresidente sentía una fuerte atracción por esta cultura, a la que

¹⁹ Eugenia Acosta Sol, "Secularización, estabilización y desconcentración: impacto de las Leyes de Reforma en el espacio urbano de México", en *Interarq*, Núm. (2008), p. 60.

²⁰ Ma. Estela Eguiarte, "Espacios públicos en la ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1877", en *Historias*, núm. 12 (1986), pp. 91-92.

consideraba refinada y de buen gusto, lo que abonó a un proceso lento pero continuo de transformación del paisaje urbano a entre el siglo XIX y XX, cuando los carruajes tirados por caballos compartían su espacio con vehículos motorizados y dio paso en las dos décadas posteriores a nuevas políticas regulatorias a nivel nacional.

Este proceso de transformación en México se vería interrumpido por más de una década durante la Revolución Mexicana (1910 y 1921), la cual estalló a causa del descontento de los estratos menos favorecidos de la población, lo que llevaría un periodo de inestabilidad social, económica y política en México. Ya para ese entonces hubo un aumento en el uso de vehículos motorizados en el país, cuya participación en este periodo bélico fue menor pero importante.



Figura II.2.- Entrada triunfal del Ejército Constitucionalista (20 de agosto de 1914). Fuente: <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/historia-de-mexico/revolucion-mexicana/entrada-triunfal-del-ejercito-constitucionalista-2-MX15328947208612/3> [01-01-2021].

Hasta antes de la segunda década del siglo XX, todos los vehículos que se encontraban en México habían sido importados, lo que tenía grandes costes económicos y lo hacía de difícil adquisición para la mayoría de la población. Con el final de la guerra, la estabilidad llegó a la nación, y con ello el desarrollo de infraestructura como la construcción de más caminos, carreteras y gasolineras, lo que ocasionó que poco a poco fue incrementando el uso del vehículo motorizado. Durante este periodo postrevolucionario la industria automotriz iniciaría de manera formal sus operaciones en México durante 1925 con las líneas de ensamblaje de Ford, en 1935 con General Motors, y en 1938 Automex (posteriormente Chrysler).²¹

De acuerdo con Vicencio Medina, la industria automotriz en México ha pasado por seis fases hasta el 2007: nacimiento de la industria (1925-1960); crecimiento basado en la sustitución de importaciones (1962-1976); el enfoque hacia la competitividad internacional a través de la protección comercial y la promoción de las exportaciones (1977-1989); el principio de la liberación comercial (1990-1993); el Tratado de Libre Comercio y la liberación paulatina de la industria automotriz; y el enfoque moderno

²¹ Arturo Vicencio Miranda, “La industria automotriz en México; antecedentes, situación actual y perspectivas”, en *Journal UNAM*, núm. 221 (2007), pp. 213-214.

hacia el fortalecimiento de la competitividad y desarrollo del mercado interno.²² Para explicar el fenómeno de cómo el crecimiento de las ciudades y el aumento de uso de vehículos inciden en el desarrollo de la peatonalización de los centros históricos, únicamente se toma en consideración las dos primeras fases periodo en donde ya comienzan a surgir los procesos de peatonalización en México.

El primer aspecto que aborda el nacimiento de la industria automotriz se desarrolla en un periodo de treinta y cinco años, de acuerdo con la clasificación de Vicencio Medina, cuando la industria automotriz comienza su proceso de producción en México, sustituyendo las importaciones en el área terminal de la industria.²³ En México este cambio no solo representa una mayor producción de vehículos, sino que comenzaría un largo proceso que generaría empleos, llevándolo en la década de los años de 1950 a un modelo económico basado en el desarrollo de la industria automotriz y dejando de lado la producción dependiente de la agricultura. Este cambio en el modelo económico fue uno de muchos factores determinantes (aunque no se abordaron por no ser tema para esta investigación) para dar el salto de una nación esencialmente rural a una entidad urbana heterogénea.²⁴

Estos cambios en el desarrollo de la economía del país entre 1925 y 1960, a partir del impulso del desarrollo de la industria automotriz –entre otros factores-, impulsó el crecimiento de la población y el desarrollo de las ciudades metropolitanas, apoyando a la consolidación de las zonas matriz de las ciudades y diferenciando las zonas centro del resto de la ciudad.²⁵

²² *Ibid.*, pp. 214-224.

²³ Sergio W. Sosa Barajas, “La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones”, en *Análisis Económico*, Vol. XX, núm. 44 (2005), pp. 193.

²⁴ Gustavo Garza, *op. cit.*, pp. 7.

²⁵ Recordemos que, para Fernando Carrión M., los centros históricos se constituyen a partir de cuatro momentos específicos: la construcción del área matriz; la diferenciación entre ciudad y centralidad; la diferenciación entre centro urbano y centro histórico; y finalmente, centro histórico como área de globalización.

Tabla de población total del país desde 1910 a 2015

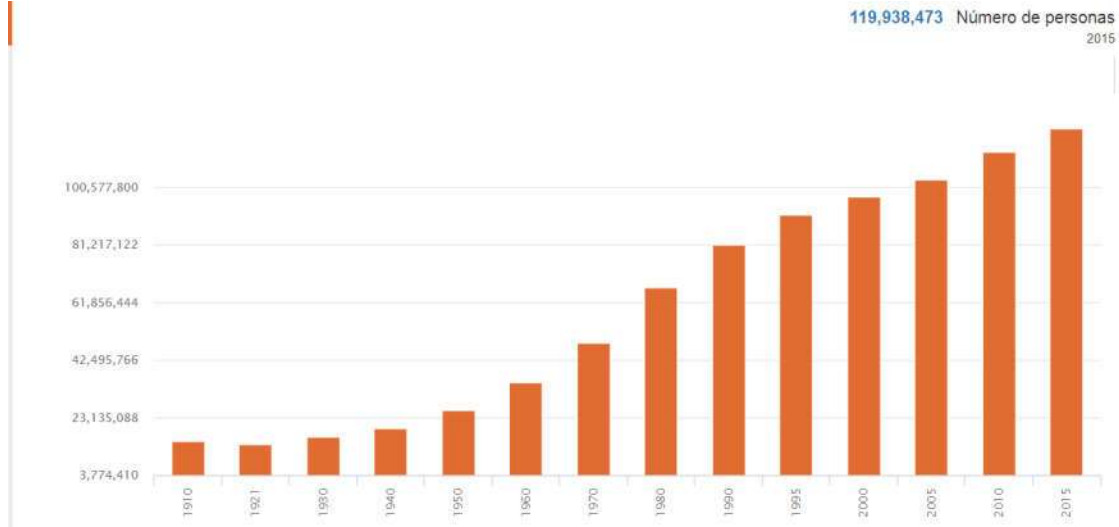


Figura II.3.- Tabla de población total en México de 1910 a 2015. Fuente: INEGI <https://www.inegi.org.mx/temas/estructura/> [07-01-2021].

Por lo anterior, se entiende que estos cambios a nivel económico, social y político finalmente se traducen en nuevas necesidades de los hoy llamados centros históricos: a partir de nuevas actividades cotidianas, la población genera nuevas necesidades de uso en los centros históricos y sus espacios públicos, actividades que deben ser atendidas, y que surgen a partir de nuevos modos de uso. Cabe mencionar que la vida cotidiana se va transformando y por consiguiente el espacio que la alberga. Estos cambios a menudo se adelantan al desarrollo de las políticas públicas, en la que la normativa se debe de adaptar para regular actividades que muchas veces ya están inmersas en problemáticas que surgen por la saturación de estos nuevos modos de habitar la ciudad.

Este nuevo modelo económico dirigido hacia la industria automotriz, impulsado entre 1925 y 1960 tendría primordialmente tres efectos en los centros históricos mexicanos:

1.- El aumento de la población y la actividad económica del país, bajo las nuevas tendencias del uso del vehículo propiciaron el desarrollo de infraestructura para optimizar el uso del vehículo motorizado tanto dentro como fuera de los centros históricos.



Figura II.4.- Concentración vial en el Zócalo por protesta de taxistas en 1932. Fuente: <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/medios-de-transporte/automoviles/congestionamiento-vial-en-el-zocalo-por-protesta-d-MX14136879397349/1> [02-01-2021].

2.- Inició el incremento en el uso de vehículo motorizado en México, que pasó de cincuenta y cuatro mil a ochocientos veinte siete mil durante este periodo se propició la modificación del entramado urbano en los centros históricos mexicanos.²⁶

3.- La industria de la construcción se tuvo que adecuar a las nuevas necesidades para dotar de infraestructura en redes carreteras, desde terracerías hasta pavimentaciones, lo que contribuyó al desarrollo económico y al crecimiento de las ciudades.

El primero de ellos, que ya se ha tocado en páginas anteriores es el aumento de la población y la actividad económica del país. El segundo aspecto que incide en la peatonalización de los centros históricos inicia en 1962 y termina en 1976, periodo donde la industria automotriz consolida operaciones en México y comienza con la producción en masa, hecho que ayudó al crecimiento acelerado de las zonas conurbadas de las ciudades. En la década de los años sesenta, se emite el primer decreto automotriz, antes de ello las plantas en México se limitaban al ensamblaje en el que menos del 20% de la producción de componentes eran de origen nacional.

²⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (INEGI), *México siglo XX: panorama estadístico*, México, INEGI, 2000 pp. 87. Consultado en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/especiales/mexsigloxx/est2w2.pdf, [10/01/2021]

Este primer decreto, que estaba orientado hacia la satisfacción del mercado doméstico buscaba aumentar la producción y venta a nivel nacional mediante las siguientes acciones:²⁷

- Limitar la importación de vehículos.
- Limitar la importación de ensambles principales completos como motores y transmisiones.
- Fijar el porcentaje de fabricación mínimo por unidad al 60%.
- Fijar el límite de capital extranjero en inversiones al 40%.
- Establecer controles en las utilidades para incentivar el incremento de productividad.

Dichas acciones sin duda trajeron grandes aumentos en producción y venta a nivel nacional reflejadas principalmente entre 1965 y 1980, apoyando la economía del país, si bien durante la fase anterior se habían presentado incrementos porcentuales casi de forma fija, en esta segunda fase se presentaron incrementos exponenciales en la industria de la construcción (ver figuras II.5 y II.6).



Figura II.5.- Vehículos automotores en circulación en México entre 1925-1998. Fuente: <<file:///C:/Users/Gabriel/Google%20Drive/1-%20BIBLIOGRAF%C3%8DA/2-%20MARCO%20CONCEPTUAL/16.-%20INEGI/5.-%20M%C3%89XICO%20EN%20EL%20SIGLO%20XX%20panorama%20estadistico.pdf>> [02-01-2021].

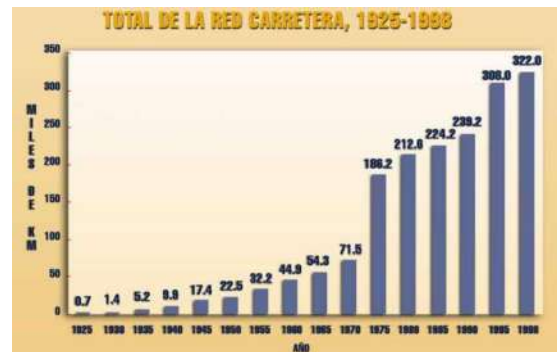


Figura II.6.- Red carretera en México entre 1925-1998. Fuente: <<file:///C:/Users/Gabriel/Google%20Drive/1-%20BIBLIOGRAF%C3%8DA/2-%20MARCO%20CONCEPTUAL/16.-%20INEGI/5.-%20M%C3%89XICO%20EN%20EL%20SIGLO%20XX%20panorama%20estadistico.pdf>> [02-01-2021].

Esta situación en México sería un detonante importante para la peatonalización de los centros históricos en ciudades mexicanas -que si bien no responde a las mismas necesidades que los proyectos en ciudades europeas-, sí retoma varios elementos

²⁷ Arturo Vicencio Miranda, *op. cit.*, pp. 214-216.

de Europa en cuanto a aplicación y ejecución pues, como veremos más adelante, en el viejo mundo este fenómeno tiene sus propios detonantes producto de una economía fuertemente deteriorada por la guerra.

2.4 El surgimiento de la peatonalización

La peatonalización de los centros históricos es un fenómeno que se materializa bajo la necesidad de combatir los estragos de la Segunda Guerra Mundial, buscando reactivar la economía. Estos primeros proyectos de peatonalización surgen en algunas ciudades europeas una vez terminada la segunda guerra mundial, éstos eran pequeños corredores comerciales que buscaban establecer un atractivo espacio peatonal en los centros históricos.

El primer modelo de peatonalización aparece en Alemania, bajo esquemas de peatonalizaciones a pequeña escala en las ciudades de Wilhelmshaven, Lippstadt y Bonn, durante la década de los años cuarenta.²⁸ Posteriormente, estas peatonalizaciones dieron paso a la modernización de los centros comerciales en los centros de las ciudades al este de Alemania.²⁹ Otro de los proyectos pioneros se encuentra en Copenhagen, cuya peatonalización suponía un proyecto longitudinal mayor en el cual se bloqueaba el acceso vehicular,³⁰ cosa que hasta entonces no se había desarrollado.

Estos primeros proyectos de peatonalización permitieron observar nuevas dinámicas de uso de los espacios públicos, en los cuales las dinámicas de interacción entre usuarios son alentadas por el espacio, lo que a su vez promueve la comunicación y hace más amena y emocionante la vida urbana,³¹ por lo que rápidamente estos nuevos modelos de centros comerciales pasarían a replicarse en otras ciudades.

Estos proyectos pronto llevaron a las ciudades europeas a formar una ola de proyectos de peatonalización durante los años sesenta y setenta, y llevaron a buscar nuevos criterios de diseño con base en los perjuicios que suponen los vehículos motorizados. Los objetivos que en ese momento se buscaban con la peatonalización de calles en los centros históricos de ciudades europeas eran tener bajo control el

²⁸ Ayush Parajuli y Dorina Pojani, "Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the global north and the global south", en *Journal of Urban Design*, (2017), p. 3.

²⁹ Carmen Hass-Klau, *op. cit.*, p.19.

³⁰ Ayush Parajuli y Dorina Pojani, *op. cit.*, p. 3.

³¹ Nikhil Soni y Neetishree Soni, *op. cit.*, p. 142.

tráfico vehicular; la emisión de polución, la conservación de la arquitectura; embellecimiento del entorno; lograr espacios más significativos para las sociedades; y disminuir el flujo de comercio en ciudades competidoras y centros comerciales suburbanos.³²

Por su parte en ciudades estadounidenses, los proyectos de peatonalización no tuvieron resultados tan buenos como en el viejo mundo. Tras los estragos dejados por la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos estaba en busca de reactivar la economía. Impulsados por el éxito de estas políticas en Europa; se acordó incrementar los impuestos para construir corredores comerciales peatonales, sin embargo, muchos de los intentos recibieron poca aceptación social, a causa de que se percibieron únicamente como una manera de atraer a los compradores para el consumo local en los centros de población. Los usuarios los identificaban como un intento de aminorar el declive económico de la posguerra; cuestión que llevó al replanteamiento de proyectos durante la década de 1970, cuando se establece el concepto de centro comercial peatonal y se establecen como centros sociales y comunales.³³

2.5 La peatonalización en México

Una vez que se habló de los cambios a raíz del crecimiento de las ciudades y el aumento de vehículos de motor en México durante el siglo XX, es necesario abordar el tema desde la perspectiva de la apropiación del espacio público urbano, enfocando este apartado en entender cómo estos dos factores influyeron en la peatonalización de las calles de los centros históricos en México:

Como punto de partida, se toma la noción de “arraigo” del espacio público, entendiéndose como la forma en la que el usuario se identifica con un espacio impuesto por las entidades administradoras de recursos; este “arraigo” puede –en su caso- surgir de la identificación del usuario ante un espacio impositivo, pensado para regresar la ciudad al peatón, cuyo terreno había perdido en las últimas décadas ante el automóvil motorizado. El segundo punto se enfoca en entender cómo es que el peatón pasa a ocupar las aceras, dejando el espacio del arroyo a los automóviles, y dando paso a nuevas vías de desplazamiento con velocidades cada vez mayores.

³² Ayush Parajuli y Dorina Pojani, *op. cit.*, p. 3.

³³ *Ibid.*, p. 4.

2.5.1 Apropiación del espacio público (la calle como espacio de convivencia)

La apropiación del espacio público es un fenómeno social que surge del uso de los espacios públicos a partir de la realización de actividades sociales, culturales, deportivas o artísticas, cuya manifestación puede ser mediante prácticas individuales o colectivas. Estas manifestaciones tienen lugar en sitios públicos, cuyo uso o función final puede ser diferente –en algunas ocasiones- al uso para el que fueron diseñados en un principio;³⁴ de esta forma el espacio se adapta al usuario o el usuario se adapta al espacio.

En estos espacios los habitantes de las ciudades pueden desarrollar sus actividades cotidianas, el uso del espacio se manifiesta desde su diseño o bien desde la forma en que el espacio se adapta a las necesidades de los usuarios; y cuyas condiciones de uso colectivo los lleva en algunas ocasiones a consolidarse como lugares de encuentro o reunión, para actividades de recreación, el esparcimiento, el tiempo libre o el ocio.³⁵



Figura II.7.- Zócalo, Vista hacia el centro mercantil.

Fuente:

<<https://www.mexicoenfotos.com/MX16097184240087.jpg>> [09-01-2021].

Existen dos formas de definir la apropiación: la acción de transformación y la identificación simbólica. La primera de ellas refiere a la territorialidad y espacio personal, identificándose con los procesos afectivos, cognitivos e interactivos, en el cual a través de determinadas acciones el usuario deja “huella” en forma de señales o marcas con una carga simbólica; la segunda de ellas tiene que ver con el reconocimiento del usuario, en la cual se identifica con su entorno y se atribuyen cualidades del mismo, como definitoria de su identidad. Estos procesos son los que hacen que las personas se sientan identificadas y lo que genera ese sentido de pertenencia y arraigo a los espacios, gestando un sentimiento de propiedad al cual las personas van dando significados propios.³⁶

³⁴ Jessica Montserrat Fonseca Rodríguez, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en *PAAKAT, revista de tecnología y sociedad*, núm. 7 (2014), p. 4.

³⁵ *Ibid.*, p. 3.

³⁶ *Idem.*

En ese sentido, la implementación de nuevas necesidades producto de los cambios en el espacio urbano como el incremento de las distancias en la ciudad y la descentralización, representa un cambio en la forma en la que el usuario reconoce el espacio urbano, o bien, la manera de utilizar el espacio urbano única y exclusivamente como espacio de tránsito.

2.5.2 El desplazamiento del peatón a la acera

Ya se habló de cuáles son las formas en las que puede surgir la apropiación de los usuarios en los espacios públicos de las ciudades, pero ahora se debe pensar en cómo las calles –siendo un espacio público vial- se contraponen con las aseveraciones del espacio público. Varios textos han relacionado al espacio público como un lugar del que cualquier persona puede hacer uso para circular, a diferencia de los espacios privados.³⁷



Figura II.8.- Calle Álvaro Obregón, Uruapan Michoacán. Fuente: <<https://www.mexicoenfotos.com/MX15214687975472.jpg>> [09-01-2021].

Sin embargo, es preciso cuestionar el funcionamiento de las calles como espacio público en México tras los cambios generados durante el siglo XX; ya que al tratarse de condiciones adaptadas al uso de los vehículos motorizados, se asume como un espacio de libre acceso, pero sus condiciones lo hacen un espacio potencialmente peligroso para el uso del peatón.

Con esto no se quiere decir que antes a la llegada del vehículo motorizado no existiera peligro alguno para el peatón viandante, sino que, se trata más bien de un proceso de expulsión del peatón de la superficie que actualmente se conoce como arroyo vehicular, la cual se dio de forma más acelerada; donde



Figura II.9.- Calle Álvaro Obregón, Uruapan Michoacán. Fuente: <<https://www.mexicoenfotos.com/MX15075555055771.jpg>> [09-01-2021].

³⁷Marco Alexis Salcedo, “La calle y el espacio público como temática en ciencias sociales” en Olga Lucía Obando Salazar (comp.), *Psicología social crítica, aportes y aplicaciones sobre el lenguaje, ciudadanía, convivencia, espacio público, género y subjetividad*, Cali, Colección psicología, 2010, p. 69.

antes se podía jugar y realizar actividades de convivencia y comercio, cada vez albergó mayor cantidad de vehículos transitando a mayores velocidades y limitando el uso de las calles a las aceras, espacio en el cual el peatón tendría que realizar sus actividades en sociedad.



Figura II.10.- Calle 5 de Febrero, Uruapan Michoacán, década de 1930. Fuente: <
<https://www.mexicoenfotos.com/MX14198202450207.jpg>> [12-01-2021].

Tras el incremento en las calles de vehículos motorizados, comenzó un proceso de “desarraigo” por parte del peatón alejándolo del uso de lo que actualmente se conoce como arroyo vehicular. A nivel económico, político, tecnológico y social, propiciaron que las administraciones de la década de los años setenta en México, voltearan la mirada nuevamente hacia las ciudades europeas. Se retomaron modelos de calles peatonales vistos en ciudades europeas en los cuales el usuario quedó condicionado a proyectos que no encajan de manera adecuada con la infraestructura de México durante esta época, generándose proyectos de peatonalización aislados y desarticulados de su contexto urbano inmediato. Estas nuevas calles se vieron inmersas en un proceso de reconocimiento por parte del usuario, en el cual el usuario adapta su comportamiento a las nuevas características de su entorno, es decir, pasa nuevamente a un proceso de reconocimiento de un espacio peatonal.³⁸

El espacio público -y por consiguiente la calle- supone un lugar de uso colectivo para la sociedad, pero su condición de espacio público bajo administración y dominio

³⁸ Entiéndase como un proceso mediante el cual, el peatón es expulsado del arroyo vehicular, a causa del contexto del momento y posteriormente, se le impone mediante la peatonalización de las calles una forma de uso que para el usuario ya había quedado atrás.

político condiciona en muchas ocasiones su multifuncionalidad. De acuerdo con Jordi Borja, el espacio público es un concepto jurídico que se somete a la regulación específica de las administraciones públicas, quienes poseen la facultad de dominio del suelo.³⁹ Esto quiere decir que si una administración pública -ante las necesidades de crecimiento de la ciudad- impulsa mediante políticas públicas el condicionamiento del espacio público, el ciudadano común, a lo largo de los años termina por condicionar sus actividades a las limitantes que su entorno le ciñe.⁴⁰

Los espacios públicos son entonces el contenedor de múltiples dimensiones en la ciudad que pueden estar condicionados tanto a la función designada por las administraciones públicas, como a la función que el mismo usuario destine a ellos. En el caso de los proyectos impuestos por las administraciones públicas, estos terminan siendo espacios en desuso que no terminan de generar un “arraigo” y un sentido de pertenencia con el usuario. Por otra parte, cuando el espacio público se vuelve parte de la vida y forman parte integral de las actividades del usuario, se convierten en espacios de representación cultural, tanto individual como social de costumbres, identidades y cualidades de los individuos, demostrando un amplio sentido de administración de recursos para la mejora social de la vida en sociedad.⁴¹

Es por ello que, un proceso de peatonalización que responde a una serie de decisiones políticas, no puede ser considerado como una manera de devolver al peatón el espacio urbano en las calles. Se trata de un hecho complejo que responde a las características contextuales de cada proyecto en el cual se busca el máximo beneficio social con el mínimo impacto, atendiendo tanto a las necesidades económicas, sociales, culturales y tecnológicas de cada ciudad en concreto. En el caso de la peatonalización de los centros históricos se debe buscar además mantener siempre una estrecha relación con los temas de integración en zonas históricas, con el fin de que los proyectos de rehabilitación de vialidades para convertirlas en zonas peatonales busquen siempre la integración con su contexto histórico de forma armónica.

³⁹ Jordi Borja, *Ciudadanía y espacio público: El espacio público y sus avatares en la modernidad*, en David Jiménez (compilador), *Laberintos urbanos de América Latina*, Quito, Ediciones ABYA-YALA, 2000, p. 12.

⁴⁰ Ma. Estela Eguiarte, *op. cit.*, pp. 91-92.

⁴¹ Jessica Montserrat Fonseca Rodríguez, *op. cit.* p. 3.

Las calles peatonales de lo que actualmente se conoce como centro histórico –como ya se ha explicado a lo largo de este texto- no son más que el constructo social que refiere a la restricción del paso de vehículos motorizados a una calle determinada, ya sea total o parcialmente,⁴² y estos procesos de peatonalización se gestan bajo los problemas del crecimiento de las ciudades, el desarrollo económico del país y la necesidad de salvaguardar y proteger el contexto histórico de las ciudades. Esta acción de peatonalizar las calles busca mediante las políticas públicas la eliminación del tráfico rodado de forma total o parcial en determinadas calles existentes en una ciudad, priorizando la seguridad del peatón viandante.

Es de suma importancia, a esta altura, entender entonces que la peatonalización de los centros históricos debe ser considerada como una herramienta para un fin mayor, es decir, conservar el patrimonio, y dotar de mejores condiciones urbanas a la sociedad, por lo que se debe buscar la peatonalidad con ayuda de la peatonalización como producto de una política pública encaminada a la mejora de la calidad urbana en los centros históricos. Por ello, la peatonalidad, no debe confundirse con el concepto de peatonalización; puesto que la peatonalidad refiere al fin de lograr mayor movilidad peatonal disminuyendo otro tipo de desplazamiento como lo es el de los vehículos motorizados.

De acuerdo con algunos autores como García García, Alduán Sanz y Monheim, la peatonalidad de una ciudad es un modelo de movilidad urbano que facilita la convivencia. Las peatonalizaciones, por su parte, son procesos de modificación espacial producto de alguna política urbanística, y sus resultados varían de acuerdo al contexto en el que se encuentran, por lo que, no siempre tienen los resultados deseados, ya que, sus efectos pueden presentarse de forma directa o indirecta y en ocasiones hasta indeseados.⁴³

Con la introducción del automóvil durante el siglo XIX, y bajo múltiples factores ya mencionados en este capítulo, como lo son el crecimiento exponencial de las ciudades, el desarrollo de nuevas tecnologías, las nuevas formas de habitar, las largas distancias de recorrido para el desplazamiento y la descentralización de las ciudades, entre otros aspectos, surgen problemas de comunicación y convivencia en la población. En este sentido, la peatonalización se presenta como una herramienta

⁴² Nikhil Soni y Neetishree Soni, *op. cit.*, p. 140.

⁴³ Laura García García, *op. cit.*, pp. 1-5.

para resolver estos conflictos de convivencia entre peatones y automovilistas, apostando por un modelo de accesibilidad y movilidad con la intención de devolver la ciudad al peatón,⁴⁴ esquema que está fuertemente inspirado en el contexto internacional europeo y que busca fomentar la peatonalidad.

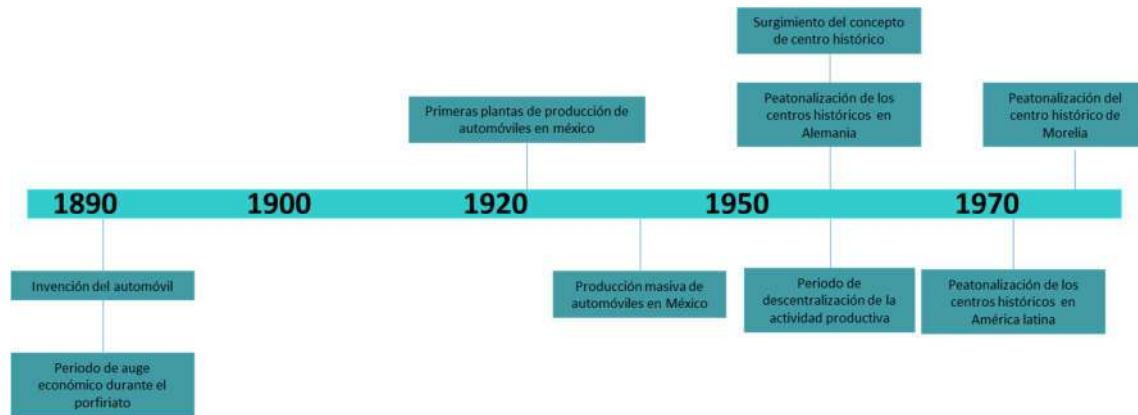


Figura II.11.- Línea de tiempo desde la aparición del automóvil hasta la aparición de los procesos de peatonalización en México. Elaboración propia

Claramente se puede observar esta relación entre el modelo europeo y el que se implementa en México. Si se relaciona la propuesta del parlamento europeo, del 12 de octubre de 1988, la Carta de Derechos del Peatón, documento en el cual se muestra claramente una preocupación por el peatón, la cual dice en su inciso dos: “El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta”.⁴⁵ Bajo ese mismo modelo en México el 11 de agosto de 2014, emana la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón en el primer Congreso Nacional de Peatones de la Liga Peatonal y posteriormente el 28 de noviembre se publica en el Diario Oficial de la Federación la última reforma de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, donde se establece que se deberá procurar la accesibilidad universal de las

⁴⁴ Alfonso Sanz Alduán, “Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos”, en *Boletín CF+S 28*, (1998), p. 67.

⁴⁵ Sandra Matamoros Grande, “Peatonalización y transporte público: de un matrimonio mal avenido a una relación de conveniencia” (2016), en Congreso de Ingeniería del Transporte València, Universitat Politècnica de València, València, p. 1.

personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada.⁴⁶

Entonces, la planificación urbanística debe buscar, para bien de sus usuarios, la implementación de medidas que satisfagan las necesidades de transporte con espacios públicos cómodos y atractivos para peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y procurando no estimular el transporte motorizado.⁴⁷ Por ello es necesario que el espacio público sea sensible a las necesidades del peatón, ya que cualquier modelo de movilidad tiene un actor en común y cuyo libre tránsito es el de menor impacto y mayor eficiencia ambiental.⁴⁸

Por todo lo anterior, podemos decir que esta medida de peatonalizar los centros históricos surge no solo para mitigar el incremento de los vehículos motorizados, sino que surge como el resultado de una política pública que retoma acciones observadas en el contexto internacional de la época y cuya puesta en marcha busca no solo priorizar al peatón, sino también revitalizar el contexto histórico como respuesta de la descentralización de actividades en los centros históricos.

⁴⁶Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*, México, Secretaría de Servicios Parlamentarios, 2016, p. 35-36.

⁴⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Asentamientos Humanos*, Estados Unidos Mexicanos, 2020, p. 36.

⁴⁸ Carlos Pérez Montañez, Hacia un centro tranquilo. Recuperado de http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2194.pdf, p 108. [16/06/2020]

Reflexiones

Los procesos de peatonalización surgen como consecuencia de una preocupación por la salvaguarda del patrimonio en la segunda mitad del siglo XX, este deseo por conservar la zona más antigua se destaca durante la década de los años sesenta, cuando surgen conceptos como centro histórico. De esa forma, la peatonalización de los centros históricos de ciudades europeas se manifiesta como una respuesta a la necesidad por revitalizar los centros históricos tras la descentralización, y la posguerra. A nivel nacional, podemos decir que los procesos de peatonalización surgen como una medida que se presenta de manera similar al contexto europeo, surge bajo la necesidad de la salvaguarda de los centros históricos, bajo la amenaza del desarrollo acelerado de las ciudades, las nuevas condiciones impuestas por los vehículos de motor y replicar tendencias europeas.

Bajo este contexto se puede observar una serie de cambios a los cuales se tuvo que adaptar el usuario viandante. Se trata de cambios a lo largo de casi setenta años, periodo en el que el usuario peatón sería desplazado de las calles y posteriormente se buscaría devolver al peatón la libertad de peatonalidad de la ciudad a través de la peatonalización de algunos espacios urbanos. Este fenómeno de apropiación se refleja en conductas observables, donde generaciones atrás cuando los grupos de personas mayores se apropiaban cada tarde de las banquetas para platicar, rezar, tejer y demás actividades, cosa que con el tiempo ha ido cambiando.

En la actualidad, los espacios públicos se enfrentan a nuevas necesidades de uso que surgen a partir de los distintos fenómenos de la vida cotidiana actual; las nuevas formas de comunicación virtual, novedosos y variados tipos de ocio que la tecnología ofrece, las distancias a recorrer en la ciudad y la vida ocupada reducen el tiempo de recreación y esparcimiento social en los espacios públicos, y aunado a ello se encuentran los problemas de deterioro de la infraestructura y los espacios públicos, la emergencia de “pseudo-espacios públicos”, el abandono, la falta de interés por la creación y mantenimiento de los espacios públicos en la ciudad y la delincuencia han propiciado que se desarrollen nuevas formas de uso y apropiación del espacio.⁴⁹

⁴⁹ Jessica Montserrat Fonseca Rodríguez, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en *PAAKAT, revista de tecnología y sociedad*, núm. 7, 2014, pp. 3-4.

Por consiguiente, no se puede suponer que el hecho de peatonalizar una calle, que lleva más de medio siglo en uso vehicular va a recuperar el sentido de apropiación del usuario perdido por múltiples factores, tanto sociopolíticos, como tecnológicos y culturales. Por ello, el objetivo de devolver la ciudad al peatón requiere de acciones ejecutadas desde múltiples ámbitos, éstos van desde la formación cívica y ética de los ciudadanos, la puesta en marcha de las políticas públicas en pro del peatón, el incentivar el uso de los vehículos no motorizados, por mencionar algunas.

CAPÍTULO III

La peatonalización del centro histórico de Morelia

3.1 Introducción

Una vez que se han establecido los antecedentes de los procesos de peatonalización a nivel internacional y nacional, en este tercer capítulo se busca explicar cómo surgen los procesos de peatonalización del centro histórico de Morelia en los años setenta, a raíz del contexto político y económico nacional y local. Para ello se hace un repaso de los antecedentes históricos de la ciudad de Morelia, con el fin de contextualizar sin intención de profundizar ya que no es tema para esta investigación. Posteriormente se revisa cómo es que surgen los primeros intentos de peatonalización en el centro histórico de la ciudad, haciendo referencia a los casos surgidos durante el siglo XX, posteriormente los casos concretados durante el siglo XXI y finalmente se estudian cuáles son las proyecciones hacia el futuro de los planes de desarrollo urbano, atendiendo a las tendencias cada vez más crecientes de peatonalización en Morelia.

El caso de Morelia referente a temas de peatonalización ubica sus primeros proyectos durante la década de los años setenta, poco más de una década después de que iniciara el auge de las calles peatonales en los centros históricos de Europa, y posteriormente en América Latina. Estos sucesos tendrían un temprano pero lento desarrollo en temas de peatonalización, que se ha desarrollado casi medio siglo después con un total de quince calles peatonales de forma total y parcial en el centro histórico de la ciudad.

3.2 Antecedentes de la planificación de la ciudad

El origen de la actual ciudad de Morelia, se remonta al siglo XVI, cuando el entonces Virrey Antonio de Mendoza ordenó la fundación de *La nueva ciudad de Mechoacán* sobre el valle de Guayangareo, de acuerdo con Juan de la Torre y Fernando Tavera Montiel; el 18 de mayo de 1541 se ordenaron los trabajos de trazo, siendo la zona catedralicia donde se arrancaron las primeras calles del tejido urbano.¹

Los franciscanos se establecieron en la nueva ciudad de Mechuacán para el año de 1543, durante estos primeros años la ciudad tuvo un periodo de actividad muy alto a causa de la mano de obra indígena traída para generar la construcción de nuevas obras, como se relata en un documento fechado el 25 de noviembre de 1549, ya para esa fecha la ciudad se componía de; “las casas de adobe y paja, un colegio que no tenía ni rentas ni alumnos, un modesto convento de San Francisco, el inicio de san Agustín (...)”.² Después de la fundación de la villa se comenzó a dibujar la planta y se procedió a repartir solares, ejidos y propios. El encargado de abrir caminos y calles y levantar las primeras casas particulares y públicas de la villa fue Antonio de Godoy, uno de los primeros vecinos.³

Al hacer la revisión del plano de Valladolid del año de 1579 se observan las primeras alusiones a una traza urbana que se va desarrollando alrededor de lo que es actualmente la catedral de Morelia (ver figuras III.1 y III.2), lugar en donde se estableció el camino Real (actual Avenida Madero) y que corresponde a la calle más importante de la ciudad, siendo eje junto con la actual calle Morelos, para dar pie a los cuadrantes que conforman actualmente la ciudad.

¹ Juan De la Torre y Fernando Tavera Montiel, *La antigua Valladolid, hoy Morelia*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Ingeniería Civil, Morelia, 1999, p.19.

² Esperanza Ramírez Romero, *Catálogo de Construcciones Artísticas, Civiles y Religiosas de Morelia*, UMSNH, Fondo para actividades sociales y culturales de Michoacan, 1981, p. 24.

³ *Ibidem*, p. 16.

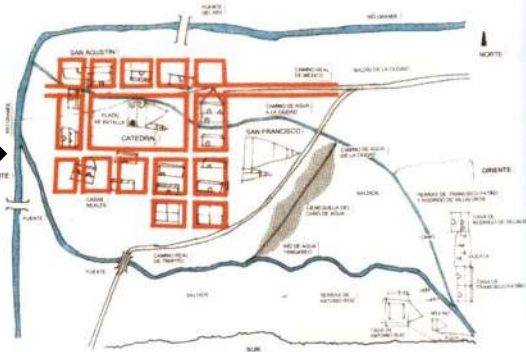


Figura III.1.- Plano de la Ciudad de Valladolid en 1579. Espejel.com, Cartografía Histórica de Morelia. [10-08-2020].

Figura III.2.- Plano de la Ciudad de Valladolid en 1579, interpretado por Enrique Cervantes S. Espejel.com, Cartografía Histórica de Morelia. [10-08-2020].

Este hecho resulta relevante, ya que en esta primera manzana se cuenta en la actualidad con cinco tramos de calles peatonalizadas, por lo que la toma de decisión de la peatonalización de estas vialidades supone una importante carga histórica para justificar dichos proyectos (ver figura III.3).



Figura III.3.- Imagen satelital del centro histórico de Morelia donde se marcan calles peatonalizadas en el primer cuadro de la ciudad interpretado por Enrique Cervantes S. en el plano de 1579. Fuente. Google Earth, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Así pues, el crecimiento de la ciudad en sus inicios se mantuvo relativamente lento, según describe el padre Francisco Javier Alegre de la compañía de Jesús, señala que en 1580: “no era ésta más que un ruin cortijo con ocho o diez casas de españoles y los conventos de San Francisco y San Agustín”.⁴ Sin embargo, tras el cambio de sede catedralicia de Pátzcuaro a Valladolid alrededor de 1580, el desarrollo de la ciudad se vio impulsado, despertando el interés de nuevos pobladores que se establecieron en la ciudad, llevando consigo mano de obra indígena, misma que se asienta en las periferias de la ciudad.⁵

Este cambio de sede de la catedral además de generar un auge para la ciudad en los materiales y sistemas constructivos empleados trajo consigo un gran movimiento de edificios religiosos de todas las órdenes, este auge se da ya para finales del siglo XVI, sin embargo el fortalecimiento de la economía de la ciudad se vería reforzado hasta el siglo XVII, trayendo como resultado la construcción de una mayor cantidad de obras religiosas y civiles, sustituyendo así los materiales tradicionales como el adobe por la piedra de cantera.⁶

Ya para 1720, la ciudad de Valladolid contaba con unos 5,000 habitantes. La mayor parte de la población indígena pertenecía a los barrios exteriores denominados “Extramuros”.⁷ Estas construcciones a las afueras, se encontraban hechas con sistemas constructivos perecederos, y muchas de éstas no perduraron, al igual que la disposición de la traza urbana en esta zona.

Sin duda un hecho que modificó la traza de la ciudad (ver figuras III.4 y III.5) de manera importante, fue la llegada de los paquetes de Leyes de Reforma en el siglo XIX, puestas en marcha entre 1856 y 1860; con la Ley Lerdo de 1856 y la nacionalización de los bienes del clero de 1859 las propiedades que hasta ese entonces pertenecieron al clero pasaron a formar parte de los bienes del

⁴ Luis Silva Ruelas, *Los Materiales de Construcción de la Antigua Valladolid*, Gobierno del Estado de Michoacán, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1990, p.46.

⁵ Enrique Cervantes Sánchez y Carmen Alicia Dávila Munguía, “Arquitectura del Centro Histórico”, en *Desarrollo Urbano de Valladolid-Morelia 1541-2001*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001, p. 201.

⁶ *Ibid.*, p. 207.

⁷ Jorge Amos Martínez Ayala, *Valladolid-Morelia, Escenarios Cambiantes siglos XVIII-XX*, H. Ayuntamiento de Morelia, UMSNH, Morelia, p. 17.

Estado, esto contribuyó de forma muy importante a configurar la ciudad como se conoce en la actualidad.



Figura III.4.- Plano de la ciudad de Morelia en 1813, señalando construcciones religiosas y calles peatonalizadas. Fuente: Espejel.com, Cartografía Histórica de Morelia, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Por una parte, el paquete de leyes correspondientes a Lerdo obligó a corporaciones civiles y religiosas a vender las casas y terrenos que se encontraran en desuso, esto con el fin de que dichos bienes se encontraran activos y produjeran mayor riqueza para Valladolid y la nación. Por su parte la Ley de Administración de Justicia y Orgánica de los tribunales de la Nación del Distrito y Territorios, trató de suprimir los fueros militares y de la Iglesia. A partir de 1859 se pone en marcha tres leyes más, entre ellas la que más atañe al tema investigación es la de nacionalización de los bienes del clero, la cual era un complemento a la Ley Lerdo, misma que expropiaba los bienes de la Iglesia para que pasaron a manos de la nación.

Después de que los bienes del clero pasaron a manos de la nación, algunos conventos fueron vendidos y subdivididos, otros tantos fueron demolidos y sus espacios atriales fueron convertidos en plazas y espacios públicos. La Nacionalización de los Bienes Eclesiásticos trajo una serie de cambios en la traza urbana de la ciudad, algo que en la ciudad de Morelia es apreciable, ya

que se construyeron tres nuevas plazas; San Francisco, San Agustín y San Diego.⁸

A partir de los cambios en la legislación de estos paquetes de leyes la morfología de la ciudad se vio fuertemente afectada, pues la configuración espacial de las vialidades se modificó con la apertura de calles que anteriormente no existían, trayendo consigo la creación de nuevos espacios de uso público como plazas y jardines (ver figura III.5).



Figura III.5.- Plano de la ciudad de Morelia en 1886, señalando construcciones religiosas y calles peatonalizadas. Fuente. Espejel.com., Cartografía Histórica de Morelia, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Los inicios de la planificación urbana moderna de Morelia se remontan a la década de los años cuarenta del siglo XX, bajo la búsqueda de la mejora de las condiciones de vida en cuestiones de salubridad y seguridad de la ciudad y con el objetivo de promover el turismo a nivel nacional para generar mayor riqueza. Esta búsqueda que nace como reflejo de algunas actividades anteriormente realizadas a nivel nacional llegaron a manos de la administración municipal de Morelia durante la década de 1930, convocado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, como iniciativa del arquitecto Carlos

⁸ Eugenia María Azevedo Salomao, *Espacios Urbanos Comunitarios Durante el Periodo Virreinal*, op. cit. p. 121.

Contreras y la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM).⁹

Estos intentos de regulación urbana de la ciudad tendrían un desarrollo lento que tardaría más de quince años en lograr un primer antecedente práctico que se materializaría en el primer “Proyecto de Ley de Planificación y Zonificación”, y la elaboración de una propuesta de Plano Regulador de la Ciudad. De acuerdo con Pérez Ortiz, es posible que este primer proyecto no se concluyera y no sería sino hasta la década de 1950 que se elaboraría un plano regulador para Morelia que fuera avalado por las autoridades.¹⁰

Aunado a esta preocupación, el crecimiento poblacional que se vivió en la ciudad durante la década de 1940 se vio afectado hasta en un 25%, en la década de 1950 y 1960 aumentó hasta un 59% (ver figura III.6),¹¹ esto supuso para la administración pública, un aumento en la presión para el uso de suelo y los servicios urbanos. Esto habla de que el aumento de la población rebasó los planes de regulación urbana de la época, generando así irregularidades en la imagen de la zona centro y la expansión de la mancha urbana en las periferias.

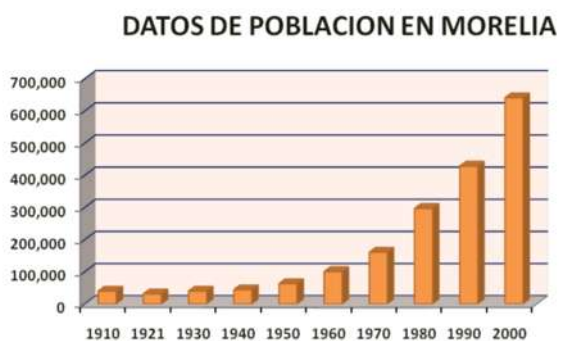


Figura III.6.- Tabla de crecimiento poblacional de Morelia. Fuente: Rosa Isela Arreygue Ferreyra, *La colonia Chapultepec Norte y su incidencia en el desarrollo de Morelia*, (Tesis de Maestría), Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2010, p. 65, con base en datos del INEGI.

Este aumento de la población –que como ya se comentó en capítulos anteriores- apoyó el crecimiento de la ciudad (ver figuras III.7 y III.8), generando nuevas necesidades para la zona que se conoce actualmente como centro histórico, según Pérez Ortiz, en un boletín girado a la prensa el 30 de mayo de 1947 se anunciaba:

⁹ Luis Alejandro Pérez Ortiz, *Historia de la planificación urbana de Morelia 1958-1998*, Morelia, Instituto de investigaciones históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo- Secretaría de Cultura de Michoacán, 2014, p. 71.

¹⁰ *Ibid*, p. 72.

¹¹ Rosa Isela Arreygue Ferreyra, *La colonia Chapultepec Norte y su incidencia en el desarrollo de Morelia*, (Tesis de Maestría), Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2010, p. 64.

El H. Ayuntamiento de Morelia se permite hacer del conocimiento de todos sus habitantes, tanto de los que viven en lo que propiamente se considera la capital como los que moran en las distintas Colonias de la misma que ha encomendado a la Junta de Mejoras Materiales de esta propia ciudad la confección del Plano Regulador de la Ciudad, con el objeto de normalizar las construcciones que en el futuro se inicien, reglamentar convenientemente la edificación y determinar en forma apropiada el lineamiento de las calles.¹²

Este crecimiento que fue de forma constante a partir de estos años, sería el que ayudó a consolidar años después el núcleo central de la ciudad y llevó a la ciudad a solventar nuevas necesidades relacionadas con la demanda de espacios en el centro histórico por las nuevas funciones, que a menudo se relacionaban con la prestación de servicios turísticos y el incremento desmedido del valor del suelo.¹³

Dadas las características de la ciudad, llevó durante los años venideros a una elevada concentración de equipamiento urbano en la zona centro de la ciudad, así como un creciente nivel de desocupación habitacional,¹⁴ producto de las limitaciones e incomodidades que implicaba vivir en el centro histórico, como de la creciente plusvalía del suelo.

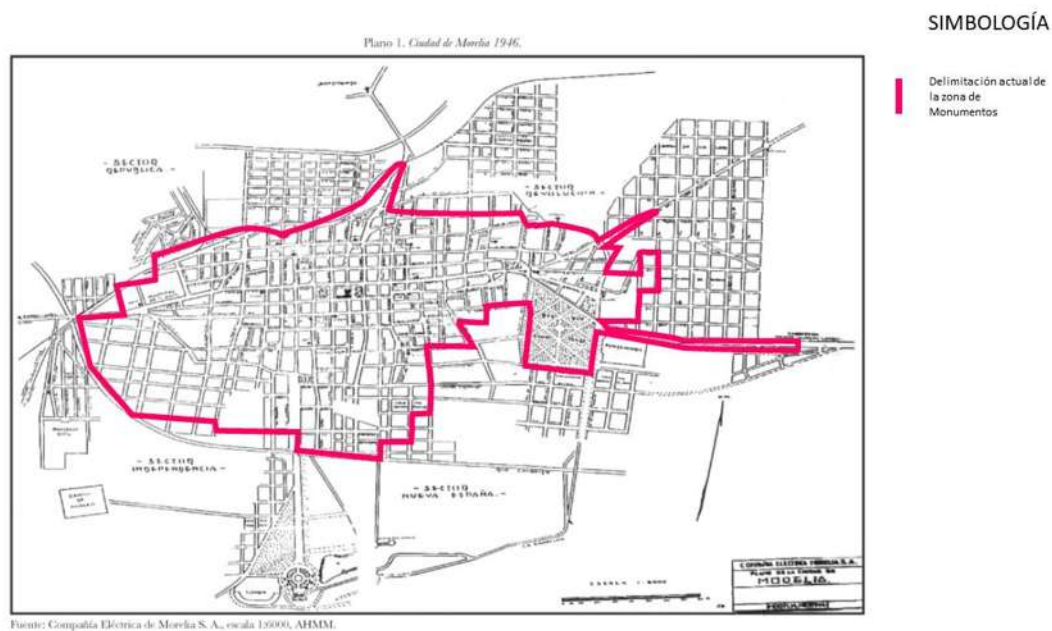


Figura III.7.- Plano de la ciudad de Morelia en 1946, marcando la delimitación de la Zona de Monumentos Históricos por decreto federal en 1990. Fuente: Luis Alejandro Pérez Ortiz, *Historia de la planificación urbana de Morelia 1958-1998*.

¹² Pérez Ortiz, *Op. Cit.*, p. 75.

¹³ José Luis Rodríguez García, "Patrimonio cultural y turismo en Morelia", en *cuadernos*, vol. 14, 2006, p. 90.

¹⁴ *Ídem*.

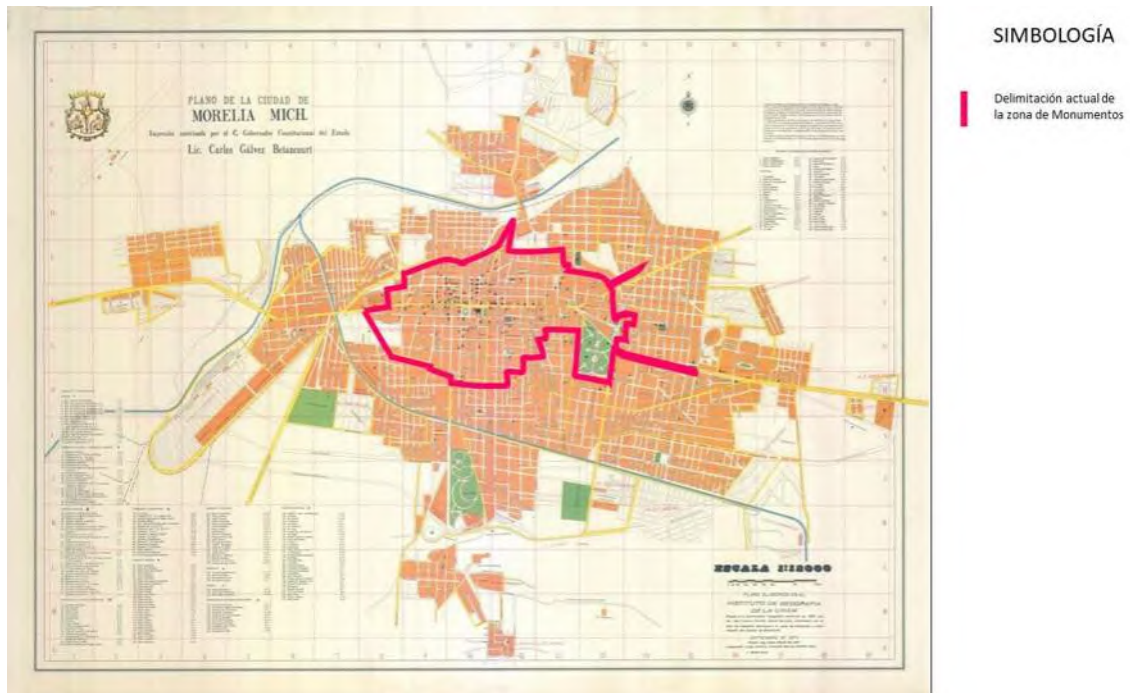


Figura III.8.- Plano de Morelia de 1970, marcando la delimitación de la Zona de Monumentos Históricos por decreto federal en 1990. Fuente: Espejel.com., Cartografía Histórica de Morelia, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Esta situación muestra que, durante esta época, la problemática urbana en el centro histórico de la ciudad de Morelia buscó la resolución de problemas referidos al incremento de la población y la creciente demanda turística en la zona, por lo que se buscó fortalecer la imagen urbana en pro de estas necesidades.

3.3 Primeros intentos de peatonalización

Los procesos de peatonalización en la ciudad de Morelia tienen inicio en la década de los años setenta, periodo en el que se llevaron a cabo algunos proyectos de peatonalización en las calles: Hidalgo al costado poniente de la catedral, la calle sin nombre al oriente de la catedral, la calle Hidalgo al sur de la catedral (Cerrada de San Agustín) y la calle Fray Juan de San Miguel, al poniente del templo de San Francisco. El resto de ellas se terminarían por peatonalizar a lo largo de las dos décadas siguientes. Estos procesos surgen como respuesta de una serie de políticas públicas a nivel nacional y que querían ser aplicadas a nivel local, para fortalecer el turismo y generar una derrama económica que permitiera crear empleos para la población creciente de la ciudad.¹⁵

Para las peatonalizaciones subsecuentes, se llegaron a considerar algunos proyectos integrales que buscaban la mejora de la movilidad urbana de la ciudad, uno de ellos se llevó a cabo durante la presidencia municipal de Roberto Robles Garnica (1984-1986). También se llevaron a cabo algunos ejercicios de movilidad para estudiar la aceptación social y los efectos que tendría el cierre de vialidades en el centro histórico, éstos durante la presidencia de Germán Ireta Alas (1987-1989).

Durante el mandato de Roberto Robles Garnica, bajo iniciativa del Gobierno del Estado se llegó a considerar una propuesta integral que contemplaba la reestructuración vial de la zona centro de la ciudad. En ella se consideró el cambio de sentido en vialidades dentro del perímetro del libramiento de Morelia, incluyendo la construcción de puentes sobre el Río Chiquito y Grande, además de la colocación de mobiliario urbano, vegetación y áreas verdes en toda la ciudad.¹⁶ Sin embargo, el proyecto no tuvo el apoyo del entonces director de Transporte Público de Michoacán, Jorge Tame Shear, quien lo rechazó y se opuso a él bajo el argumento de la complejidad que implicaría llevarlo a cabo, sumado a la problemática que generaría en la movilidad del transporte público, pues esto significaba modificar las rutas de los mismos,

¹⁵ Eugenio Mercado López, comunicación oral, 02 de julio de 2021.

¹⁶ *Ídem*.

teniendo que adecuar gran parte de las líneas que pasaban por el centro histórico.

En el caso de la propuesta de Germán Ireta Alas, era un proyecto de movilidad, al cual se le realizó una prueba piloto. En ella se realizaron algunos intentos de cierre de vialidad en la Av. Francisco I. Madero, sin embargo, los problemas que generaba el cierre de la vialidad principal del centro histórico de la ciudad de Morelia generaron gran descontento y rechazo por parte de la población en general, por lo que el proyecto de peatonalización de las calles del centro no se llevó a cabo.

Si bien, los proyectos de peatonalización desde un inicio se presentaron como mejoras a la movilidad urbana y en algunas ocasiones sí han llegado a considerar propuestas integrales para la ciudad; su puesta en marcha se ha visto entorpecida por intereses de algunos grupos determinados como políticos, transportistas, comerciantes, empresarios o los mismos usuarios, haciendo más difícil su continuidad a través de los años. Aunque en algunas ocasiones los proyectos han sido complementarios a través del tiempo, pues muchas de las acciones que no se realizaron en su momento se han ido sumando a la ciudad posteriormente, la falta de seguimiento y continuidad es la que ha hecho que la ciudad se sienta desarticulada entre sí.

Finalmente, tras el análisis histórico de este proceso en la ciudad de Morelia se detectaron los siguientes casos de peatonalización durante el periodo de 1975 a 2000 (ver figuras III.9 y III.10):

- 1) calle Hidalgo, tramo entre Av. Madero Poniente y la calle Allende,
- 2) calle sin nombre al costado oriente de la catedral y que comunicaba la Av. Madero Poniente y la calle Allende,
- 3) calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín,
- 4) calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort
- 5) la calle Fray Juan de San Miguel, entre Bartolomé de las casas y Humboldt,
- 6) calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luís González Gutiérrez,
- 7) calle Eduardo Ruíz, entre Benito Juárez y Av. Morelos Norte,
- 8) Calle al norte del Jardín Vasco de Quiroga,
- 9) Calle Mariano Jiménez, entre García Obeso y la Av. Morelos Sur,
- 10) Calle al norte del Jardín Héroes del 47,
- 11) el Callejón del Romance y
- 12) la calle Fray Antonio de San Miguel, al sur de la calzada con el

mismo nombre¹⁷ y 13) la Calle Hidalgo entre Calle Allende y Calle la Corregidora.



Figura III.9.- Plano de Morelia de 1934, donde se ubican las vialidades peatonalizadas hasta el siglo XXI.
 Fuente: Espejel.com., Cartografía Histórica de Morelia, editado por Gabriel Cortés Mancera.

¹⁷ Espejel (2020), Historia para la gente, recuperado de: <http://www.espejel.com/cuantas-calles-peatonales-existen-en-el-centro-historico-de-morelia/> [10/06/2020].



Figura III.10.- Plano de Morelia de 1970, donde se ubican las vialidades peatonalizadas hasta el siglo XXI. Fuente: Espejel.com., Cartografía Histórica de Morelia, editado por Gabriel Cortés Mancera.

3.4 La peatonalización de Morelia en el siglo XXI

Durante más de una década quedó olvidada esta idea de peatonalizar el centro histórico de Morelia, hasta que en el año 2015 se retomó con un nuevo proceso de peatonalización del centro histórico de Morelia, Michoacán. En este año se materializaron las primeras ideas para intervenir el centro histórico de la ciudad de Morelia de forma integral, según el discurso político. Según Gaspar Hernández Razo, quien en ese entonces ostentaba el cargo de gerente del Patrimonio Cultural del Centro Histórico anunció que para el año de 2016 se iniciaría un proyecto de mejora del tránsito vehicular, con el fin de un mayor aprovechamiento del espacio vial en centro histórico. Dicho proyecto, contemplaba originalmente la construcción de túneles en el primer cuadro de la ciudad como vía alterna de transporte, lo cual también podría incluir la peatonalización del centro histórico.¹⁸

La viabilidad de peatonalización se dio mediante las pruebas de factibilidad, por lo que el proyecto de los túneles de Morelia quedó en el olvido. Estas pruebas determinaron factibilidad del cierre de vialidades del centro histórico de Morelia,

¹⁸ (07 de enero de 2016), Proyectan túneles en el centro de Morelia, *La Voz de Michoacán*, recuperado de: <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/proyectan-tuneles-en-el-centro-de-morelia/> [04/06/2020].

por lo que se determinó que su costo sería de aproximadamente 25 millones de pesos, considerando la peatonalización en el primer cuadro de la ciudad, dicho recurso se manejaría de forma independiente a los recursos estatales desplegados a través de la secretaría de Servicios y Obras Públicas.¹⁹

Durante el año de 2015 y tras más de doce meses de trabajo, la Junta de Gobierno del Instituto Municipal de Planeación de Morelia (IMPLAN) proyectó la realización del Plan de Gran Visión de Morelia, en compañía de la empresa asociada: Metrópoli Cities Lab. Este plan, de nombre “Victorias Tempranas”, es una visión a largo plazo para el municipio de Morelia que fue elaborado durante la administración de gobierno de Alfonso Jesús Martínez Alcantar. Este serviría para orientar al municipio mediante proyectos a largo plazo, hacia la sostenibilidad, alineándose a la visión globalizada de ciudades con desarrollo urbano equitativo y prosperidad económica.²⁰

De acuerdo con la legislación aplicable para México, se busca fomentar la distribución del espacio público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes usuarios, asimismo, se busca promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y de prevención de accidentes encaminados a la mejora de las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, logrando la sana convivencia entre calles.²¹

Finalmente, este proyecto de peatonalización del centro histórico de la ciudad de Morelia inició en 2016, con la administración municipal 2015-2018, cuyo plan era cambiar el uso total o parcial de calles como Benito Juárez, Ignacio Zaragoza, Miguel Bernal Jiménez y El Nigromante, dadas sus condiciones de confluencia con la avenida Madero”.²²

¹⁹ Arturo Molina, (27 de diciembre de 2016), Demuestran viabilidad de peatonalizar el centro histórico de Morelia, *La Voz de Michoacán*, recuperado de: <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/demuestran-viabilidad-de-peatonalizar-el-centro-historico-de-morelia/> [04/06/2020].

²⁰ Instituto Municipal de Planeación de Morelia, *Plan de Gran Visión Morelia Next 2041*, Diario Oficial de la federación, Morelia, 2014, pp. 8-13

²¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley General de Asentamientos Humanos, Estados Unidos Mexicanos, 2020, pp. 54-55.

²² Héctor Jiménez, (24 de septiembre de 2019), Reviven peatonalización en el centro histórico de Morelia; de manera intermitente habrá cierre de vialidades, *La Voz de Michoacán*, recuperado de:



Figura III.11.- Morelia [11/07/2017], vialidades peatonales actuales construidas durante el siglo XXI. Fuente: Google Earth, editado por Gabriel Cortés Mancera [02/08/2020].

Una vez revisados los antecedentes de la ciudad, se pueden agrupar las vialidades peatonalizadas entre periodos, como se observa en la figura III.12.

CALLES PEATONALIZADAS EN MORELIA				
No	CALLE	TRAMO		PERIODO HIPOTÉTICO DE PEATONALIZACIÓN
		ENTRE CALLES		
1	Hidalgo	Av. Francisco I. Madero	Allende	1975-1980
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	Av. Francisco I. Madero	Allende	
3	Hidalgo (cerrada de san Agustín)	Allende	La Corregidora	
4	Fray Juan de San Miguel	Bartolomé de las Casas	Humboldt.	
5	Matamoros	La Corregidora	Aldama	1981-2000
6	San Cristóbal Ecatepec	Matamoros	Abasolo	
7	Santiago Tapia	Guillermo Prieto	Nigromante	
8	Eduardo Ruíz	Benito Juárez	Av. Morelos Norte	
9	Callejón del Romance	Av. Francisco I. Madero	20 de Noviembre	2009-2015
10	Plazuela Vasco de Quiroga	Vasco de Quiroga	Calle de Velázquez de León	
11	Mariano Jiménez	García Obeso	Av. Morelos Sur	
12	Bartolomé de las casas	Sor Juana Inés de la Cruz	Isidro Huarte	
13	Plaza Rayón	Andres Quintana Roo	Calle de Rayón	2016-2018
14	Benito Juárez	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo	
15	Ignacio Zaragoza	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo	
16	El Nigromante	Melchor Ocampo	Santiago Tapia	
17	Miguel Bernal Jiménez	Santiago Tapia	Privada Miguel Bernal Jiménez	

Figura III.12.- Periodos hipotéticos de peatonalización de vialidades en el centro Histórico de Morelia. Fuente: Elaboración propia.

<https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/reviven-peatonalizacion-en-el-centro-de-morelia-de-manera-intermitente-habra-cierre-de-vialidades/> [04/06/2020].

Cabe destacar que en la ciudad de Morelia existen también otras ocho calles peatonales que se encuentran localizadas dentro del actual Bosque Cuauhtémoc, sin embargo, éstas no se tomaron en consideración para la presente investigación debido a su contexto inmediato, ya que por su localización y características no tienen relación directa con el patrimonio edificado del centro histórico, por lo que no es tema para la presente investigación.

Reflexiones

Con base en lo expuesto en este capítulo se puede concluir en los siguientes tres puntos:

El primero de ellos considera que el discurso político sobre los beneficios de la peatonalización es cierto solo en parte. La peatonalización de las vialidades es una herramienta para la mejora de la calidad urbana de una ciudad y ayuda a mejorar las condiciones urbanas para la habitabilidad de los espacios, sin embargo, si se comparan las condiciones socioeconómicas y políticas que se vivía cuando comenzaron a surgir este tipo de proyectos en la ciudad de Morelia, se puede relacionar este fenómeno con la reactivación económica, enfocada a la comercialización del espacio urbano del centro histórico para incentivar el turismo.

Es cierto que desde entonces comenzaron a surgir problemas como el entorpecimiento de la movilidad a causa del incremento de vehículos motorizados; la alta demanda de usos de suelo; el incremento de la plusvalía en el centro histórico y la descentralización de la zona centro. Sin embargo, ninguno de los proyectos peatonales parece tener vinculación y mucho menos resolución de estas problemáticas, por el contrario, parece incrementarlas, impulsando la concentración de áreas comerciales y propiciando a su vez el fenómeno de la gentrificación.

El segundo aspecto a considerar está relacionado con las políticas públicas, éstas no están alineadas a la visión de cambiar los hábitos de transporte de los ciudadanos, ya que la mayor parte de las políticas públicas en la actualidad están dirigidas a privilegiar el uso de los automóviles y, en el caso de Morelia, con un sistema de transporte público deficiente y una alta saturación de líneas que no incentivan al peatón a optar por un modo de desplazamiento a pie.

El tercero de ellos es la imagen de la ciudad fragmentada. Cada vez que se ha intentado poner en marcha un plan de mejora de la movilidad urbana que contempla algún cambio sustancial, los diferentes grupos y actores sociales salen a intervenir por la conveniencia propia, dificultando la puesta en marcha de estas acciones, es decir, no existe una imagen compartida de la ciudad que motive a las partes interesadas a buscar un bien común.

Estos aspectos han ayudado a crear nuevos hábitos de uso y apropiación del espacio, las actividades cotidianas propias de un uso de suelo diversificado han sido desplazadas hacia las periferias de la ciudad, por lo que la zona centro se ha enfocado en satisfacer al usuario que incentiva la actividad económica, como lo son empresarios, turistas y consumidores, por lo que los típicos paseos en los portales de la capital michoacana, en los que la gente recorría las calles a pie en compañía de amigos o familiares, o bien durante alguna diligencia, ahora los realizan en su mayoría personas que no habitan el centro histórico. Esto solo pone en relieve la difícil tarea de tratar de implementar acciones para el mejoramiento de la calidad urbana a un corto, mediano y largo plazo, con ayuda de una visión unificada de todas las partes interesadas para alcanzar un fin común: que es la mejora de la calidad urbana.

CAPÍTULO IV

Selección de los indicadores de medición y su relación con la calidad urbana

4.1 Introducción

Una vez que se ha revisado en capítulos anteriores los antecedentes de peatonalización de las ciudades, tanto a nivel internacional, nacional y local, en este capítulo se pretende entender cómo se comporta el centro histórico una vez implementados estos procesos de peatonalización, para ello se estudia la zona centro de la ciudad de Morelia, Michoacán, mediante el análisis de la zona de incidencia de cada calle peatonalizada se hace una evaluación del comportamiento de la calidad urbana de la ciudad.

Recordando que los proyectos de peatonalización inician en las áreas fundacionales de las ciudades bajo la búsqueda de la mejora de las condiciones urbanas de las ciudades; aunque, no siempre las peatonalizaciones se introducen en contextos históricos con este objetivo, en algunas ocasiones, estos proyectos surgen como resultado de tendencias o modas que van cambiando a lo largo de los años, por lo que los resultados pueden presentar variaciones de acuerdo con el contexto en el que aparecen.

Por ello, es necesario hacer un análisis adecuado del comportamiento de la ciudad después de que se introducen espacios peatonalizados dentro de la zona de monumentos de un centro histórico. Partiendo de lo anterior, el objeto del presente capítulo fue establecer los indicadores de medición con los que se realizará la evaluación de la calidad urbana de las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia, a partir del estudio y análisis del comportamiento de la zona de incidencia de las calles peatonalizadas durante los últimos cuarenta y tres años, entre el periodo de 1975 a 2018, tomando en consideración aspectos como el paisajístico, técnico, funcional, económico, social y medioambiental. Para ello se recurrió a fuentes bibliográficas que permitan fundamentar los parámetros de selección de indicadores.

4.2 La peatonalización y su influencia en la calidad urbana

Ya se ha mencionado con anterioridad la visión con la que se define el concepto de calidad de vida urbana, y también el de peatonalización, sin embargo, es necesario establecer la relación que guardan estos dos conceptos entre sí, a partir de los elementos que los vinculan. Primero, se debe entender que la peatonalización es solo una parte de todos los factores que afectan la calidad urbana de las ciudades -en este caso, hablando de Morelia-, por lo que no se considera como la única forma de incidir en la calidad de vida urbana de los habitantes de Morelia.

Para ello, es necesario partir de un concepto contenedor de la calidad urbana, el cual es la calidad de vida. De acuerdo con Diego Azqueta y Luís A. Escobar, la calidad de vida se ve determinada en gran parte por los distintos entornos donde el ser humano desarrolla sus actividades, estos entornos pueden ser tanto urbanos como rurales, para el caso de este documento se enfoca exclusivamente a entender la relación con los entornos urbanos. Estos entornos urbanos, donde los seres humanos desarrollan sus actividades, manifiestan una serie de características que inciden directamente en el bienestar de las personas, mismas que son parte determinante para el usuario a la hora de explicar una elección con respecto al lugar en el que decide habitar, o desarrollar una parte de las actividades, ya sean de ocio o laborales.¹

Así pues, como lo mencionan Diego Azqueta y Luís A. Escobar, las características de estos entornos urbanos no son variables que dependan únicamente de factores fuera del alcance de los actores sociales, éstas se ven determinadas en gran medida por todas aquellas decisiones de política urbana que van contribuyendo a formar un determinado modelo de ciudad.² En ese sentido, la calidad de vida se ve afectada en gran medida por la calidad urbana de las ciudades, y a su vez, ésta se conforma por una serie de políticas públicas que van construyendo un modelo de ciudad. Cabe aclarar que si bien, la calidad de vida no es tema para profundizar en

¹ Diego Azqueta, Luis A. Escobar, "Calidad de vida urbana", en *Ekonomiaz*, núm. 57 (2004), pp. 217.

² *Ídem*.

esta investigación, sí es importante destacar que es uno de los enfoques finales que deberían buscar las administraciones públicas a través del desarrollo urbano de las ciudades a mediano y largo plazo.

En segundo lugar, se debe retomar el concepto de peatonalización con el fin de establecer la relación que guarda con la calidad de vida urbana, para ello se hace uso del tema en materia de políticas urbanas. Ya se habló de los antecedentes de la peatonalización, de su surgimiento y sus objetivos, sin embargo, ahora es necesario tratar de entenderlo como el producto de las políticas públicas. Este hecho cobra relevancia cuando se habla de una peatonalización que busca revitalizar la zona centro de una ciudad,³ e incentivar el uso del espacio público, dotando de mejores lugares para el desarrollo de actividades sociales, y de convivencia.

En la opinión de quien escribe este documento, la peatonalización de los centros históricos responde a una problemática no solo de movilidad urbana, y como elemento de mediación para el uso del espacio público vial, sino que busca resolver una problemática que atañe a los centros históricos, para la mejora del uso del espacio, dignificando el espacio urbano y menguando el deterioro que sufren los centros históricos. De acuerdo con Fernando Carrión M., este deterioro que sufren las áreas históricas es consecuencia de hechos sociales, económicos y naturales; al mismo tiempo, estos hechos generan procesos de degradación que surgen de los problemas de identidad que genera el modelo aperturista de las ciudades, de políticas de privatización y finalmente de la descentralización de los centros históricos.⁴

En ese sentido, los procesos de peatonalización son un instrumento de las políticas públicas para la mejora del reparto modal de las calles, dentro de una política de “aminoramiento de tráfico”, lo que lleva a menos tráfico a menor

³ Héctor Machín Gil y Julio Pozueta Echavarrri (Dir.), *Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2015, p. 18.

⁴ Fernando Carrión M., *Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos*, Santiago de Chile, 2000, p.7.

velocidad.⁵ De esta manera se puede considerar que una peatonalización puede mitigar los problemas de degradación de los centros históricos causada por la práctica de uso y consumo del automóvil, al tiempo que ayuda a fortalecer la diversificación de actividades en los centros históricos para mitigar la descentralización. Esto quiere decir que este modelo de urbanización que privilegia el uso de automóviles aporta en gran medida al deterioro de los centros históricos; partiendo de ello, esta condición puede ser menguada a partir de la aplicación y el correcto uso de la peatonalización como instrumento para lograr la peatonalidad del entramado urbano.

Ahora bien, no se trata de ir de un extremo a otro, sino que es un proceso gradual en el que se busca fortalecer el uso del espacio público, al tiempo que se aplican las nuevas ideas de urbanización para desmitificar el uso del automóvil como la forma más eficaz de desplazamiento, llevando así al reacondicionamiento de las ciudades. De acuerdo con Machín los procesos de peatonalización pasan por dos fases, la primera de ellas es la eliminación del tráfico, la cual representa un proceso de separación de la circulación de vehículos y de viandantes, dando como resultado un espacio exclusivo para el peatón, eventualmente se permitirá el acceso limitado y controlado a vehículos dedicados al transporte de mercancías; la segunda fase del proceso representa la de reestructuración, en esta parte se refiere a la adecuación de un espacio que antiguamente daba servicio a los vehículos para favorecer el tráfico peatonal.⁶

De acuerdo con las autoras Nikhil Soni y Neetishree Soni, los procesos de peatonalización como herramienta permiten apoyar al desarrollo de actividades que dignifique el uso del espacio vial, a partir de:⁷

- disminuir la cantidad de vehículos.
- disminuyen los factores contaminantes.

⁵ Laura García García, *Peatonalidad y peatonalización: El riesgo de confundir propósito con herramienta*, (trabajo de fin de grado), Valladolid, Universidad de Valladolid, 2015, pp. 5.

⁶ Machín Gil y Pozueta Echavarrri (Dir.), *op. cit.*, pp. 18-19

⁷ Nikhil Soni y Neetishree Soni, "Benefits of Pedestrianization and warrants to pedestrianize an area", en *Land Use Policy*, vol. 57, (2016), pp. 142-143.

- Reducir la adaptación de elementos y estructuras urbanas ajenas al conjunto patrimonial, como pasos elevados, infraestructura para transporte y demás elementos.
- Detener el creciente deterioro que sufren las áreas históricas a causa de contaminantes dañinos para las ciudades.
- La formación de conciencia que promueve el desarrollo y la conservación de los centros histórico-culturales de nuestras ciudades.

En resumen, la relación que se forma entre la calidad de urbana de las ciudades y la peatonalización, se da a partir de la forma en la que el usuario se apropia del espacio urbano, dando a éste un sentido social y cultural, construyendo e integrándose con su medio ambiente en términos tanto materiales como simbólicos,⁸ en el que se le permita no solo utilizar el espacio urbano, sino crear una relación de uso durante un tiempo más prolongado. Para ello es importante determinar cómo es que se da la relación entre el usuario, el espacio vial peatonalizado y el patrimonio edificado, a partir de la observación de su relación conjunta, por lo cual se describen los indicadores de medición en el siguiente apartado.

⁸ Jessica Montserrat Fonseca Rodríguez, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en *PAAKAT, revista de tecnología y sociedad*, núm. 7 (2014), p. 6.

4.3 Selección de los indicadores de medición

Como ya se ha comentado en secciones anteriores de este documento, la selección de los indicadores busca tomar en consideración los aspectos que permitan conocer y medir el nivel de calidad urbana del centro histórico de la ciudad de Morelia, tomando como unidades de análisis las calles que han sido peatonalizadas bajo el esquema de peatonalización total o parcial.⁹

Estos indicadores que revisan los aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales se construyen retomando el trabajo de autores como Nikhil Soni, Neetishree Soni,¹⁰ Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez,¹¹ quienes en sus obras respectivas han abordado cual es el impacto que han tenido los procesos de peatonalización en un centro histórico. Las primeras autoras lo relacionan directamente como beneficios, mientras que el segundo grupo de autores lo mencionan como efectos, pudiendo ser estos positivos o negativos.

Para ello se realiza una comparación que permite establecer las diferencias entre la forma de observar un mismo fenómeno, esto con el fin de complementar ambas investigaciones, sirviendo de base para la creación de un nuevo grupo de aspectos a observar, aplicados a las necesidades de una ciudad de nivel medio con centro histórico. De tal modo que en esta investigación no se observan únicamente los cambios o los beneficios, sino que se toman datos sobre las unidades de análisis que sirven como materia de discusión para identificar cuáles han sido los aciertos y los errores de los procesos de peatonalización en la ciudad de Morelia, Michoacán.

⁹ Tomando como consideración la clasificación establecida por Nikhil Soni y Neetishree Soni, quienes las clasifican según el nivel de prioridad que se tiene hacia el usuario.

¹⁰ Soni y Soni, *op. cit.*, pp. 139-150.

¹¹ Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez, "Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación", en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coors.), *Patrimonio y modos de vida*, México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014, pp.43.

Aspectos a observar	Nikhil Soni, Neetishree Soni	Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez
Transporte	1) Movilidad y mejora de accesibilidad, 2) reducción del uso del vehículo, congestión y necesidad de estacionamiento, 3) incremento del uso de transporte, 4) reducción de accidentes y heridas automovilísticas, y 5) mejora de los tiempos de traslado.	
Social	1) Mejora de la interacción y la relación, 2) sentido de pertenencia, responsabilidad y orgullo, 3) aumento de la seguridad, 4) preservación de monumentos y renovación del área urbana, 5) aumento de habilidades en comunidad.	1) Revisión de las actividades de los usuarios de la zona, identificando si hay hostigamiento por presencia de alguno de los usuarios, 2) seguridad de la zona.
Medio Ambiental	1) Reducción de la polución, 2) ahorro de combustibles, 3) reducción de ruido, 4) mejora del micro clima, 5) vegetación y plantación.	1) Revisión de asoleamiento y vientos dominantes para el confort del usuario, 2) recolección de desechos y limpieza de la zona, 3) vegetación y plantación de la zona.
Económico	1) Incremento de ventas, rentas y tránsito peatonal, 2) ahorro de combustibles e infraestructura para vehículos, 3) ahorro en costos externos por uso de vehículos, 4) incrementa el empleo, 5) ingresos de usuarios de transporte público.	1) identificación del comercio existente, formal e informal así cómo este afecta la actividad y funcionalidad de la zona.
Salud	1) Aire libre de polución para respirar, 2) lugares para ejercitarse y la quema de calorías, 3) mejora del metabolismo y la digestión, 4) mejora de la salud psicológica y nerviosa, y 5) mejora de ejercicios pulmonares y cardiovasculares.	
Paisajístico		1) Modificación de la imagen de la zona a partir de elementos visibles por el peatón, tales como rótulos, publicidad, obras e instalaciones visibles, antenas, fachadas y balcones.
Técnico		1) Mejoramiento, cambio, mantenimiento y condiciones de infraestructura existente.
Funcional		1) Revisión de las actividades de animación nocturnas y horarios de servicio para carga y descarga de los comercios, 2) revisión de los horarios de tránsito peatonal y vehicular, 3) accesibilidad para personas con capacidades diferentes.
<p>Fig. IV.1.- Tabla comparativa de los aspectos a observar por cada grupo de autores en sus respectivos trabajos, en la cual se establecen cuáles son los puntos en los que coinciden. Elaboración propia.</p>		

Entonces, una vez que se revisa cada uno de los puntos que los autores toman en consideración, se puede comparar cuales aspectos a observar convergen entre cada grupo de autores, como se observa en la figura IV.2.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR ENTRE AUTORES		
	Nikhil Soni, Neetishree Soni	Lourdes Gómez Consuegra, Teresa Pascual Wong y Cadir Agramonte Sánchez
Aspectos a observar	Transporte	Funcional/técnico
	Social	Social/ Paisajísticos
	Ambiental	Medio ambiental
	Económico	Económico
	Salud	

Fig. IV.2.- Tabla de aspectos a observar por cada grupo de autores en sus respectivos trabajos, en la cual se observan cuáles son los puntos en los que coinciden. Elaboración propia.

Cabe resaltar que las condiciones de salud propuestas por Nikhil Soni, Neetishree Soni, no son susceptibles de medición para esta investigación por dos motivos, el primero de ellos es la situación de contingencia sanitaria a causa del virus SARS-CoV-2, declarada por el Consejo de Salubridad General el 31 de marzo de 2020, quien declaraba: “El Gobierno de México reitera a la ciudadanía la necesidad de abstenerse de realizar actividades fuera de casa, mantener la sana distancia y las medidas básicas de higiene, con el fin de evitar un mayor número de contagios”.¹² El segundo aspecto está relacionado con la cantidad de recursos, para el recabado de información, ya que estos recursos fueron limitados.

Una vez revisados los aspectos que trabaja cada grupo de autores se parte de este punto para establecer cuáles son los aspectos a observar, destacando aquellos mediante los cuales se puede evaluar la calidad urbana de estas zonas peatonalizadas en el centro histórico de una ciudad media, como es el caso de Morelia:

¹²Secretaría de Salud, (27/04/2021), Consejo de Salubridad General declara emergencia sanitaria nacional a epidemia por coronavirus COVID-19, *Gobierno de México*, recuperado de <https://www.gob.mx/salud/prensa/consejo-de-salubridad-general-declara-emergencia-sanitaria-nacional-a-epidemia-por-coronavirus-covid-19-239301#:~:text=El%20Consejo%20acord%C3%B3%20medidas%20extraordinarias,SARS%2DCoV%2D2%20en%20la>

4.3.1 Paisajístico

En el caso de elementos como los rótulos colocados en las calles peatonalizadas, se toman en consideración todos aquellos elementos visuales impresos o manuscritos que se colocan en lugares visibles desde las calles peatonalizadas para anunciar o indicar algo. Para el caso de esta investigación se consideran tres aspectos; el primero de ellos es la localización del elemento, indicando dónde se encuentran ubicados, considerando que algún sistema de fijación podría tener algún efecto de deterioro, por lo que se registra si éstos se ubican en muros de fachadas, azoteas o en pisos. En segundo lugar, se revisa la cantidad de elementos que se encuentran en las calles analizadas, y finalmente las condiciones de conservación en las que se encuentran estos rótulos.

La publicidad, por otro lado, es un servicio que ayuda a conducir la economía como un vehículo de la comunicación visual entre los negocios y el peatón, ésta es parte de la vida diaria.¹³ En el caso de esta investigación se toma en consideración el apartado de la publicidad independiente de los rótulos debido a que este elemento está directamente ligado con el comercio, que prolifera en estas calles peatonales que se están estudiando, por ello se toma en consideración la localización de esta publicidad, la función y las condiciones de conservación, de manera que se puedan evaluar los elementos paisajísticos de estos espacios.

Las antenas son elementos verticales que hacen uso del espectro para transferir datos, por lo que su ubicación debe mantenerse en espacios libres, generalmente en las cubiertas de las edificaciones, estos realizan la función de desplegar redes de telecomunicaciones. De acuerdo con Emerson Martínez Palacios, la cantidad de antenas necesarias para dar funcionamiento a los servicios de telecomunicaciones varía de acuerdo a las zonas urbanas: periférica, central y residencial, es por ello que al tratarse de un elemento que se encuentra visible

¹³ Marco Antonio Blanco González, (2015) *Percepción del peatón frente a la saturación publicitaria visual en el pasaje peatonal Lima, ciudad de Puno, 2015*, (tesis para obtener el grado de licenciado en ciencias de la comunicación social), Universidad Nacional del Altiplano, Puno, Perú, pp. 23.

desde la vía pública, es capaz de saturar la línea visual del espacio urbano, por ello es necesario el conteo de dichos elementos.¹⁴

La fachada en el perfil urbano se puede definir como el elemento exterior de un edificio, que por su disposición y vanos colindantes al exterior la convierte en un objeto arquitectónico capaz de resaltar o menguar los valores paisajísticos de un lugar. Asimismo, es evidente que la composición multi material de las fachadas las convierte en un objeto con rangos de durabilidad difícil de valorar, es por ello que se toma en consideración aspectos que pueden acortar la durabilidad de la piedra de cantera, como el hecho de que sean de acabado aparente o que cuente con algún recubrimiento con mortero, aunado a ello se valora el nivel de integración con el contexto, evaluando, armonía, alturas de los paramentos, agregados en azoteas, color, forma y texturas.

En el caso de los balcones, se trata de las proyecciones o volados con dimensiones no mayores a metro y medio que sobresalen de las fachadas,¹⁵ éstos al igual que las fachadas, deben guardar una relación de armonía con el contexto, por lo que también se toma en consideración las proporciones, formas, materiales, colores estado de conservación.

¹⁴ Emerson Martínez Palacios, “Contaminación visual-ambiental de los soportes de las antenas de telecomunicaciones en el paisaje urbano”, en *Módulo Arquitectura CUC*, 2020, pp. 116-117.

¹⁵ Rafael Agüero León, (2009), *El balcón y la celosía; elementos de confort lumínico y térmico en el clima de la ciudad de Lima*, (tesina inédita de Master en arquitectura), Universidad Politecnica de Catalunya, Barcelona, España, pp. 6.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Paisajístico	Rótulos	1) Localización del elemento, 2) función, 3) condiciones.
		Publicidad	1) Localización del elemento, 2) función, 3) condiciones.
		Antenas	1) Localización del elemento, 2) condiciones.
		Fachadas	1) Alturas de paramentos, 2) materiales utilizados, 3) Armonía con el contexto, 4) terrazas o agregados
		Balcones	1) Armonía con el contexto, 2) materiales, 3) condiciones del elemento

Fig. IV.3.- Tabla de los aspectos paisajísticos a observar. Elaboración propia.

4.3.2 Técnico

Con relación al apartado técnico, se tomó en consideración elementos de evaluación como lo son materiales e infraestructura; estos aspectos permiten clasificar las vialidades a partir de la composición de los materiales con que ha sido construida, esta clasificación de materiales utilizados en el área de arroyo vehicular -antes de su peatonalización- y sus banquetas permite la agrupación a partir de las similitudes entre los espacios peatonalizados.

Por otro lado, la infraestructura de una ciudad es el resultado de políticas públicas en el que la inversión de recursos económicos contribuye a potenciar el funcionamiento productivo que facilita las tareas diarias para la reproducción social y la organización de la vida cotidiana. Bajo esta concepción, se identifica la existencia de infraestructura, hidráulica, eléctrica, sanitaria y alumbrado público, lo que permitió entender cómo influye en la calidad urbana y en lo subsecuente en la calidad de vida de esta zona centro; para ello se observan aspectos como el tipo de instalación, la obsolescencia, las condiciones en las que se encuentra y la funcionalidad, de tal modo que se pueda categorizar la situación general de las instalaciones en cada calle.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Técnico	Banquetas y arroyo	1) Materiales.
		Guarniciones	1) Materiales, 2) Ventana arqueológica.
		Red hidráulica	1) Existencia, 2) condiciones.
		Red pluvial	1) Existencia, 2) condiciones.
		Red sanitaria	1) Existencia, 2) condiciones.
		Red eléctrica	1) Existencia, 2) condiciones, 3) disposición, 4) tensión.
		Alumbrado público	1) Existencia, 2) condiciones, 3) disposición.

Fig. IV.4.- Tabla de los aspectos técnicos a observar. Elaboración propia.

4.3.3 Funcional

La funcionalidad de los espacios peatonales es uno de los elementos que se deben tener presentes, para ello es necesaria la medición de estos espacios a partir de la convivencia entre vehículos y peatón, considerando cómo es que interactúan entre sí. Para ello es necesaria la medición de circulaciones tanto vehiculares como peatonales, tomando en cuenta diferentes horas del día, desde mañana, tarde y noche. Asimismo, se observan todos aquellos elementos restrictivos que anuncian el inicio de una zona peatonal y que permiten al usuario tener conocimiento de la restricción del vehículo motorizado; y finalmente, se agrupan y contabilizan los tipos de actividades que se llevan a cabo en estos espacios peatonalizados.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Funcional	Restricciones vehiculares	1) Restricciones, 2) mobiliario, 3) señalamientos.
		Accesibilidad de los usuarios	1) Funcionalidad, 2) condiciones.
		Mobiliario	1) Cantidad, 2) función.
		Señalamientos restrictivos	1) Función.
		Vehículos	1) Cantidad

Fig. IV.5.- Tabla de los aspectos funcionales a observar. Elaboración propia.

4.3.4 Económico

Para llevar a cabo el registro de la actividad comercial, se realizó el levantamiento de comercios actualmente en la zona de tal manera que se puedan comparar y asociar los tipos de comercios con los demás aspectos medidos en esta investigación. Al realizar los levantamientos se tomó en consideración un radio de aplicación de una manzana, con el fin de observar no solo los que se ubican directamente en las calles peatonalizadas, sino aquellos que tienen relación indirecta con estas calles. En este levantamiento se consideró, localización, cantidad y el tipo de servicio que se ofrece, incluyendo los establecimientos tanto formales como informales.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Económico	Actividad comercial	1) localización
		Giro comercial	1) Cantidad, 2) servicios.

Fig. IV.6.- Tabla de los aspectos económicos a observar. Elaboración propia.

4.3.5 Social

Los beneficios con los que una sociedad se puede beneficiar cuando su entramado urbano tiene áreas peatonales, se pueden observar no solo en cuanto a mejoras técnicas, económicas o visuales, sino que refieren también a cambios en cuanto a la forma de uso del espacio.

De acuerdo con Machín Gil, la peatonalización de una ciudad retorna a su carácter primigenio, convirtiéndola en un espacio en el que las personas puedan realizar sus actividades propias,¹⁶ éstas pueden referir tanto al bienestar social, cultural y económico, según sea el caso pueden ser los tres o no. Por ello, es importante la medición de las actividades que se llevan a cabo en las calles peatonalizadas, con el fin de saber cómo influye la peatonalización en la creación de lugares idóneos para llevar a cabo actividades que ayuden a alcanzar los objetivos de la mejora de

¹⁶ Machín Gil y Pozueta Echavarrri (Dir.), *op. cit.*, p. 24

la calidad urbana en una ciudad. Estas mediciones se realizaron a partir de la observación de las actividades que se llevan a cabo en las unidades de análisis, durante el día y durante la noche.

COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Social	Usuarios	1) Actividades de día y noche, 2) Cantidad de usuario.
		Presencia de personas en situación de calle	1) Presencia.

Fig. IV.7.- Tabla de los aspectos sociales a observar. Elaboración propia.

4.3.6 Medio ambiental

Finalmente, otro de los aspectos que se evaluó es el medio ambiental, la peatonalización está ligada directamente con la disminución del tránsito vehicular y por consiguiente con la mejora de la calidad del aire a través de la disminución del ruido, del co2 y, por consiguiente, la polución.¹⁷ Sumado a ello, al tener una mayor superficie libre se propician las condiciones para plantar vegetación, por lo que se revisó la cantidad de vegetación existente. Por su parte, se realizó la medición del asoleamiento y las condiciones que estas calles tienen para la tolerancia al sol. También se revisaron aspectos como la limpieza, el mobiliario que, para la recolección de desechos, la recolección y la calidad del servicio.

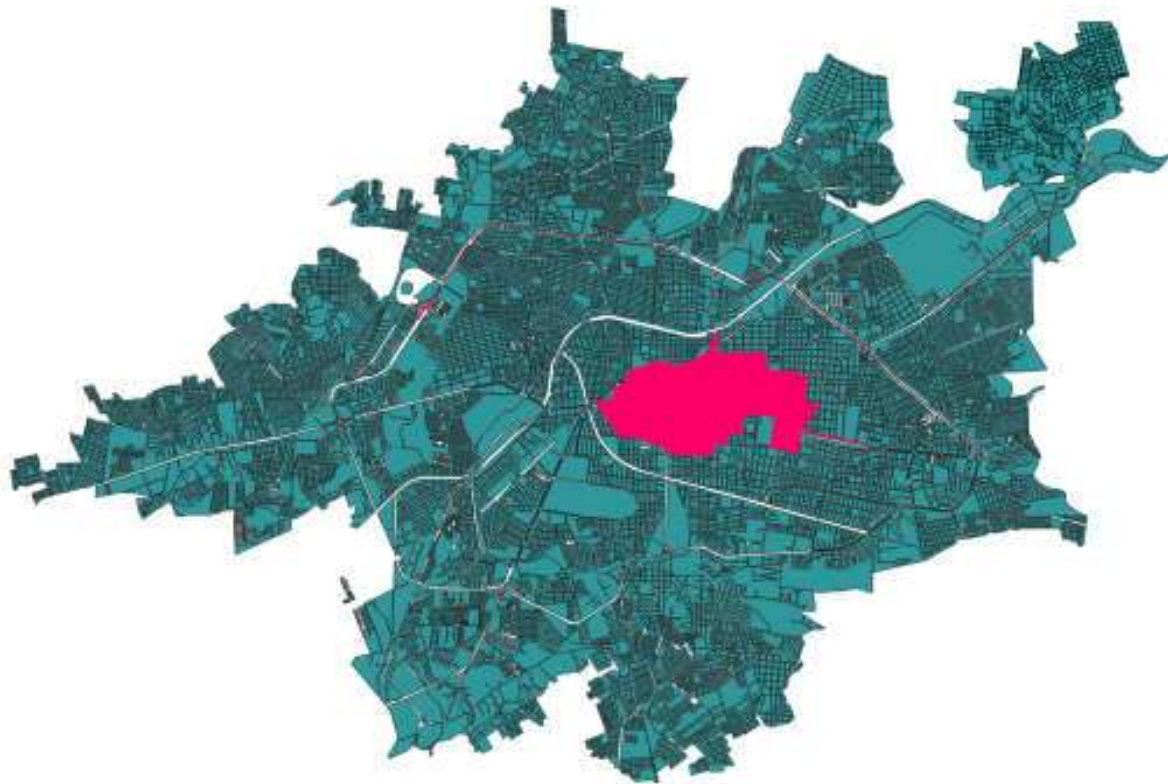
COMPARACIÓN DE ASPECTOS A OBSERVAR			
	ASPECTOS A OBSERVAR	ELEMENTO	CARACTERÍSTICAS
Aspectos a observar	Medio Ambiental	Asoleamiento	1) Tolerancia
		Condiciones de limpieza	1) Mobiliario, 2) situación de recolección, 3) calidad del servicio.
		Vegetación existente	1) Existencia, 2) cantidad, 3) estado.

Fig. IV.8.- Tabla de los aspectos medio ambientales a observar. Elaboración propia.

¹⁷ *Ibid.*, p. 24

4.4 Las unidades de análisis

Una vez establecidos los indicadores de medición, se delimita el área de actuación para la puesta en marcha de los indicadores de medición. Partiendo de ello se toma en consideración como zona de delimitación la Zona de Monumentos Históricos de Morelia (ZMHM).¹⁸ En ella se ubican las diecisiete calles identificadas bajo este esquema de peatonalización.



Mancha urbana de la ciudad de Morelia diciembre de 2020

Zona de Monumentos de la ciudad de Morelia

Fig. IV.9.- Mancha urbana de la ciudad de Morelia. Elaboración propia con información obtenida de la cartografía geoestadística urbana del INEGI <https://www.inegi.org.mx/app/mapas/?t=0710000000000000&tg=3604>

¹⁸ El centro histórico de Morelia, fue decretado como Zona de Monumentos Históricos en el año de 1990, con una superficie comprendida por 3.43 kilómetros cuadrados, formados por 219 manzanas.

Las calles identificadas como peatonales se encuentran distribuidas en los cuatro sectores de la ciudad, Nueva España, Revolución, República, e Independencia, y a su vez, están contenidas por la Zona de Monumentos de la ciudad. Esta situación permite la evaluación en conjunto bajo el contexto de una zona patrimonial, pero con características únicas de cada calle.



Fig. IV.10.- Unidades de análisis para los indicadores de la calidad urbana a partir de la peatonalización de las calles en el centro histórico de Morelia, Michoacán. Elaboración propia.











No	CALLE	LOCALIZACIÓN	IMAGEN
1	Calle Hidalgo		
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral		
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.		
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort		
5	Calle Fray Juan de San Miguel		

Fig. IV.11.- Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la uno a la cinco. Elaboración propia.



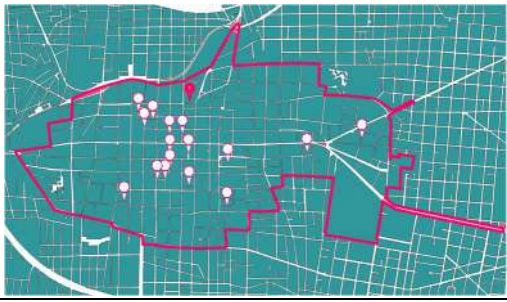

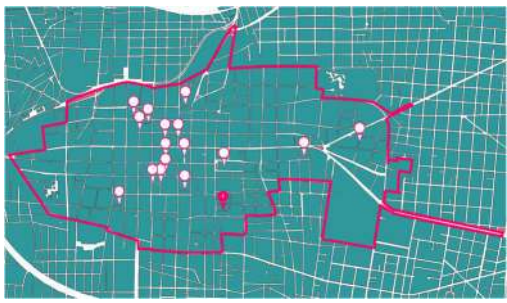



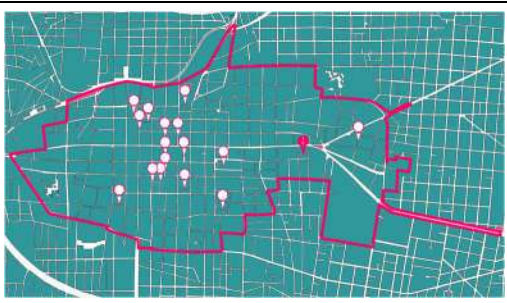

No	CALLE	LOCALIZACIÓN	IMAGEN
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luís González Gutiérrez		
7	Calle Eduardo Ruíz		
8	Plazuela Vasco de Quiroga		
9	Calle Mariano Jiménez		
10	Calle Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47		

Fig. IV.12.- Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la seis a la diez. Elaboración propia.











No	CALLE	LOCALIZACIÓN	IMAGEN
11	Callejón del Romance		
12	Calle Benito Juárez		
13	Calle Ignacio Zaragoza		
14	Calle El Nigromante		
15	Calle Miguel Bernal Jiménez		

Fig. IV.13.- Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la once a la quince. Elaboración propia.



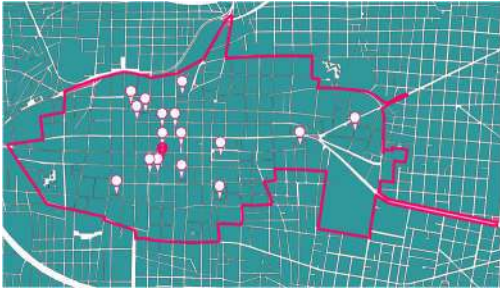

No	CALLE	LOCALIZACIÓN	IMAGEN
16	Plaza Rayón		
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)		

Fig. IV.14.- Localización de las unidades de análisis seleccionadas de la dieciséis a la diecisiete. Elaboración propia.

Cabe mencionar que estas diecisiete vialidades consideradas no son las únicas existentes con características peatonales, ya que se excluye la calzada Fray Antonio de San Miguel, anteriormente conocida como Calzada Guadalupe, que como su nombre lo indica, está destinada a ser un sitio de paso para el peatón, sin embargo, para este documento no se toma en consideración porque el lado sur de la calzada no constituía una calle para circulación vial. Asimismo, se excluyen todas las vialidades al interior del actual bosque Cuauhtémoc, ya que se consideró que, para el caso de la aplicación de los indicadores, será de poca utilidad a causa de la inexistencia de fachadas en estas vialidades.

Finalmente, y tras marcar las unidades de análisis, el establecer los criterios de valoración y las zonas a analizar permitió aplicar de forma objetiva las fichas de recopilación de información, mismas que se presentan en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO V

Análisis de resultados

5.1 Introducción

Una vez que se han establecido los indicadores bajo los cuales se evalúa la calidad urbana de las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia, en este apartado se revisan los resultados de la información recopilada. La recopilación y procesamiento de información de estos aspectos, permite entender cómo los procesos de peatonalización pueden fungir como una herramienta urbanística para la mejora de la calidad urbana de la ciudad y no solo como el resultado de políticas urbanísticas que fomenten la segregación socio-espacial, favoreciendo la descentralización de las zonas centro de las ciudades.¹

Conviene aclarar que partiendo de los resultados obtenidos no podrían ser replicados en ciudades con condiciones diferentes a las que Morelia presenta, sin embargo, es un acercamiento a conocer cómo favorecer el comportamiento del entramado urbano mediante el uso de la peatonalización, para mejorar la calidad urbana en las ciudades históricas.

¹ Laura García García, *Peatonalidad y peatonalización: El riesgo de confundir propósito con herramienta*, (trabajo de fin de grado), Valladolid, Universidad de Valladolid, 2015, pp. 3.

5.2 Caracterización de la calidad de los proyectos de peatonalización

De las diecisiete calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia, las podemos agrupar en dos grandes clasificaciones: peatonales y semi peatonales, de esa clasificación se desprenden otras cuestiones, como el tipo de actividad de la zona, entre ellas se encuentran tres tipos de actividades; sociocultural, comercial y comercial/habitacional (ver figura V.1).

TABLA DE DELIMITACIÓN Y COLINDANCIAS								
No	CALLE	TRAMO		TIPO ACTIVIDAD	COLINDANCIAS			
		ENTRE CALLES			NORTE	SUR	ORIENTE	PONIENTE
1	Hidalgo	Av. Francisco I. Madero	Allende	Sociocultural	-	-	Catedral de Morelia	Plaza de los Mártires
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	Av. Francisco I. Madero	Allende	Sociocultural	-	-	Plaza Melchor Ocampo	Catedral de Morelia
3	Matamoros	La Corregidora	Aldama	Comercial	-	-	Templo San Agustín	Plaza San Agustín
4	San Cristóbal Ecatepec	Matamoros	Abasolo	Comercial/ abandonado	Plaza San Agustín/ Portales	Edificaciones	-	-
5	Fray Juan de San Miguel	Bartolomé de las Casas	Humboldt.	Sociocultural	-	-	Templo de San Francisco	Plaza Valladolid
6	Santiago Tapia	Guillermo Prieto	Nigromante	Comercial	Jardín de Las Rosas	Edificaciones	-	-
7	Eduardo Ruíz	Benito Juárez	Av. Morelos Norte	Sociocultural	Rectoría de Nuestra Señora del Carmen	Plaza del Carmen	-	-
8	Plazuela Vasco de Quiroga	Vasco de Quiroga	Calle de Velázquez de León	Comercial	Edificaciones	Jardín de capuchinas	-	-
9	Mariano Jiménez	García Obeso	Av. Morelos Sur	Comercial/ habitacional	Edificaciones	Edificaciones	-	-
10	Bartolomé de las casas	Sor Juana Inés de la Cruz	Isidro Huarte	Comercial/ habitacional	Edificaciones	Jardín Héroes del 1847	-	-
11	Callejón del Romance	Av. Francisco I. Madero	20 de Noviembre	Comercial/ habitacional	-	-	Edificaciones	Edificaciones
12	Benito Juárez	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo	Comercial	-	-	Edificaciones	Edificaciones
13	Ignacio Zaragoza	Av. Francisco I. Madero	Melchor Ocampo	Comercial	-	-	Edificaciones	Edificaciones
14	El Nigromante	Melchor Ocampo	Santiago Tapia	Comercial	-	-	Jardín de Las Rosas	Edificaciones
15	Miguel Bernal Jiménez	Santiago Tapia	Privada Miguel Bernal Jiménez	Comercial/ habitacional	-	-	Edificaciones	Edificaciones
16	Plaza Rayón	Andres Quintana Roo	Calle de Rayón	Comercial/ habitacional	Edificaciones	Plaza Rayón	-	-
17	Hidalgo (cerrada de San Agustín)	Allende	La Corregidora	Comercial	-	-	Edificaciones	Edificaciones

Figura V.1.- Tabla de delimitación y colindancias de las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia. Elaboración propia.

Una vez identificadas las colindancias y delimitados los tramos peatonalizados se pueden hacer las siguientes agrupaciones:








-  Calle peatonalizada con actividad de tipo sociocultural.
-  Calle peatonalizada con actividad de tipo comercial.
-  Calle peatonalizada con actividad de tipo comercial/ habitacional.
-  Mancha urbana de la ciudad de Morelia diciembre de 2020.
-  Zona de Monumentos de la ciudad de Morelia.

Figura V.2.- Localización de las calles peatonalizadas en la Zona de Monumentos del Centro Histórico de Morelia. Imagen tomada de Google Earth, editada por Gabriel Cortés Mancera. [01/05/2021].

5.2.1 Comercial

La primera clasificación dada a estas vialidades está relacionada a la actividad comercial, sin embargo, representa un fenómeno que podemos relacionar directamente con la gentrificación, ya que logra la expulsión de habitantes locales para abrir paso a la actividad comercial. El fenómeno de la gentrificación representa procesos de transformaciones o modificaciones en el espacio que alteran la estructura y funcionamiento de la ciudad. Aunque ya se ha hablado en capítulos anteriores sobre cómo este fenómeno afecta como un todo al centro histórico, de acuerdo con Clara Ortega, la gentrificación se genera a partir de tres etapas, 1) abandono y estigmatización. 2) especulación y encarecimiento y

finalmente 3) expulsión (desplazamiento) y comercialización,² pudiendo relacionarse fácilmente como efecto de la peatonalización de un espacio mal seleccionado.

Al analizar esta situación se puede identificar claramente que el fenómeno de la gentrificación ha alcanzado en un periodo relativamente corto a estas vialidades, cuya actividad se limita al comercio y servicios, entre ellas se encuentran las calles: Matamoros, San Cristóbal Ecatepec, Santiago Tapia, Plazuela Vasco de Quiroga, Benito Juárez, Ignacio Zaragoza, El Nigromante, Hidalgo (cerrada de San Agustín). Si se observa la figura V.2, todas las vialidades que han adoptado la función de corredor comercial se encuentran en el primer cuadro de la ciudad, con excepción de la calle Plazuela Vasco de Quiroga; esta situación se puede asociar directamente a la especulación y encarecimiento de la propiedad privada de esta zona del centro histórico, en la que hay una constante búsqueda por obtener mayor rentabilidad³ a través del cambio de uso de suelo de habitacional a comercial.

5.2.2 Sociocultural

Por otra parte, existen algunas vialidades cuyo uso está directamente ligada a actividades socioculturales. De acuerdo con Fonseca Rodríguez, en algunas ciudades hay un notable crecimiento de esparcimiento social, pero solo en puntos específicos, o bien en espacios céntricos, esta condición es recurrente en espacios públicos como parques o las banquetas de las grandes avenidas, que son ejemplos de interés. Esta condición de apropiación de los espacios públicos responde a la necesidad de áreas con condiciones adecuadas para la realización de distintas actividades personales o colectivas, siendo el mismo espacio

² Clara Ortega García, *Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial*, (tesis de maestría), Universidad Autónoma Metropolitana, 2018, p. 105.

³ José Alfredo Palomares Vallejo, *Movilidad cotidiana y la búsqueda de Plusvalía en el Centro Histórico de Morelia (2001-2014)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2016, p. 93

susceptible a ser adaptado, en caso de que no cumpla con las condiciones para la realización de dichas actividades.⁴

Las calles observadas que cumplen roles de espacios para uso y disfrute de actividades sociales, se detectaron calles como Hidalgo, una calle sin nombre al costado oriente de la catedral de Morelia, Fray Juan de San Miguel y la calle Eduardo Ruíz. En el caso de éstas, si se observa la figura V.2, es posible identificar que las cuatro calles en las que únicamente se realizan actividades socioculturales, dos de ellas se ubican en plazas construidas en el antiguo atrio de los templos San Francisco y Nuestra Señora del Carmen, y las otras dos se ubican a los costados oriente y poniente de la catedral, sobre la plaza Melchor Ocampo y plaza de los Mártires, respectivamente.

Esta situación parece ser una cuestión lógica, debido a que no existen edificaciones donde puedan instalarse locales para alguna actividad económica, únicamente se encuentran algunos puestos ambulantes que responden al comercio informal, sin embargo estos no se toman en consideración atendiendo a la determinación de Palomares Vallejo “ [...] la medición de la búsqueda por una mayor plusvalía será solamente reconocida a través de los cambios efectuados en las unidades de producción que se encuentran establecidas dentro de los centros históricos, es decir, en los usos del suelo donde se asientan los inmuebles patrimoniales”.⁵

⁴ Jessica Montserrat Fonseca Rodríguez, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en *PAAKAT, revista de tecnología y sociedad*, núm. 7 (2014), p. 2.

⁵ Palomares Vallejo, *op. cit.*, p. 93

A pesar de ello, existe otra calle que atraviesa el antiguo atrio del templo de San Agustín, pero cabe aclarar que la situación es diferente, puesto que el espacio que compone la plaza San Agustín, está rodeado por los portales del mercado de San Agustín, confinándolo, así como un espacio cerrado, lo que lo lleva a pertenecer a otra categoría.



Figura V.3.- Imagen de la plaza San Agustín en la que se observa la construcción del mercado de San Agustín que confina el espacio de la plaza. Imagen tomada de Google Maps [02/05/2021].

5.2.3 Comercial/ Habitacional

Finalmente, entre las vialidades que se pueden clasificar de tipo comercial/habitacional, se encuentran: Mariano Jiménez, Bartolomé de las Casas, Callejón del Romance, Miguel Bernal Jiménez, y Plaza Rayón. Ya se habló en párrafos anteriores sobre la influencia que ha tenido el comercio y la actividad económica en estas calles peatonalizadas, sin embargo, existen algunos casos como las calles que se mencionan en este párrafo que comparten usos de suelo mixtos, entre habitacional y comercial. Esta situación se hace evidente en las zonas que más se alejan del núcleo fundacional de la ciudad, siendo así los lugares donde aún se conservan usos de suelo habitacionales.



Figura V.4.- Diagrama de clasificación de las vialidades peatonalizadas en el centro histórico de Morelia. Elaboración propia.

5.3 Análisis de resultados; balance de fortalezas y debilidades

Para realizar un correcto análisis es necesario retomar la clasificación por tipo de actividades de las calles, con el fin de poder realizar un análisis objetivo, comparando características similares.

5.3.1 Sociocultural

La primera calle perteneciente a este grupo es la calle Hidalgo, ubicada al costado poniente de la catedral de Morelia, por su ubicación se encuentra sobre la actual plaza de los Mártires y es conocida con el nombre de andador Juárez. Por su ubicación está situada en una parte privilegiada del centro histórico de Morelia, estando conectada con la avenida principal de la ciudad, la avenida Madero.



Figura V.5.- Fotografía del cruce de la avenida Madero y la calle Hidalgo, actual andador Juárez. Fuente: Morelia a través del tiempo.

La segunda calle se encuentra ubicada al costado oriente de la catedral de Morelia, sobre la plaza Melchor Ocampo y al igual que el andador Juárez, conecta con la avenida Madero.



Figura V.6.- Fotografía del cruce de la avenida Madero y calle sin nombre al oriente de la catedral de Morelia. Fuente: Morelia a través del tiempo.

La tercera calle está ubicada sobre la actual plaza Valladolid, y su importancia radica en que se encuentra en el corazón fundacional de la ciudad.



Figura V.7.- Fotografía del cruce de la calle Fray Juan de San Miguel y Humboldt. Fuente: Morelia a través del tiempo

La cuarta calle peatonalizada perteneciente al grupo que destinan su uso para el desarrollo de actividades socioculturales es la calle Eduardo Ruíz, que se ubica en la actual plaza del Carmen.

Como se puede observar en la figura V.8, todas estas calles se encuentran entre una plaza y una edificación de carácter religioso, lo que limita de forma considerable el uso de espacio.



Figura V.8.- Fotografía del cruce de la calle Eduardo Ruíz y avenida Morelos Norte. Fuente: Morelia a través del tiempo

De todos los grupos, éste es el que mejor conserva sus características paisajísticas, mantiene libre de antenas la línea visual y limita la proliferación del comercio a las periferias de la plaza manteniendo menor saturación visual. Si bien se tiene tanto publicidad como elementos informativos, estos presentan un menor daño y una mejor conservación.

No	CALLE	RÓTULOS								
		FIJACIÓN			FUNCIÓN		CONSERVACIÓN			
		MUROS	LOSAS	PISOS	PUBLICIDAD	INFORMACIÓN	BUENA	REGULAR	MALA	
1	Calle Hidalgo	1		1		1		1		
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	0	0	1		1	1	1	0	0
5	Calle Fray Juan de San Miguel	0	0	1		0	1	1	0	0
7	Calle Eduardo Ruíz	1	0	0		1	1	1	0	0
SUMA		2	0	3		3	3	4	0	0

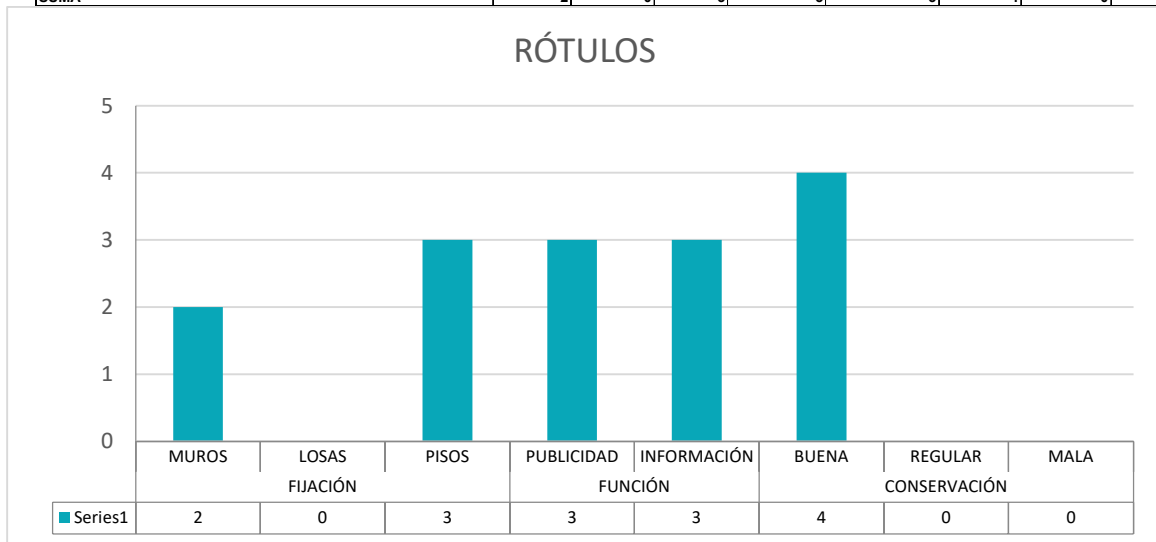


Figura V.9.- Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

Esta condición de limpieza visual se observa también en los elementos que muestran sus fachadas, esto se debe a que las fachadas existentes pertenecen a los templos colindantes con cada una de las calles, evitando así alteraciones tanto de materiales e irregularidades en sus alturas.

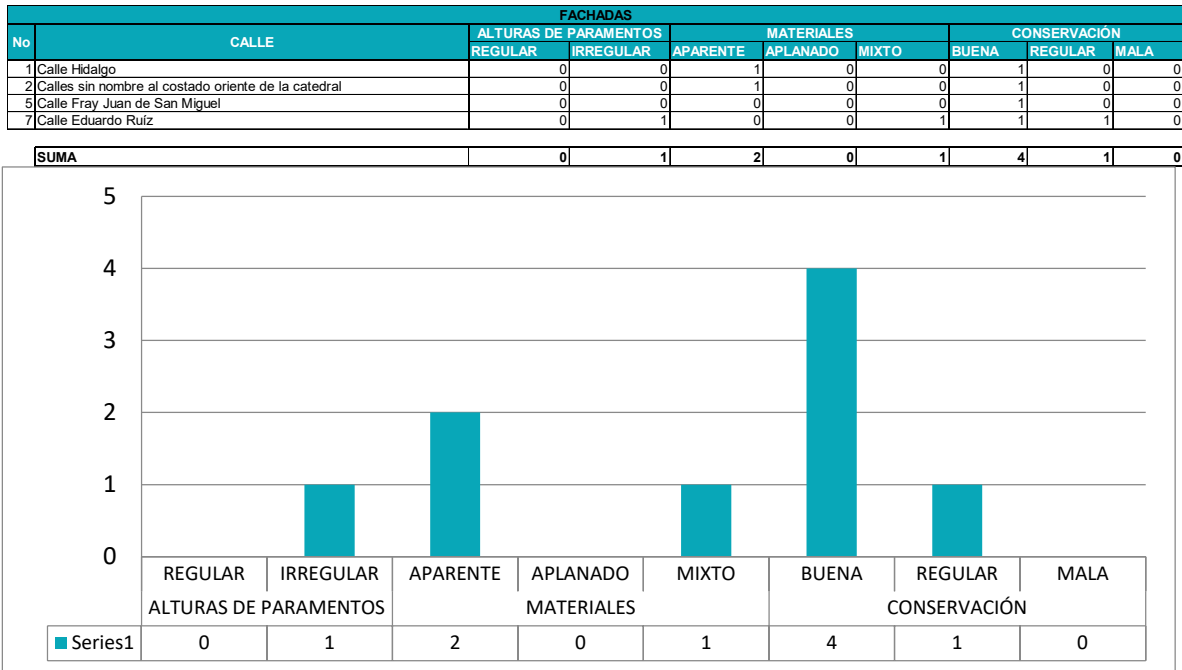


Figura V.10.- Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

Referente al apartado técnico, se revisaron los materiales que componen lo que era la antigua superficie de rodamiento, banquetas y guarniciones. Ante ello, se observó que la mayoría de las calles están construidas con piedra de cantera, tanto en el área central, como en guarniciones y banquetas.

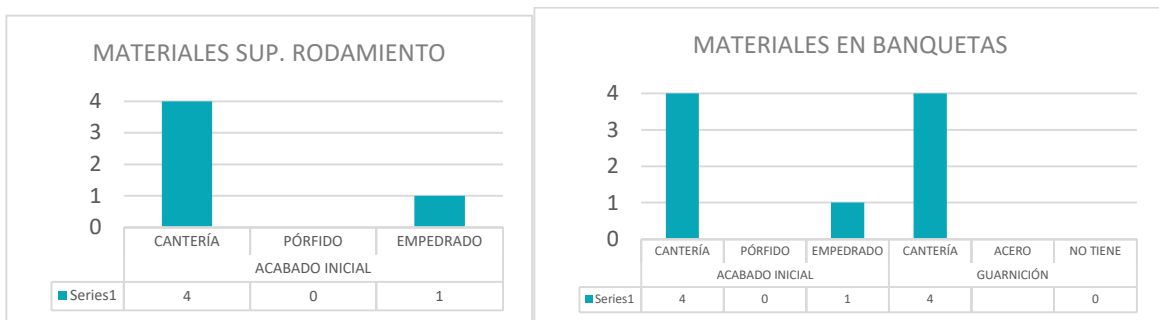


Figura V.11.- Gráfica de comparación de materiales en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

Por otra parte, la red eléctrica de dos de las cuatro calles es de baja y media tensión, y las otras dos no cuentan con red eléctrica. Asimismo, se observa que las dos calles que cuentan con red eléctrica se encuentran en buen y mal estado, respectivamente (ver figura V.12).

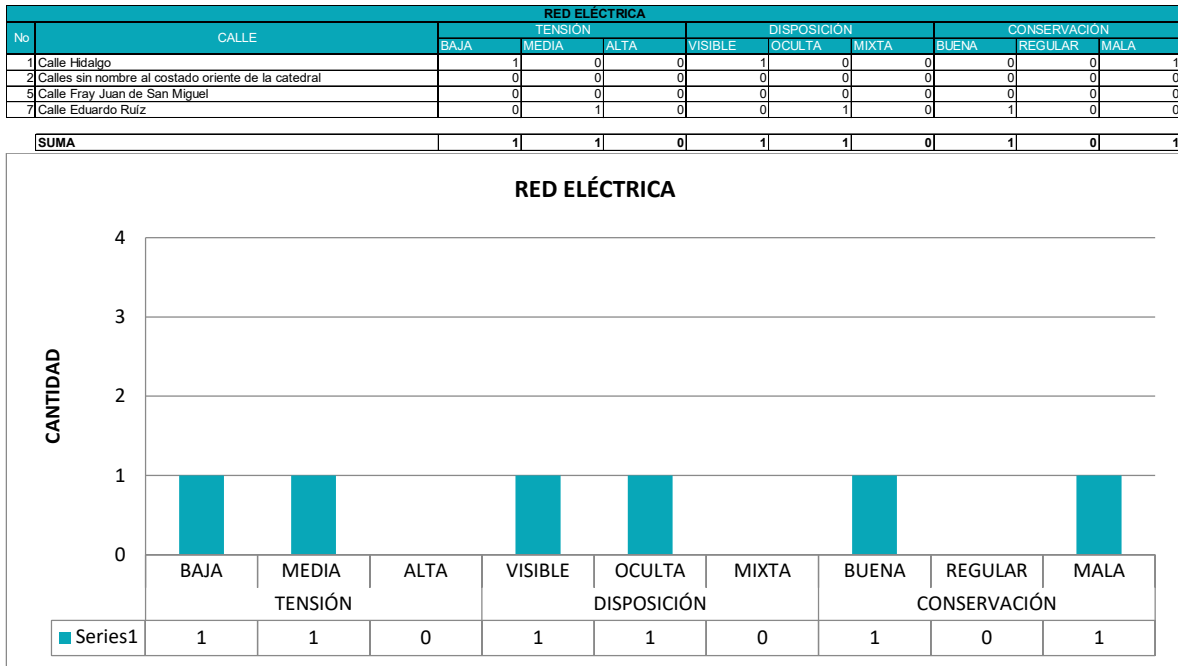


Figura V.12.- Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

En el caso de la infraestructura agua potable, red sanitaria y pluvial, se puede observar que ninguna de estas calles cuenta con dichas instalaciones. En tanto que, referente a la red de alumbrado público, se observó que se conserva en buenas condiciones, gracias al mantenimiento que se le da de forma regular.

INFRAESTRUCTURA								
No	CALLE	AGUA POTABLE		RED SANITARIA		RED PLUVIAL		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	Calle Hidalgo	0	1	0	1	0	1	1
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	0	1	0	1	0	1	1
5	Calle Fray Juan de San Miguel	0	1	0	1	0	1	1
7	Calle Eduardo Ruiz	0	1	0	1	0	1	1
SUMA		0	4	0	4	0	4	4

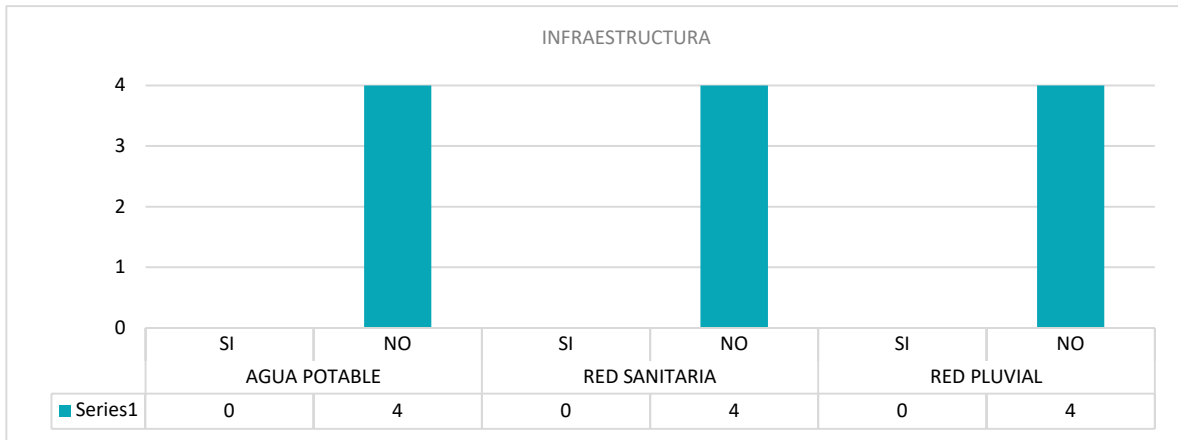


Figura V.13.- Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

Respecto a la funcionalidad del espacio, se aprecia mayor aceptación por parte del usuario en aquellos espacios peatonalizados contiguos a las plazas, puesto que hay gran afluencia de peatones, principalmente en horarios posteriores a las 5:00 pm hora local. Por ello, se observa que por la tarde y por la noche se tiene un mayor aprovechamiento del espacio urbano.

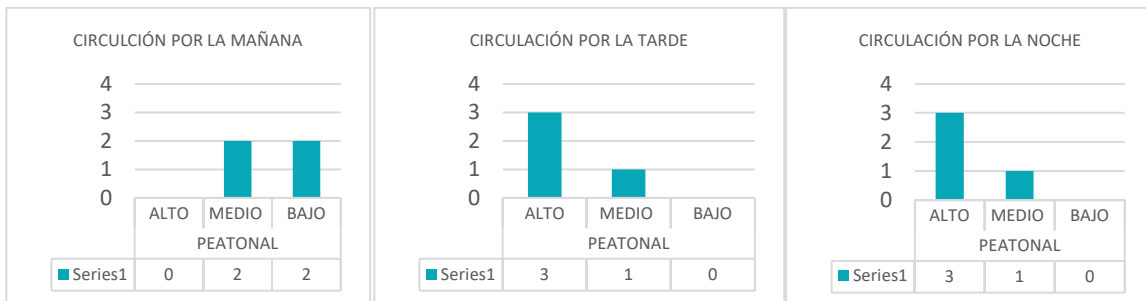


Figura V.14.- Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

En relación al comercio, la mayor parte de la actividad económica forma parte del comercio informal, principalmente los establecimientos en las calles aledañas a la catedral, esto con excepción del ex convento de San Francisco, el que alberga el Instituto del Artesano de Michoacán, sin embargo, al formar parte de una institución pública y ser parte de una edificación tan importante se encuentran bajo regulación sus cambios en fachadas.

No	CALLE	Puesto de revistas	Bolero	Templo	Instituto del artesano Mich.
1	Calle Hidalgo	2	1		
2	Calles sin nombre al costado oriente de la catedral	1			
5	Calle Fray Juan de San Miguel			1	1
7	Calle Eduardo Ruíz				

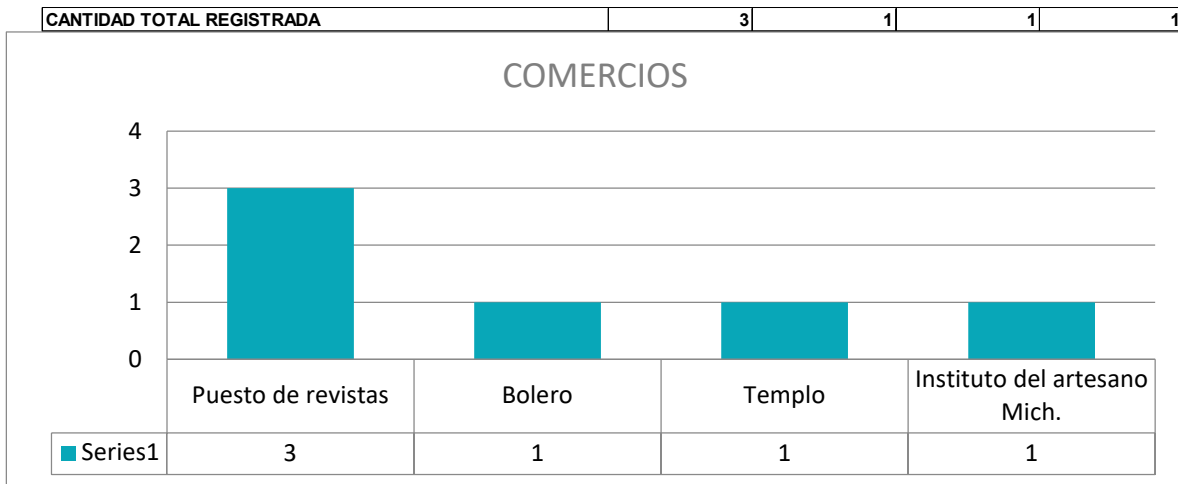


Figura V.15.- Tabla y gráfica de comparación de comercios en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

Finalmente, respecto a la situación de limpieza de estas calles revisado en el apartado medio ambiental, se observa en general un aspecto limpio. Al ser espacios de uso regular y recurrente por usuarios peatonales, éstos se limpian con regularidad, por ello se aprecia que el servicio de limpia y recolección de basura mantiene en óptimas condiciones el sitio.

No	CALLE	RECOLECCIÓN DE DESECHOS							
		MOBILIARIO			RECOLECCIÓN		SERVICIO		
		SÍ	NO	CANTIDAD	REGULAR	IRREGULAR	BUENO	REGULAR	MALO
1	Calle Hidalgo.	1	0	5	1	0	1	0	0
2	Calles sin nombre (catedral).	1	0	5	1	0	1	0	0
5	Calle Fray Juan de San Miguel.	1	0	2	1	0	1	0	0
7	Calle Eduardo Ruiz.	1	0	18	1	0	1	0	0
SUMA		4	0	30	4	0	4	0	0

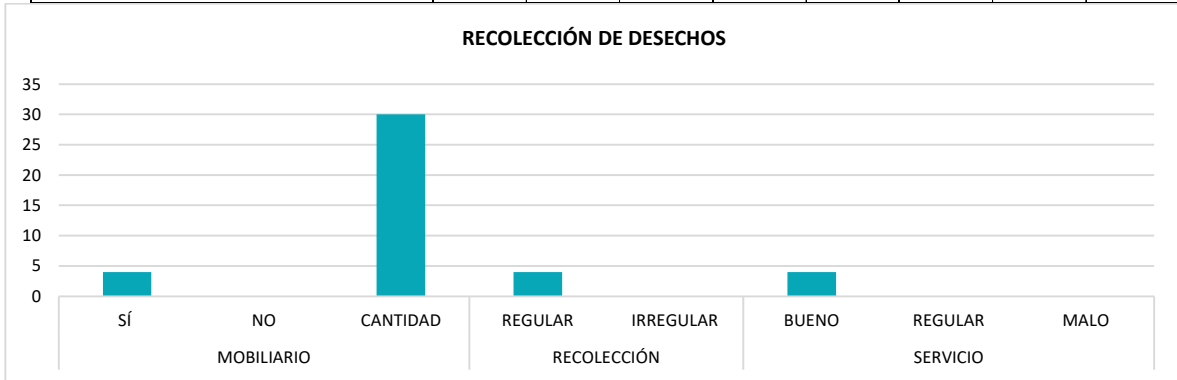


Figura V.16.- Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas con actividad sociocultural. Elaboración propia.

5.3.2 Comercial

Referente al segundo grupo de calles de uso comercial, éste está formado, primero, por la calle Matamoros, la cual se encuentra localizada frente al conjunto conventual de San Agustín. Esta calle contigua a la plaza de San Agustín es un sitio donde la actividad comercial es predominante, esta situación es atribuida a su ubicación, debido a la relación directa que existe con el mercado de San Agustín, sitio tradicionalmente conocido por los morelianos, en el que se encuentran establecidos de antaño algunos vendedores ambulantes de comida.



Figura V.17.- Fotografía del mercado y plaza de san Agustín. Fuente: Morelianas.com

La segunda calle peatonalizada considerada como corredor comercial es la calle San Cristóbal Ecatepec, ubicada al sur del mercado de San Agustín. En ella, la situación es similar a la anterior mencionada, se observa predominio de la actividad comercial, pero ahora en locales comerciales establecidos dentro de los inmuebles con presencia de invasión en la vía pública a causa de los comerciantes.



Figura V.18.- Fotografía de la calle San Cristóbal Ecatepec, febrero 2021. Fuente: Gabriel Cortés Mancera

Por su parte, la calle Santiago Tapia ubicada al sur del Jardín Luís González Gutiérrez cuenta con un alto nivel de actividad comercial y de recreación. En ella, la proliferación de comercios se atribuye a la cercanía que este tiene con algunos planteles educativos como lo es el Conservatorio de Las Rosas, ubicado en el



Figura V.19.- Fotografía de la calle Santiago Tapia, febrero 2021. Fuente: Alberto González Villafán.

ex-conjunto conventual de Santa Rosa de Lima, la escuela preparatoria Melchor Ocampo o el Colegio Primitivo y Nacional de San Nicolás de Hidalgo, estos últimos pertenecientes a la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Esta cercanía con los espacios educativos, entre otros aspectos lo hace un punto de encuentro ideal para reuniones casuales.

La Plazuela Vasco de Quiroga es un espacio donde el comercio, tanto formal como informal se ha instalado de forma total. En este espacio, por su ubicación que converge sobre la calle Vasco de Quiroga y la calle Andrés del Ríoface ha logrado desplazar de forma casi total a la vivienda unifamiliar.



Figura V.20.- Fotografía de la Plazuela Vasco de Quiroga, febrero 2021. Fuente: Gabriel Cortés Mancera

La calle Benito Juárez es actualmente un corredor comercial semi-peatonal de gran importancia, por su ubicación dentro del primer cuadro de la ciudad, y una de las primeras calles de la traza urbana, la llevan a pertenecer a una parte privilegiada de la ciudad, encontrándose además frente a la fachada principal de la catedral de Morelia, lo que genera un magnífico remate visual. Sin duda estas condiciones la han llevado a convertirse en un espacio prometedor



Figura V.21.- Fotografía de la Calle Benito Juárez. Fuente: Morelia a través del tiempo

para la actividad económica dirigida tanto al turismo como a satisfacer las necesidades de los habitantes.

Por su parte, la calle Ignacio Zaragoza, paralela a la calle Benito Juárez, goza de las mismas condiciones de la anterior, un espacio semi-peatonal que invita al usuario local y turista a disfrutar de la ciudad histórica, bajo un esquema de espacio peatonal dirigido para incentivar la actividad económica. Esta calle en particular, se puede considerar como



Figura V.22.- Fotografía de la Calle Ignacio Zaragoza. Fuente: Morelia a través del tiempo

una extensión del andador Juárez, anteriormente la calle Hidalgo, estas dos calles peatonales tienen esquemas totalmente diferentes, puesto que fueron concebidas bajo objetivos diferentes, mientras que la calle Hidalgo fue pensada como una extensión de la plaza de Los Mártires, la calle Ignacio Zaragoza parece buscar la integración entre espacios interiores y exteriores de los comercios.

La calle El Nigromante, perteneciente al más reciente proceso de peatonalización de la ciudad de Morelia, es espacio pensado inicialmente como un espacio peatonal de forma completa, sin embargo, las condiciones del contexto inmediato en las que se encuentra han hecho que sea acondicionado para tráfico de motocicletas, y estacionamiento para las mismas. Por su ubicación, perpendicular a la calle Santiago Tapia la han consolidado como una extensión de ésta.



Figura V.23.- Fotografía de la Calle El Nigromante. Fuente: Morelia a través del tiempo

Por último, quizá el caso más notorio de un corredor peatonal en la ciudad de Morelia, es la calle Hidalgo, específicamente en el tramo comprendido entre las calles Allende y La Corregidora, esta calle es conocida por los usuarios como “la cerrada de San Agustín” y se ha consolidado como un corredor comercial característico para el disfrute del centro histórico.



Figura V.24.- Fotografía de la Calle Hidalgo. Fuente: Morelia a través del tiempo

En el caso de esta categoría, se observan principalmente saturación de publicidad y rótulos en general, siendo esta una cuestión lógica al estar dirigida de forma

directa a la actividad económica, se busca tener mayor atracción para los transeúntes.

RÓTULOS									
No	CALLE	FIJACIÓN			FUNCIÓN		CONSERVACIÓN		
		MUROS	LOSAS	PISOS	PUBLICIDAD	INFORMACIÓN	BUENA	REGULAR	MALA
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.	1	0	0	1	0	0	0	1
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort	1	0	1	1	0	0	1	0
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luis González Gutiérrez	1	0	0	1	1	1	1	1
8	Plazuela Vasco de Quiroga	1	0	0	1	1	1	0	0
12	Calle Benito Juárez	1	0	0	1	1	1	0	0
13	Calle Ignacio Zaragoza	1	0	0	0	1	1	0	0
14	Calle El Nigromante	0	0	1	0	1	1	0	0
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)	1	0	0	1	0	1	1	0

SUMA		7	0	2	6	5	6	3	2
-------------	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

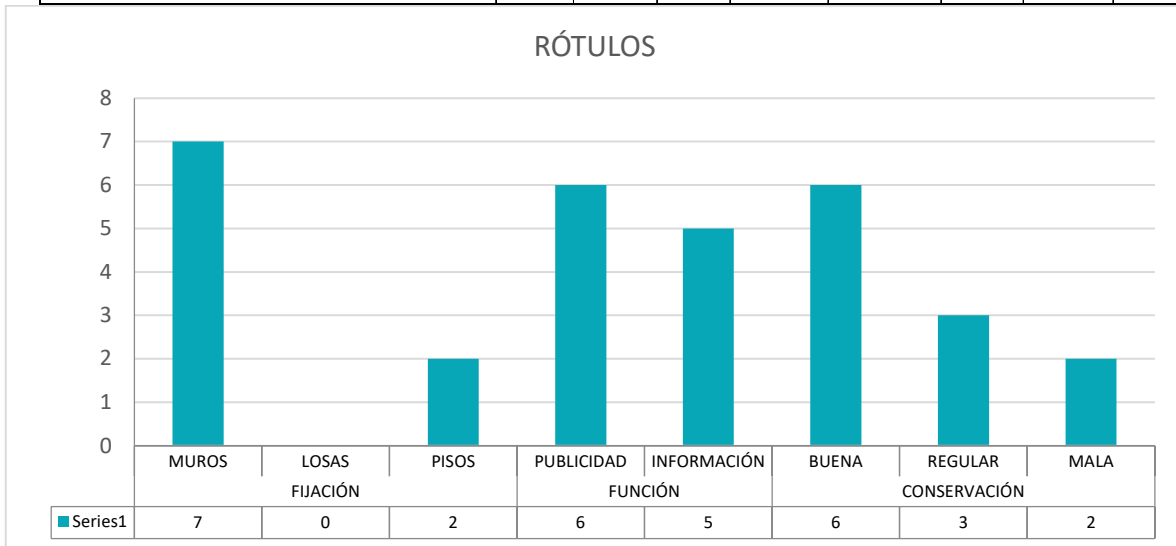


Figura V.25.- Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

Esta situación de alta actividad comercial se traduce en cambios o alteraciones en aspectos paisajísticos, esto en comparación con actividades socioculturales se muestra como un aumento también en las antenas colocadas en las azoteas e incluso como construcciones agregadas en las edificaciones, generando mayor irregularidad en las alturas.

ANTENAS								
No	CALLE	FIJACIÓN			CONSERVACIÓN			
		MUROS	LOSAS	PISOS	BUENA	REGULAR	MALA	
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.	0	1	0	0	1	0	0
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort	0	1	0	0	1	0	0
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luis González Gutiérrez	0	1	0	1	0	0	0
8	Plazuela Vasco de Quiroga	0	0	0	0	0	0	0
12	Calle Benito Juárez	0	1	0	1	0	0	0
13	Calle Ignacio Zaragoza	0	1	0	0	1	0	0
14	Calle El Nigromante	0	0	0	0	0	0	0
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)	0	0	0	0	0	0	0

SUMA		0	5	0	2	3	0	0
-------------	--	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

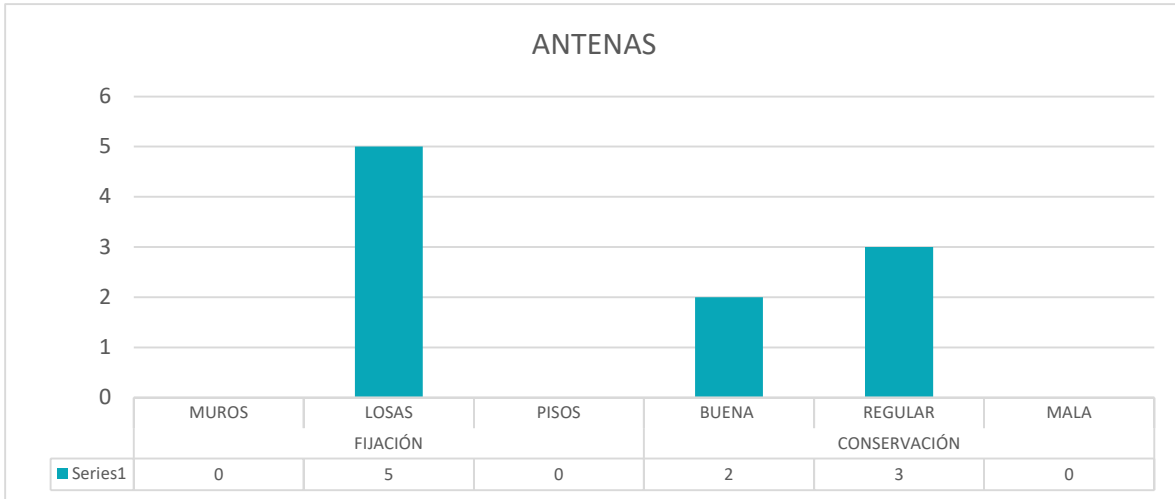


Figura V.26.- Tabla y gráfica de comparación de antenas en las calles peatonalizadas con actividad comercial.
Elaboración propia

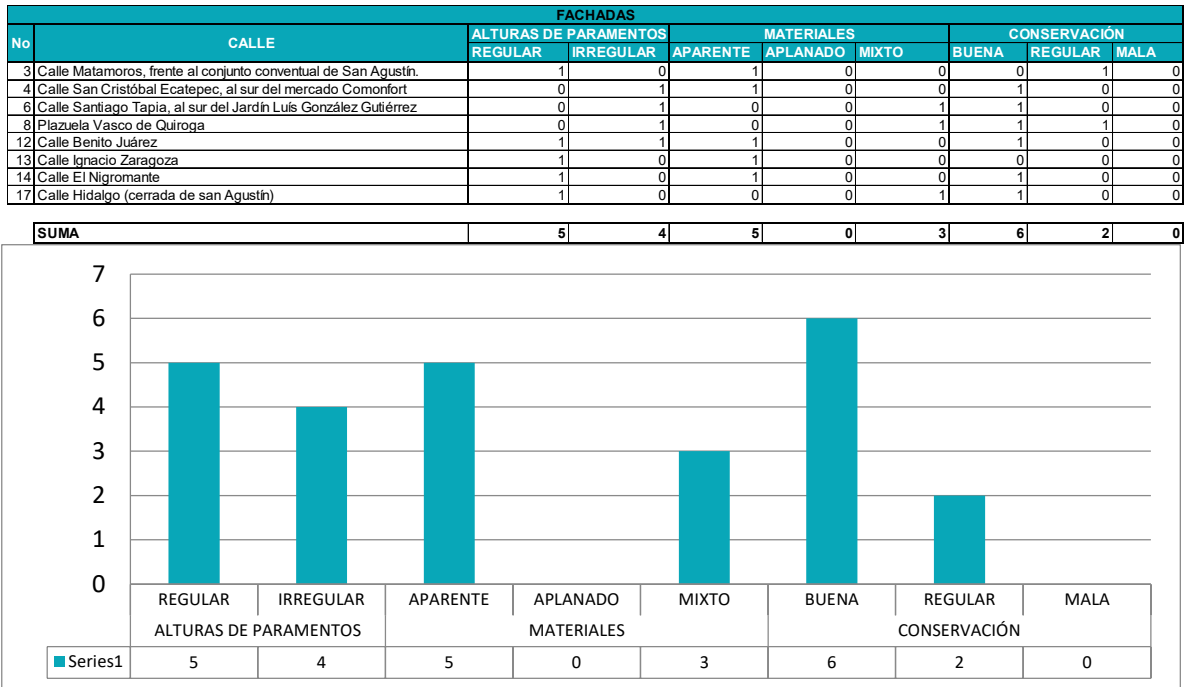


Figura V.27.- Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas con actividad comercial.
Elaboración propia

No	CALLE	BALCONES							
		INTEGRACIÓN			MATERIALES		CONSERVACIÓN		
		BUENA	REGULAR	MALA	CANTERÍA	HERRERÍA	BUENA	REGULAR	MALA
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort	1	0	0	1	1	0	1	0
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luis González Gutiérrez	0	1	0	1	1	1	0	0
8	Plazuela Vasco de Quiroga	0	0	1	1	1	1	0	0
12	Calle Benito Juárez	1	1	0	1	1	1	0	0
13	Calle Ignacio Zaragoza	0	0	0	0	0	0	0	0
14	Calle El Nigromante	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)	1	0	0	1	1	1	0	0
SUMA		3	2	1	5	5	4	1	0

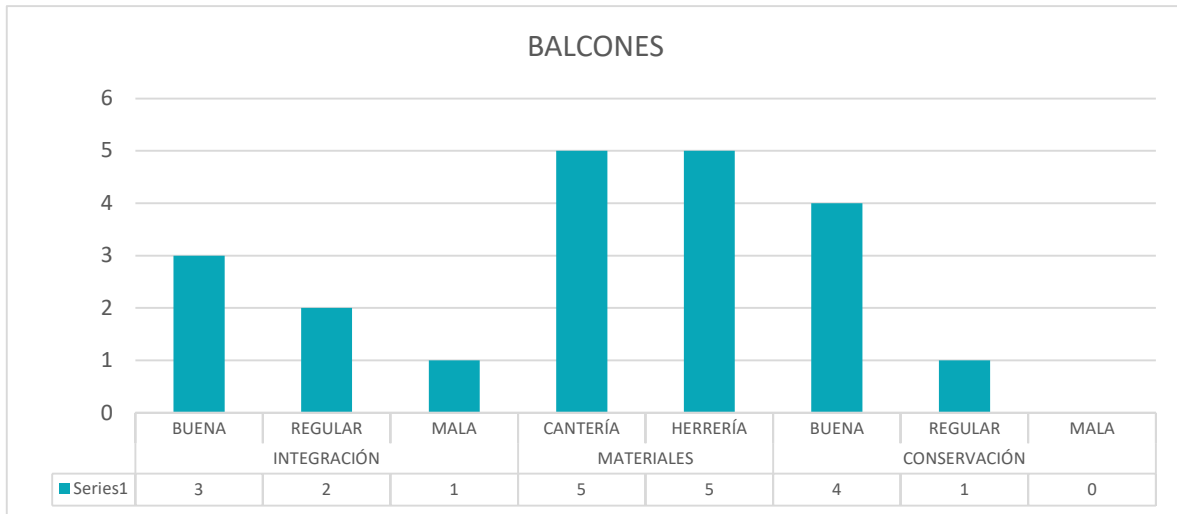


Figura V.28.- Tabla y gráfica de comparación de balcones en las calles peatonalizadas con actividad comercial.
Elaboración propia

En cuanto al apartado técnico, se puede observar una mayor necesidad de instalaciones, para dar servicio a las edificaciones que se encuentran en estas calles, en este caso la infraestructura observada fue las redes de agua potable, drenaje sanitario, drenaje pluvial, red eléctrica y alumbrado público.

INFRAESTRUCTURA							
No	CALLE	AGUA POTABLE		RED SANITARIA		RED PLUVIAL	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO
3	Calle Matamoros, frente al conjunto conventual de San Agustín.	1	0	1	0	1	0
4	Calle San Cristóbal Ecatepec, al sur del mercado Comonfort	1	0	1	0	1	0
6	Calle Santiago Tapia, al sur del Jardín Luis González Gutiérrez	1	0	1	0	0	1
8	Plazuela Vasco de Quiroga	1	0	1	0	1	0
12	Calle Benito Juárez	1	0	1	0	0	1
13	Calle Ignacio Zaragoza	1	0	1	0	0	1
14	Calle El Nigromante	1	0	1	0	1	0
17	Calle Hidalgo (cerrada de san Agustín)	1	0	1	0	1	0
SUMA		8	0	8	0	5	3

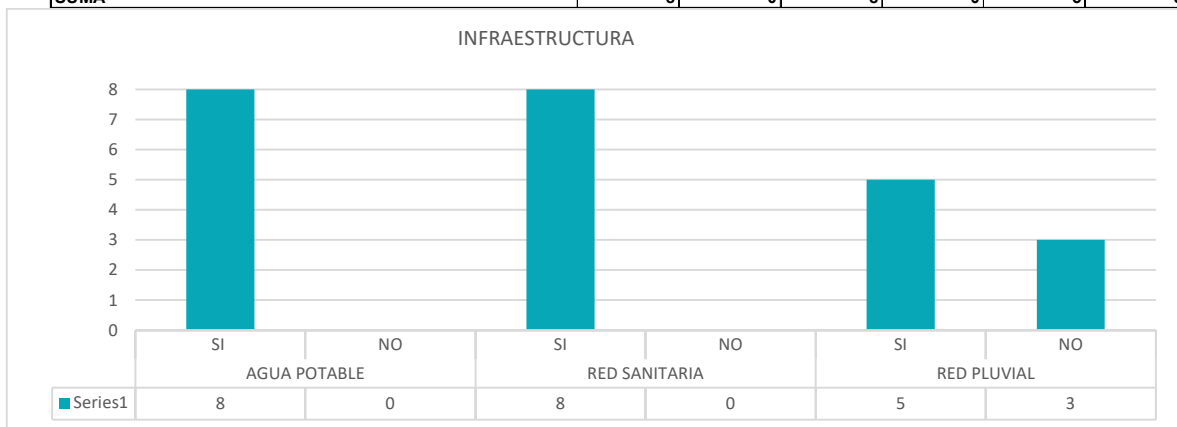


Figura V.29.- Tabla y gráfica de comparación de infraestructura.- en las calles peatonalizadas con actividad comercial.
Elaboración propia

Sobre ello se observa una necesidad lógica por servicios básicos como agua potable, drenaje sanitario, red eléctrica y alumbrado público. De estas instalaciones, la red eléctrica es la que se ve más afectada en cuanto a su estado de conservación, debido a que se observa en algunas calles (principalmente en aquellas menos transitadas) algunas instalaciones irregulares por parte de los comerciantes.



Figura V.30.- Tabla y gráfica de comparación de red eléctrica en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

Por su parte la red de alumbrado público, una respuesta similar en estas calles con menos tránsito de peatones, en algunas calles como la calle Matamoros frente al conjunto conventual de San Agustín y la calle San Cristóbal Ecatepec son las que muestran una red de alumbrado público dañada, faltante o inexistente.

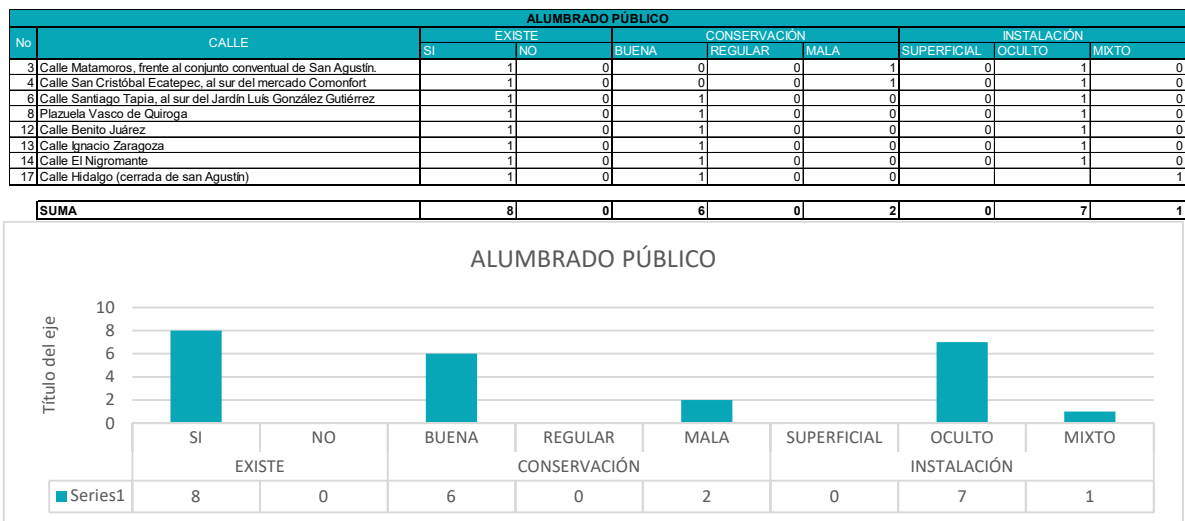


Figura V.31.- Tabla y gráfica de comparación de red de alumbrado público en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

Referente a la funcionalidad de estos espacios mayormente dedicados a la actividad comercial y de servicios, se observa que por las mañanas es cuando menos circulación de personas hay, siendo al medio día y por la noche cuando hay mayor actividad.

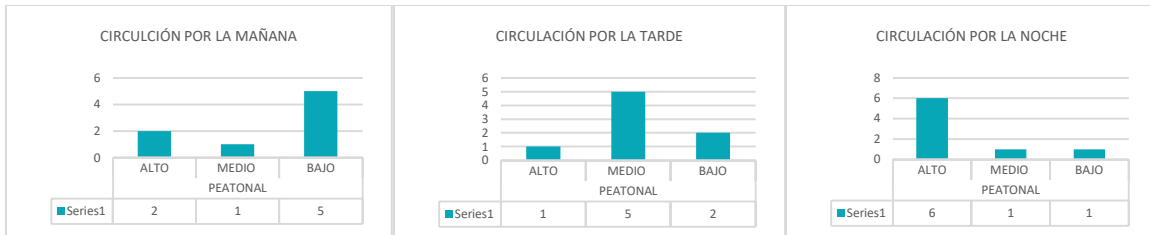


Figura V.32.- Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

Con respecto a la actividad comercial, se realizó el levantamiento de los comercios de las zonas analizadas, con la finalidad de conocer cómo es que se compone la actividad comercial de estas zonas, registrándose los siguientes:

No.	TIPO DE ESTABLECIMIENTO	CANTIDAD
1	Puesto de revistas	0
2	Bolero	0
3	Lotería	1
4	Local venta de comida	18
5	Templo	1
6	Peluquería	1
7	Bar	14
8	Sanitarios	2
9	Restaurante	2
10	Panadería	1
11	Dulcería	1
12	Tortillería	1
13	Instituto del artesano Mich.	0
14	Hotel	4
15	Café/ restaurante	15
16	Tienda departamental	2
17	Estacionamiento	2
18	Acencia de Autobus	2
19	Ropa	3
20	Marketing	1
21	Imprenta	1
22	Museo	0
23	Abarrotos	0
24	Unidad médica	0
25	Laboratorio clínico	1
26	Farmacia	1
27	Óptica	1
28	Joyería	0
29	Estética/ peluquería	1
30	Tienda de Electrodomésticos	0
31	Funeraria	1
32	Moneda de cambio	1
33	Banco	1
34	Tienda de conveniencia	1
35	Bazar	1
36	Librería	1
37	Centro cultural	1
38	Tatuajes	0
39	Alquiler de video juegos	0
40	Cine	0
41	Zapatería	1

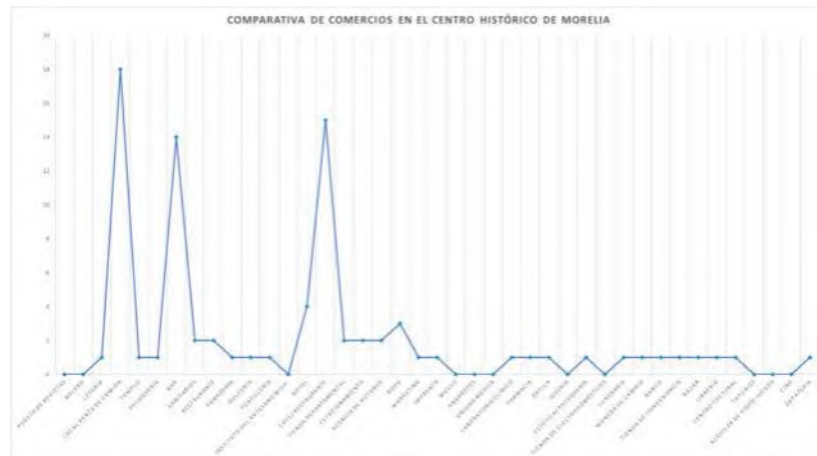


Figura V.33.- Tabla y gráfica de comparación de establecimientos comerciales en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

En primer lugar, se observan locales de venta de comida dirigidos a un público más informal, en segundo lugar, se encuentran los establecimientos formales para venta de comida como lo son los cafés y los restaurantes, en seguida se encuentran los centros nocturnos como bares y finalmente se encuentran aquellas edificaciones destinadas para servicios de alojamiento a personas como lo son hoteles. Estos son los cuatro establecimientos más recurrentes en estas zonas, los demás establecimientos se encuentran en un índice más bajo y menos propensos a repetirse.

Por último y para concluir con este apartado se revisaron los aspectos medio ambientales, tomando en consideración la situación general de limpieza de las calles, esta situación muestra que hay un sistema de recolección de basura que funciona de forma regular al no encontrarse saturación del mobiliario de basura por periodos prolongados.

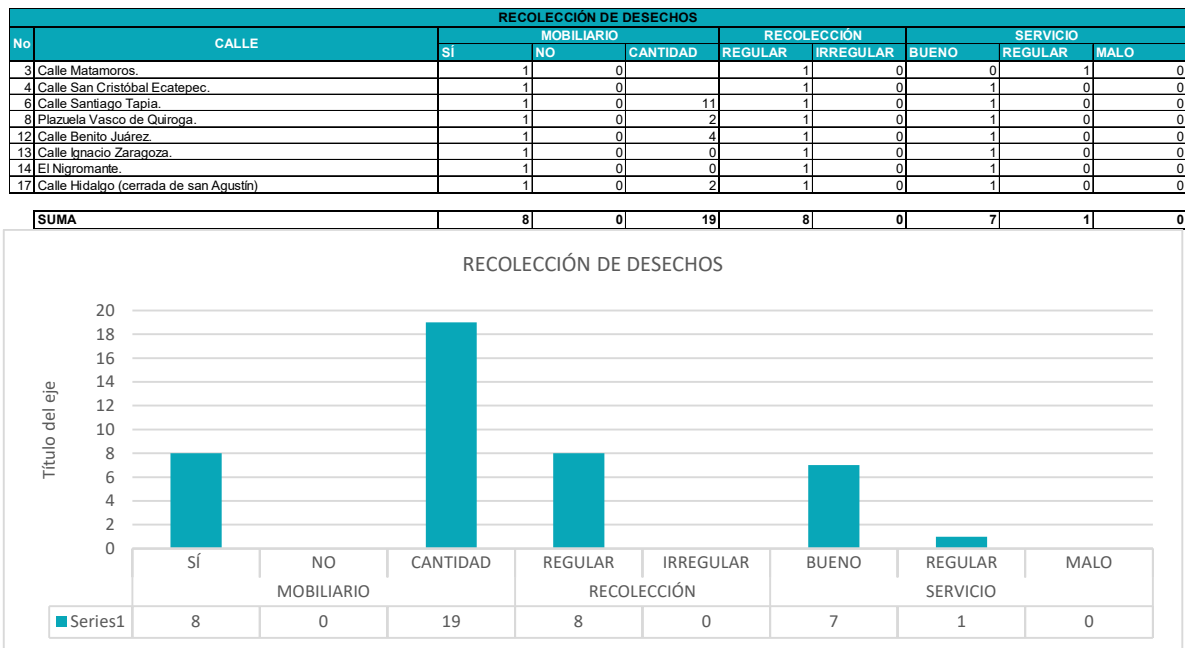


Figura V.34.- Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas con actividad comercial. Elaboración propia

Con respecto a la vegetación existente en estas calles, se observa que es abundante únicamente en la Plazuela Vasco de Quiroga y Santiago Tapia, ambas calles colindan con plazas públicas lo que justifica su condición. Por su parte, en los casos de El Nigromante e Ignacio Zaragoza, la cantidad de vegetación es menor y corresponde al diseño que se aplicó en todas las calles del último periodo de peatonalización de Morelia.

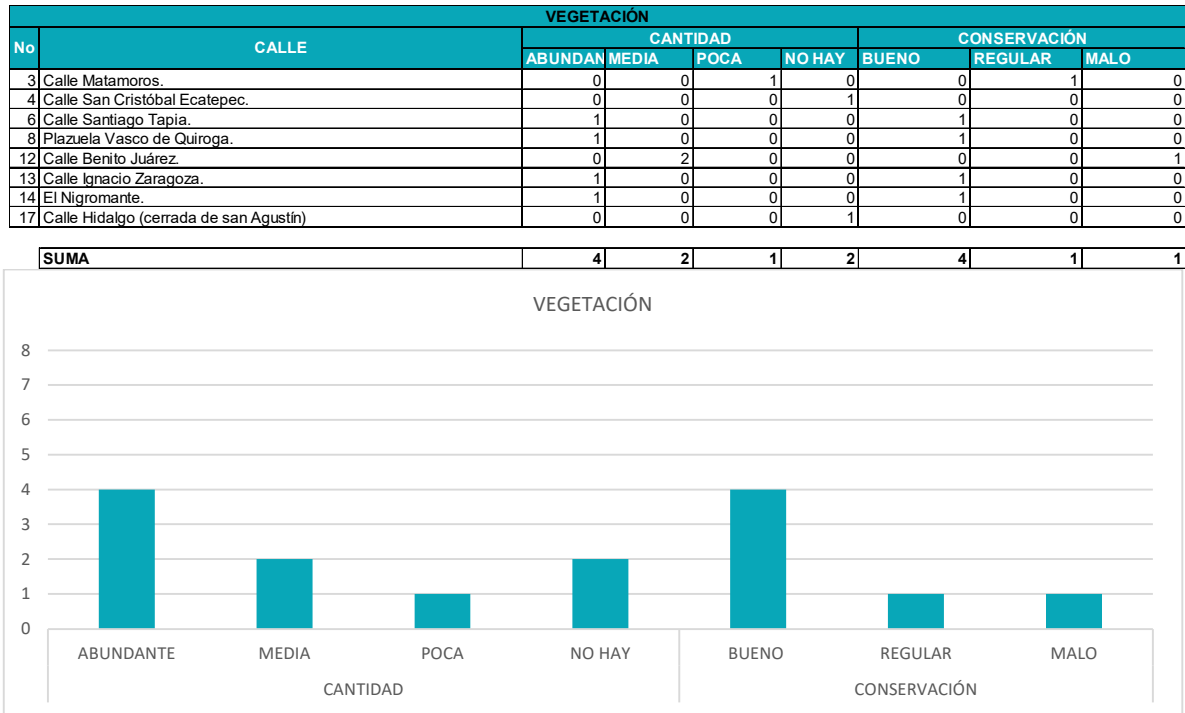


Figura V.35.- Tabla y gráfica de comparación de vegetación en las calles peatonalizadas con actividad comercial.
Elaboración propia

5.3.3 Comercial/ habitacional

Finalmente, la última categorización de las calles refiere a aquellas que median la convivencia entre la actividad económica y la habitacional. Estos espacios, se caracterizan por tener una actividad comercial dirigida a satisfacer necesidades básicas de la vida cotidiana, y no solo a incentivar el turismo.

El primero de estos espacios es el que se ubica en Plaza Rayón, como ya se ha mencionado con anterioridad en este capítulo, una de las características que aún permiten que se conserven usos de suelo habitacionales es la localización de estas calles. Pues al encontrarse más alejadas del núcleo fundacional, existe una menor especulación y búsqueda de plusvalía, permitiendo así mediar las necesidades entre comercio y habitación.



Figura V.36.- Fotografía de la Plaza Rayón, febrero 2021. Fuente: Gabriel Cortés Mancera

El segundo espacio que pertenece a esta clasificación es la calle Mariano Jiménez, en el caso de esta vialidad se observan las necesidades del uso de suelo habitacional, éstas no fueron consideradas a profundidad ya que no se dota de espacios para estacionamiento, por lo que los usuarios locales han tenido que acondicionar estos espacios, llevándolas a convertirse en una calle semi peatonal.



Figura V.37.- Fotografía de la calle Mariano Jiménez, febrero 2021. Fuente: Alberto González Villafan.

Por su parte, la calle Bartolomé de las casas, que se encuentra al norte del Jardín Héroes del 47, es otra vialidad que busca mediar las necesidades de ser una calle semi-peatonal, compartiendo usos de suelo tanto comercial como peatonal. En esta calle, al igual que en las dos anteriores, se observa una necesidad no atendida de los habitantes, que no cuentan con espacios de aparcamiento de los vehículos privados.



Figura V.38.- Fotografía de la calle Bartolomé de las Casas, febrero 2021. Fuente: Alberto González Villafan.

En el caso del Callejón del Romance es un espacio peatonal reconocido por los habitantes de la ciudad de Morelia. Este andador que se ubica en la parte oriente de la zona centro, es reconocido por ser un andador para el disfrute de ciudadanos y turistas, por su ubicación. En esta calle aún existen edificaciones con usos de suelo habitacionales, sin embargo, se observa -al igual que en las otras vialidades pertenecientes a esta clasificación- edificaciones destinadas a la actividad económica.



Figura V.39.- Fotografía del Callejón del Romance, febrero 2021. Fuente: Alberto González Villafan.

Finalmente, se identifica la calle Miguel Bernal Jiménez, en el caso de esta vialidad, se observan algunas condiciones que no cumplen con lo mencionado anteriormente.⁶ Si bien no existen viviendas propiamente en esta vialidad, sí existe una calle cerrada a la que únicamente se puede tener acceso desde esta calle, en ella se encuentran edificaciones destinadas al uso habitacional. Es por ello que se toma en consideración para esta clasificación.



Figura V.40.- Fotografía de la calle Miguel Bernal Jiménez, febrero 2021. Fuente: Gabriel Cortés Mancera.

Pasando a los análisis, en esta categoría no se observa saturación de publicidad y rótulos en general, al estar mediando las necesidades de habitabilidad y comercio se mantiene controlado de información.

No	CALLE	PUBLICIDAD								
		FIJACIÓN			SATURACIÓN			CONSERVACION		
		MUROS	LOSAS	PISOS	BAJA	MEDIA	ALTA	BUENA	REGULAR	MALA
9	Calle Mariano Jiménez	1	0	0	1	0	0	0	1	0
10	Calle Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	1	0	0	1	0	0	1	0	0
11	Callejón del Romance	0	0	1	1	0	0	1	0	0
15	Calle Miguel Bernal Jiménez	1	0	0	1	0	0	1	0	0
16	Plaza Rayón	1	0	1	1	0	0	1	0	0
SUMA		4	0	2	5	0	0	4	1	0

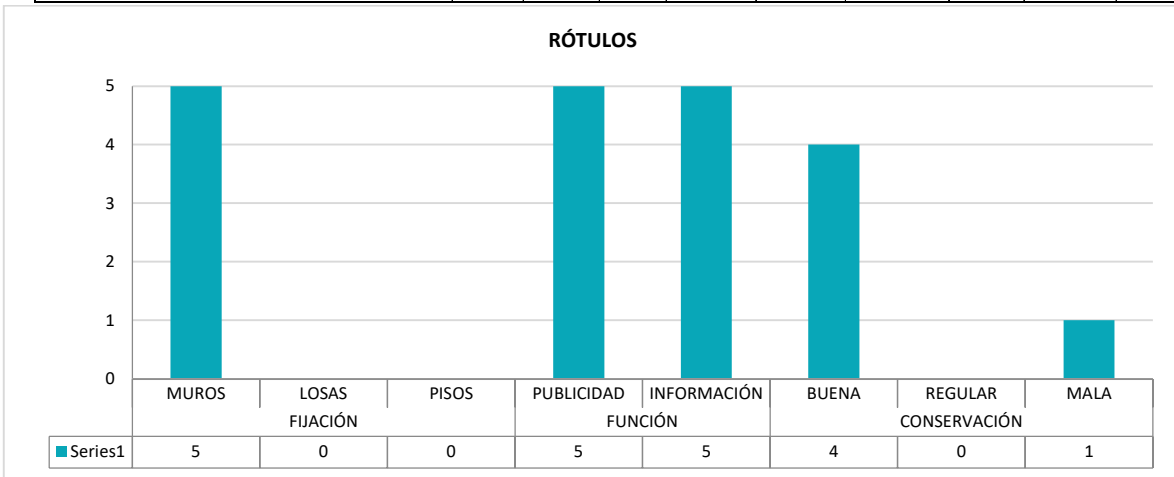


Figura V.41.- Tabla y gráfica de comparación de rótulos en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

⁶ Retomando la consideración hecha donde se presume que mientras más alejadas se encuentren del primer cuadro de la ciudad, se conservarán más edificaciones destinadas al uso de suelo habitacional.

Por su parte las fachadas presentan una mayor irregularidad en el perfil urbano, esta condición surge a partir de que en ellas se observan más agregados en azoteas, contrario a lo que se podría pensar parece ser que las necesidades de habitar un espacio en el centro histórico requieren de un mayor acondicionamiento que el hecho de destinarlo al comercio.

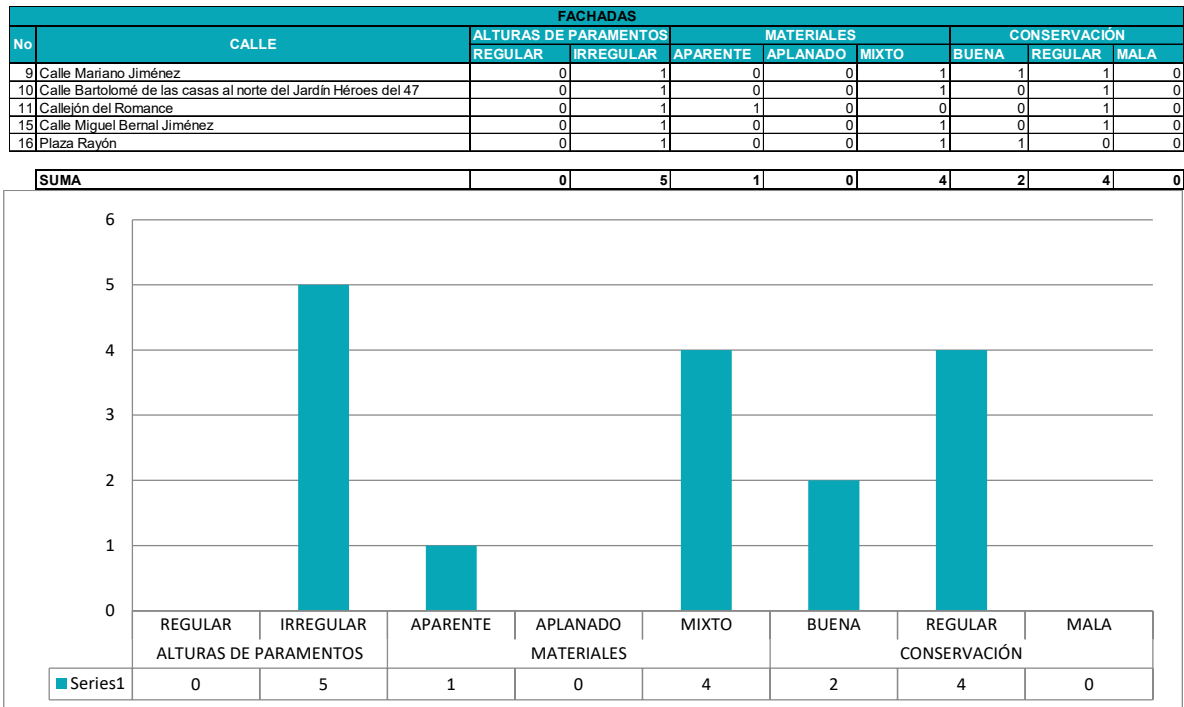


Figura V.42.- Tabla y gráfica de comparación de fachadas en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Con respecto al apartado técnico, al igual que en las calles catalogadas de tipo comercial se denota una necesidad por los servicios básicos de infraestructura, considerándose como necesarios los de drenaje sanitario, agua potable, red eléctrica y alumbrado público.

INFRAESTRUCTURA										
No	CALLE	AGUA POTABLE		RED SANITARIA		RED PLUVIAL		ALUMBRADO		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	NO
9	Calle Mariano Jiménez	1	0	1	0	0	0	1	1	0
10	Calle Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	1	0	1	0	0	0	1	1	0
11	Callejón del Romance	1	0	1	0	1	0	1	1	0
15	Calle Miguel Bernal Jiménez	1	0	1	0	1	0	0	1	0
16	Plaza Rayón	1	0	1	0	1	0	1	1	0
SUMA		5	0	5	0	3	2	5	0	0

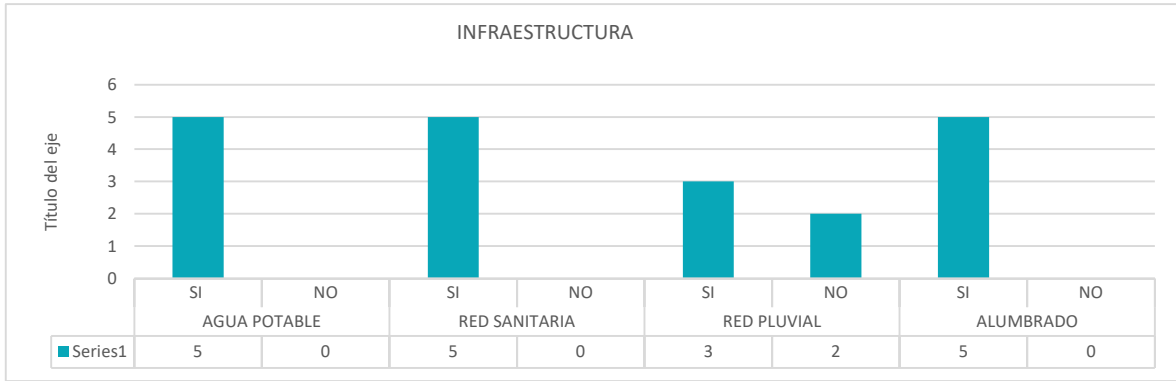


Figura V.43.- Tabla y gráfica de comparación de infraestructura en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Por su parte la red eléctrica se conserva en buenas condiciones, por el contrario de aquellas calles que están destinadas exclusivamente a la actividad económica, esto se debe a que al existir comercio controlado no se tienen el problema de instalaciones clandestinas para la toma de luz sin contrato.

RED ELÉCTRICA										
No	CALLE	TENSIÓN			DISPOSICIÓN			CONSERVACIÓN		
		BAJA	MEDIA	ALTA	VISIBLE	OCULTA	MIXTA	BUENA	REGULAR	MALA
9	Calle Mariano Jiménez	1	1	0	0	0	1	0	1	0
10	Calle Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	1	1	0	1	0	0	1	0	0
11	Callejón del Romance	1	1	0	0	0	1	1	0	0
15	Calle Miquel Bernal Jiménez	0	1	0	1	0	0	0	1	0
16	Plaza Rayón	0	1	0	0	0	1	1	0	0
SUMA		3	5	0	2	0	3	3	2	0

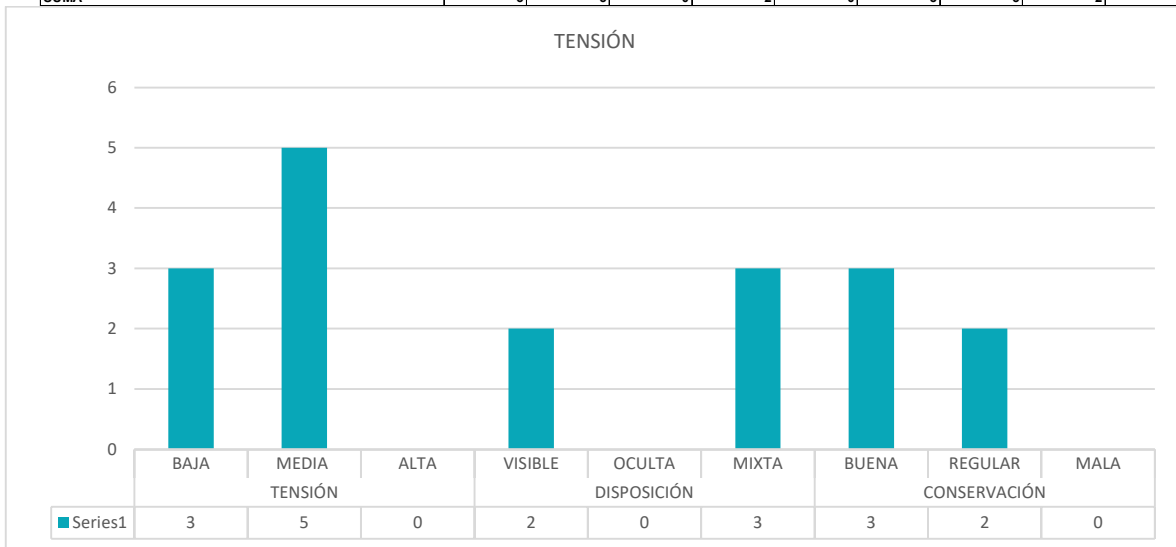


Figura V.44.- Tabla y gráfica de comparación de red eléctrica en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Con respecto a las circulaciones, se observan menores flujos de personas transitando por estas calles, pero bajo el mismo patrón, en la mañana se tienen una menor cantidad de personas y a medida que va transcurriendo el día el flujo va aumentando. Este patrón sin embargo no es tan notorio como en los espacios comerciales, y solo se ve reflejado en algunas calles cercanas a centros de actividad nocturna como bares.

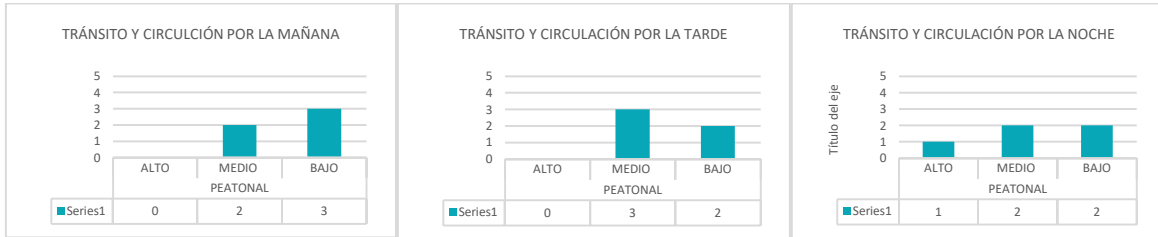


Figura V.45.- Tabla y gráfica de comparación de circulación peatonal en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Con respecto a la actividad económica de estas calles se aprecia un comportamiento singular, como se puede observar en la gráfica de la figura V.45 aunque entre los establecimientos más recurrentes siguen encontrándose los restaurantes y los cafés, ahora comienzan a figurar otros rubros como los estacionamientos y las tiendas de abarrotes, lo que muestra necesidades por satisfacer.

No.	GIRO	CANTIDAD
1	Bar	1
2	Restaurante	3
3	Hotel	1
4	Café/ restaurante	8
5	Estacionamiento	3
6	Ropa	1
7	Abarrotes	2
8	Unidad médica	1
9	Laboratorio clínico	1
10	Óptica	1
11	Joyería	1
12	Estética/ peluquería	1
13	Tienda de Electrodomésticos	1
14	Banco	1
15	Tatuajes	1
16	Alquiler de video juegos	1
17	Cine	1

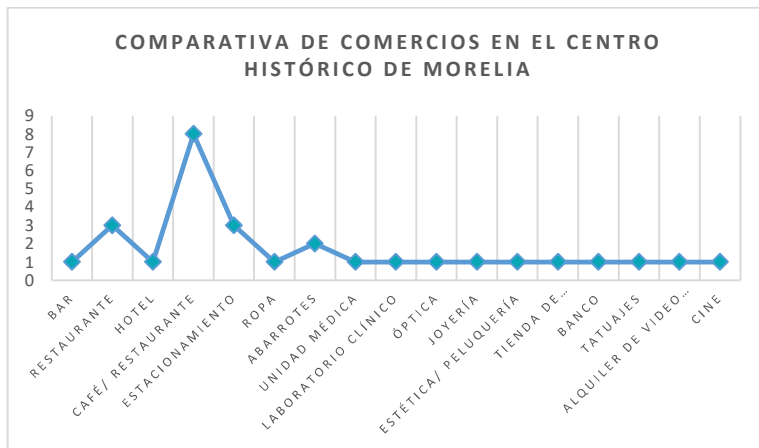


Figura V.46.- Tabla y gráfica de comparación de actividad económica en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Finalmente, en el apartado medio ambiental se observan condiciones buenas en la limpieza general de la zona, ya que cuenta con el mobiliario necesario en cuatro

de las cinco calles, además la recolección de basura se programa de forma periódica.

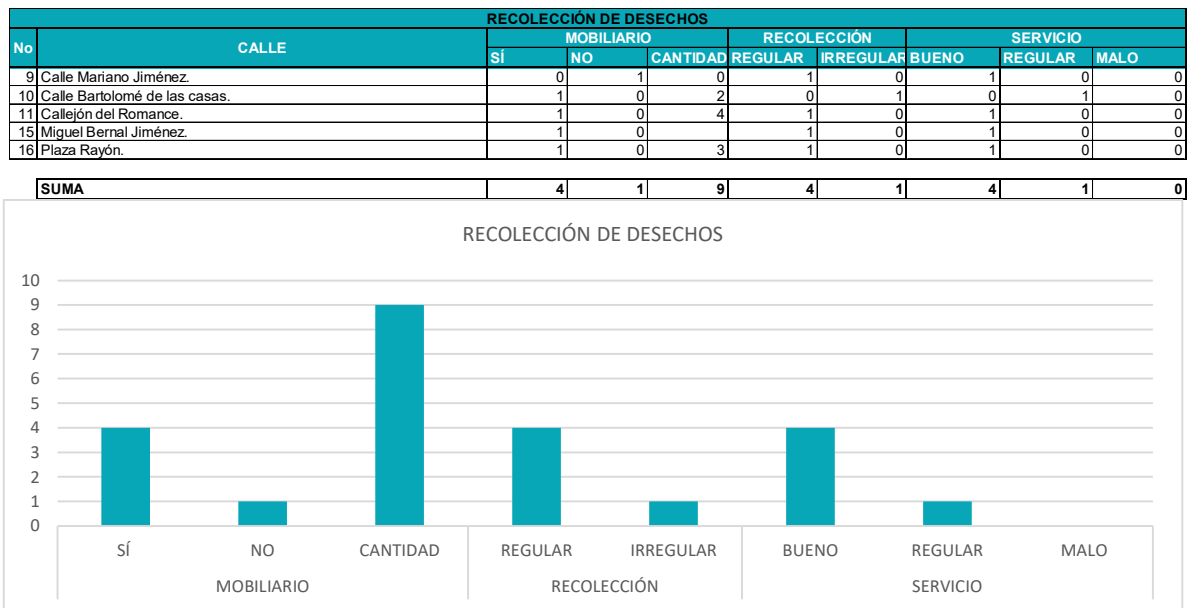


Figura V.47.- Tabla y gráfica de comparación de recolección de desechos en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Por su parte la vegetación es abundante en las calles Bartolomé de las Casas y el callejón del Romance, mientras que en las calles Mariano Jiménez, Miguel Bernal Jiménez y Plaza Rayón no tienen vegetación tan abundante.

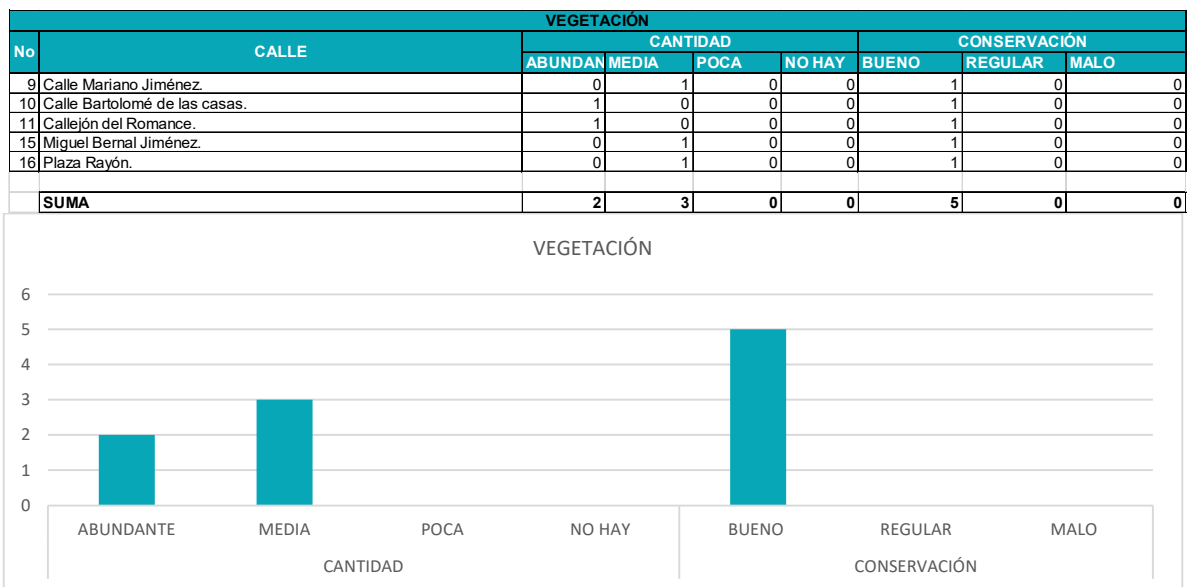


Figura V.48.- Tabla y gráfica de comparación de vegetación en las calles peatonalizadas categorizadas como comercial/habitacional. Elaboración propia.

Reflexiones

Una vez que se realizaron los análisis para la valoración de los efectos de la peatonalización del centro histórico en la ciudad de Morelia, se puede afirmar que la ubicación y el contexto inmediato en que se encuentran las calles que se pretendan peatonalizar tendrán un gran peso en el papel que éstas desarrollarán en la ciudad. Esto quiere decir que no todas las calles peatonalizadas en el centro histórico de Morelia pueden ser consideradas como un referente de buena aplicación y mucho menos como casos de éxito puesto que todas ellas tienen diferentes aciertos y errores.

Por lo tanto, será necesario aclarar que ningún proceso de peatonalización por sí mismo podrá mejorar la calidad urbana, sino que se debe buscar llevar a la interconexión de los diferentes puntos de la ciudad a través de sendas que permitan la peatonalidad de la ciudad, para ello es necesaria la implementación de una política pública integral que busque la mejora de la calidad urbana de forma holística. Estas políticas deberán incluir un plan integral para la mejora de la imagen urbana a partir del uso de intereses comunes entre los diferentes usuarios, que pueda ser aplicada tanto a mobiliario, señalética y entre otros, al uso de suelo. Esto significa que el espacio será visto como un elemento integrador de la sociedad, permitiendo la equidad y la diversificación de usos, pero únicamente será posible mediante la reglamentación y normatividad necesaria para evitar la saturación de usos de suelo comercial.

Sin duda estos análisis realizados no son la verdad absoluta de lo que se requiere para lograr la peatonalidad de una ciudad, pero son un pequeño paso para el acercamiento a generar ciudades integrales que permita la convivencia de todas las necesidades de sus habitantes donde no se condene a los vehículos, si bien es cierto que no son el modelo óptimo de desplazamiento, también es parte de una etapa de la historia y el querer borrarlo es igual de malo como el mitificarlo. De ese modo, tras haber realizado estos análisis se observan algunas carencias, como la falta de una clasificación consistente de la vegetación existente en estas calles, la construcción de rutas de conexión entre los hitos de la ciudad, la

medición de la contaminación auditiva y el levantamiento y clasificación del uso de suelo actual; estos análisis nos permitirían tener una visión más completa.

Conclusiones

La hipótesis planteada al inicio de esta investigación, declaró que las acciones de peatonalización del centro histórico de Morelia iniciaron bajo la influencia de proyectos surgidos principalmente en Europa, América Latina y ciudades metropolitanas de México. En estos proyectos a nivel local los resultados en la calidad urbana han impactado de manera heterogénea, en función de las características específicas de cada vialidad, tanto en los aspectos paisajísticos, técnicos, funcionales, económicos, sociales y medioambientales.

Esta hipótesis se conforma de dos ideas, la primera de ellas sugiere que la peatonalización del centro histórico de Morelia surgió como reflejo del entendimiento de las administraciones públicas ante proyectos que habían surgido y estaban surgiendo a nivel internacional, el cual buscaba dignificar la calle como espacio de uso del peatón. Esta idea considera que las diferentes administraciones públicas en turno, intentaron llevar a la práctica lo observado en países europeos durante esa época, el cual era un intento por revitalizar el uso del centro histórico.

Si bien en algunas ciudades europeas sí se buscaba este fin en ciertos casos, en México el trasfondo cambia. La reconstrucción de los sitios fundacionales de ciudades como Wilhelmshaven en Alemania o Copenhagen, en Dinamarca, durante la década de los años cuarenta del siglo XX, era una preocupación constante, que requería de grandes sumas económicas, difícilmente alcanzables gracias a una economía dolidada causada por la Segunda Guerra Mundial. Ante ello, surgió como alternativa la puesta en marcha de los primeros corredores comerciales sobre calles que estaban siendo peatonalizadas.

Es importante recordar que el primer modelo de calle peatonal surgió en Alemania en las ciudades de Wilhelmshaven, Lippstadt y Bonn, estos como modelos de corredores comerciales peatonales. Esto sugiere que el primer acercamiento de la peatonalización de las calles iba encaminado a favorecer el modelo urbano comercial para estimular la economía y no para favorecer la movilidad o la calidad urbana. Sin embargo, esta situación sobre el uso de suelo de los espacios

urbanos no permanecería así durante mucho tiempo, ya que los primeros proyectos de peatonalización para corredores comerciales permitieron observar nuevas dinámicas de uso, comportamiento y apropiación del peatón sobre el espacio urbano peatonalizado, en los que ahora la interacción entre usuarios se tornaba nuevamente personal y amena. Por ello, se comenzaría a buscar un nuevo objetivo sobre estos procesos, lo que finalmente se traduciría en la búsqueda de la dignificación del espacio vial urbano, en pro del peatón viandante.

Ahora bien, en el contexto mexicano no existía tal impacto a causa de la Segunda Guerra Mundial como en las ciudades europeas, sin embargo, la búsqueda constante por mejorar la situación económica del país favoreció el desarrollo de la industria automotriz durante la primera mitad del siglo XX. Recordando que inicialmente la adquisición de los vehículos de motor representaba más una cuestión de capacidad adquisitiva que una necesidad de desplazamiento, sin embargo, los modelos de producción automotriz en masa de mediados del siglo XX permitieron que la adquisición de vehículos motorizados estuviera al alcance de un mayor número de usuarios, por lo que la presión política para acondicionar la infraestructura aumentó. Esta situación llevaría al país a alcanzar grandes niveles de producción de vehículos automotores que, si bien no fue el único factor, sí favoreció el crecimiento a nivel territorial de las ciudades, detonando la gentrificación y estableciendo en los centros históricos usos de suelo que promovían una economía de tipo capitalista.

Fenómenos como la gentrificación, la descentralización y la constante transformación morfológica de las ciudades ayudarían a establecer nuevas necesidades que llevarían a las administraciones públicas a buscar alternativas para revitalizar el espacio urbano edificado en los centros históricos, apareciendo así la aplicación de los primeros proyectos de peatonalización que buscaban incrementar las actividades cotidianas en las zonas centro de las ciudades.

En el caso de Morelia, la aparición de los proyectos de peatonalización surgió durante la década de los años setenta debido a múltiples causas. Las condiciones de crecimiento económico que se vivían en el país durante la época, la gentrificación, la descentralización, y el crecimiento expansivo de las ciudades

tratarían de ser sobrellevadas con acciones como la peatonalización de algunos puntos aislados sobre calles como Hidalgo, Fray Juan de San Miguel y las calles a los costados de la Catedral de Morelia, con lo cual se buscaba crear nuevamente interés en la población para caminar el centro histórico, aludiendo a actividades tradicionales como el “portalear”. Esta idea plantea que el crecimiento exponencial de las ciudades mexicanas en el siglo XX, fue acelerado por el crecimiento económico durante la década de los años cincuenta, impulsando el desarrollo de infraestructura vial y el crecimiento de la población, lo que ocasionó que el peatón fuera desplazado con mayor rapidez como usuario principal de las calles, por lo que hay una correlación entre el desarrollo económico y la gentrificación de la ciudad, promoviendo el abandono de la zona centro de las ciudades y abriendo una necesidad de revitalizar los centros históricos.

Recordando que el urbanismo del siglo XX es un proceso de reestructuración del tejido urbano, en el que un modelo económico capitalista se sobrepone a las necesidades de habitabilidad de los espacios, es entonces lógico considerar que esta situación propició el crecimiento de la mancha urbana, favoreciendo la creación de colonias para uso habitacional en las periferias del tejido urbano y el aumento de plusvalía en las zonas centro, por lo que dicha situación rebasó la capacidad de regulación de las autoridades gubernamentales de su momento. Entonces, los procesos de desarrollo económico ayudarían a la transformación del país, pasando de una nación esencialmente rural en la etapa decimonónica, a ser una urbe heterogénea ya para mediados del siglo XX, pero difícilmente regulable por el acelerado crecimiento urbano.

Ya para la década de los años sesenta y con una alta producción en masa de los vehículos automotores, iniciaría una nueva tendencia de adquisición por parte de los usuarios, en la que ya no solo las clases sociales más altas tendrían acceso a este tipo de vehículos, sino que ahora se abriría la posibilidad a la clase media-alta. Esta situación, propiciaría a su vez un auge en la industria de construcción, la cual tuvo que solventar las nuevas necesidades para dotar de infraestructura carretera, desde terracerías hasta pavimentaciones, lo que contribuyó al desarrollo económico y al crecimiento de las ciudades. Sin embargo, en México la

normatividad aplicable no empezaría a limitar la pérdida de espacio urbano que el peatón viandante estaba viviendo sino hasta el año 2014, y esto de a manera de recomendación con la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón.

Esta situación sugiere que la primera etapa de peatonalización en Morelia se encuentra en el primer cuadro de la ciudad, y responde a la necesidad de reactivar las actividades socioculturales de la zona, en tanto que las etapas de peatonalización posteriores que se desarrollaron entre la década de los años ochenta y el nuevo milenio, buscaban menguar la pérdida del espacio peatonal frente al incremento de vehículos motorizados. Finalmente, la última etapa de peatonalización en Morelia durante el siglo XXI, representa la puesta en marcha de un programa holístico de desarrollo urbano a largo plazo, bajo un esquema de peatonalización de la ciudad que permitiera la transformación de la ciudad bajo las nuevas tendencias de desarrollo urbano sostenible, sin embargo, este objetivo planteado por parte de las autoridades no se ve reflejado en la realidad actual de la ciudad.

Por lo anterior, se puede considerar que cada etapa ha estado sujeta a objetivos propios y diferentes entre sí, que no están relacionados a la calidad urbana de la ciudad, pero que inciden en ella debido a las nuevas condiciones de uso del espacio urbano que generan al interactuar con el usuario y la ciudad. Asimismo, los objetivos de cada etapa, no están representados sobre los resultados reales debido a que en la mayoría de los casos de peatonalización de la ciudad, el aspecto en común que se ha visto favorecido es el del comercio, con excepción de las calles que corresponden al primer periodo de peatonalización de la ciudad, en este caso en específico parecen haberse convertido en calles representativas de la ciudad y de la memoria colectiva de los habitantes de Morelia, siendo puntos de reunión y parte esencial de actividades de esparcimiento social para niños y jóvenes principalmente.

La segunda idea que complementa la hipótesis dice que el impacto de la peatonalización en el centro histórico de Morelia no está solo en función de los proyectos, sino también de su contexto inmediato que cambia de acuerdo a la

zona, la actividad sociocultural y el medio ambiente, por lo que los resultados son heterogéneos en el entramado urbano.

Recordemos que, de acuerdo a la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, para la ciudad digna se busca:

Construir ciudades equitativas, justas, seguras, sanas, a escala humana, con cero muertes o lesiones permanentes por accidentes viales, en las que caminar no sólo sea un acto posible y deseable, sino también un acto agradable y gratificante, base de la convivencia entre la ciudadanía.

Dicha situación, como se mencionó, en el caso mexicano en muchas ocasiones buscó impulsar la actividad social en sus centros históricos, sumado a promover que el uso de suelo sea mixto, apoyando la diversidad funcional y dotando de múltiples usos y servicios el espacio urbano edificado. De acuerdo con lo mencionado en la hipótesis, se considera entonces que existen diferentes resultados, los cuales varían dependiendo del contexto inmediato de cada proyecto. Si bien esta idea es cierta ya que el resultado obtenido de las diferentes calles analizadas ha sido heterogéneo, se considera también que a partir de la peatonalización de las calles del centro histórico de Morelia se ha apoyado casi en su totalidad al desarrollo de la actividad comercial, haciendo más difícil la labor de diversificar el uso de suelo en esta zona centro.

Por lo anterior, como se pudo observar, la diversificación de uso de suelo del espacio urbano edificado tras la peatonalización dista de la realidad, pues como es evidente en la clasificación de usos de suelo tipificados en el capítulo cinco de este documento, los usos de suelo predominantes están en función de la actividad comercial, seguidos de las actividades sociales y de recreación, y se observa un muy bajo índice de uso habitacional. Por lo anterior, se considera que las acciones de peatonalización deben estar apoyadas por una política integral que permita una estrategia holística para incentivar el uso del espacio habitacional en el centro histórico.

Ahora bien, la construcción de peatonalizaciones se da como espacios aislados, en los cuales no existe una ruta de conexión trazada entre cada uno de los proyectos, sin incentivar a los usuarios a recorrer la ciudad y aportando poco a la

peatonalidad. Esta situación es importante, debido a que los procesos de peatonalización son la herramienta para ayudar a la mejora de la calidad urbana, eso significa que ningún proceso de peatonalización por sí mismo podrá mejorar la calidad urbana de una ciudad, sino que se debe buscar llevar a la interconexión de los diferentes puntos de la ciudad a través de sendas que permitan la peatonalidad y el disfrute de todo el conjunto urbano.

Esto significa que para que un espacio peatonal sea visto como un elemento integrador de la sociedad que permita la equidad y la diversificación de usos, será necesario apoyar mediante diferentes programas las restricciones necesarias para evitar que toda la ciudadanía busque el mismo fin: el económico. Sumado a ello, se debe apoyar los modelos de desarrollo urbano integrales, con rutas culturales y sociales dentro del centro histórico. Esta situación se debe explorar no solo desde el aspecto económico que promueva el turismo, sino que debe explorar el interés del usuario local, que permita disminuir la gentrificación de los centros históricos.

Con respecto a las aportaciones de la presente investigación, tras haber revisado el antecedente histórico de los procesos de peatonalización y su aplicación en México desde el caso del centro histórico de Morelia, se detectó que aún existe un gran rezago en temas de peatonalización para las ciudades mexicanas, por lo que este documento ayuda a disminuir la brecha entre el trabajo teórico y el trabajo práctico de la puesta en marcha de las llamadas “ciudades peatonales”. Este aspecto es importante, debido a que permite una aproximación sobre el entendimiento y la aplicación de estrategias de acción que permitan construir ciudades más sostenibles y a su vez conserven el patrimonio construido y apoyando a un modelo de ciudad que haga al peatón sentirse libre de transitarla.

A continuación, se proponen estrategias que se consideran importantes en las intervenciones de peatonalización en áreas históricas para lograr calidad urbana.

- Se deberá incluir el análisis detallado del entramado urbano a intervenir en un proceso de peatonalización, buscando establecer los principales hitos y puntos de reconocimiento colectivo de una ciudad, con el

fin trazar una ruta que permita la peatonalidad del conjunto urbano y no solo de espacios y calles aisladas.

- Las políticas de desarrollo urbano deberán estar encaminadas a la regulación de uso de suelo del espacio urbano edificado, buscando diversificar las actividades y favoreciendo en su caso el uso habitacional, sociocultural, turístico de los centros urbanos.
- Se deberán apoyar a la creación de programas sociales de conservación del espacio urbano edificado, que incentive la conservación, restauración y adecuación del patrimonio edificado para su uso habitacional, satisfaciendo las necesidades de uso actuales.
- En conjunto de concesionarias y administraciones del transporte público, se deberá trabajar en la creación de estrategias que incentiven la peatonalidad de la ciudad a través de la reestructuración de las rutas del transporte público existente, así como la dosificación y regulación de la cantidad de transporte público permitido en las diferentes zonas de la ciudad.
- Se deberán establecer planes que incentiven al uso de modelos de desplazamiento alternativos en la ciudad, los cuales deberán de contener una red integral de rutas que permita la continuidad a través de toda la ciudad, y no solo corredores aislados en los bulevares y calles principales de la ciudad.

En segundo lugar, en esta investigación se analizaron los efectos tanto positivos como negativos de la aplicación de la peatonalización, partiendo desde el caso del centro histórico de Morelia. Por ello, este documento permite dotar de herramientas a las administraciones públicas de las ciudades mexicanas para la toma de decisiones para futuros proyectos que incluyan la peatonalización del entorno urbano edificado. Este aspecto cobra relevancia ya que las ciudades en el futuro a corto, mediano y largo plazo deberán buscar un reordenamiento urbano más eficiente y sostenible, que optimice el uso de recursos técnicos, económicos y ambientales. De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), durante la asamblea general de 2019 se declaró el periodo 2021-2030 como la

década de Restauración de Ecosistemas,¹ esto significa que el desarrollo urbano de las ciudades deberá satisfacer las necesidades de la población desde un enfoque holístico que permita disminuir los efectos negativos que tiene la mancha urbana de las ciudades sobre el planeta. Por ello, es necesario tener una evaluación objetiva sobre la eficacia de acciones puestas en marcha, como es el caso de la peatonalización, lo cual permitirá mejorar la toma de decisiones para el futuro.

Finalmente, tras haber revisado los alcances de la presente investigación, y el cumplimiento de los objetivos planteados en un principio, se puede considerar que se cumplieron, aunque aún se requiere de más investigaciones para profundizar sobre el tema.

En el caso de los centros históricos mexicanos, aún quedan líneas de investigación abiertas, uno los temas a tratar en las siguientes investigaciones es la influencia de la peatonalización sobre la morfología del patrimonio edificado, en la cual se puede profundizar sobre cómo es que impacta la peatonalización de los centros históricos en la conservación de la distribución original de las edificaciones, esto a raíz de la inminente modificación del uso del suelo. Otra línea de investigación enfocada a los procesos de peatonalización es el efecto que estas obras pueden llegar a tener sobre el transporte público, diferenciándose de otras investigaciones realizadas desde un enfoque de movilidad urbana, en los que se demuestre cómo es que impacta no solo en las zonas peatonalizadas, sino en los nodos de interconexión entre las diferentes zonas que recorren las rutas del transporte público. Por ello se destaca que aún el trabajo queda en espera de ser complementado por otras investigaciones.

¹ Moisés Méndez Toribio, Cristina Martínez Garza, Eliane Ceccon y Manuel R. Guariguata, *La restauración de exosistemas terrestres en México: estado actual, necesidades y oportunidades*, Documentos ocasionales 185, Bogor, Indonesia: CIFOR, pp. 1-4.

REFERENCIAS

- (07 de enero de 2016), Proyectan túneles en el centro de Morelia, *La Voz de Michoacán*, recuperado de: <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/proyectan-tuneles-en-el-centro-de-morelia/> [04/06/2020].
- Acosta Sol, Eugenia, “Secularización, estabilización y desconcentración: impacto de las Leyes de Reforma en el espacio urbano de México”, en *Interarq*, Núm. (2008).
- Agüero León, Rafael, (2009), *El balcón y la celosía; elementos de confort lumínico y térmico en el clima de la ciudad de Lima*, (tesina inédita de Master en arquitectura), Universidad Politecnica de Catalunya, Barcelona, España.
- Arreygue Ferreyra, Rosa Isela, *La colonia Chapultepec Norte y su incidencia en el desarrollo de Morelia*, (Tesis de Maestría), Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2010.
- Azevedo Salomao, Eugenia María, Espacios urbanos comunitarios durante el periodo virreinal en Michoacán, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, Gobierno del Estado de Michoacán, Morevallado Editores, 2003.
- Azkarate, Agustín; Ruiz de Ael, Mariano j. y Santana, Alberto, *El Patrimonio Arquitectónico, Victoria-Gasteiz*, Universidad del País Vasco, 2003.
- Azqueta, Diego y Escobar, Luis A. “Calidad de vida urbana”, en *Ekonomiaz*, núm. 57 (2004).
- Azuero Azuero, Ángel Enrique, “Significatividad del marco metodológico en el desarrollo de proyectos de investigación”, en *Kiononia*, vol. 4, núm. 8 (2019).
- Blanco González, Marco Antonio, (2015) *Percepción del peatón frente a la saturación publicitaria visual en el pasaje peatonal Lima, ciudad de Puno, 2015*, (tesis para obtener el grado de licenciado en ciencias de la comunicación social), Universidad Nacional del Altiplano, Puno, Perú.

- Borja, Jordi, *Ciudadanía y espacio público: El espacio público y sus avatares en la modernidad*, en David Jiménez (compilador), *Laberintos urbanos de América Latina*, Quito, Ediciones ABYA-YALA, 2000.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*, México, Secretaría de Servicios Parlamentarios, 2016.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Asentamientos Humanos*, Estados Unidos Mexicanos, 2020.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, *Ley General de Asentamientos Humanos*, Estados Unidos Mexicanos, 2020.
- Carrión M., Fernando, *Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos*, Santiago de Chile, 2000.
- Carrión M., Fernando. "Espacio público: punto de partida para la alteridad, en: Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social, hacia un ejercicio de ciudadanía*. Chile: Ediciones SUR, (2007).
- Castellucci, Daniela, "Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas: La peatonalización de la calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980", *Aportes y transferencias*, Vol. 16, núm. 2, 2018.
- Cervantes Sánchez, Enrique y Dávila Munguía, Carmen Alicia "Arquitectura del Centro Histórico", en *Desarrollo Urbano de Valladolid-Morelia 1541-2001*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001.
- Chaletoin, Felicia, "El centro histórico: ¿concepto o criterio en desarrollo?", en *Arquitectura y Urbanismo*, vol. XXIX, núm. 2-3 (2008).
- Chanfón Olmos, Carlos, *Fundamentos teóricos de la restauración*, México, UNAM, 1996.
- Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura, en su 17ª reunión, París, 1972.
- De la Torre, Juan y Tavera Montiel, Fernando, *La antigua Valladolid, hoy Morelia*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Ingeniería Civil, Morelia, 1999.

- Eguiarte, Ma. Estela, "Espacios públicos en la ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1877", en *Historias*, núm. 12 (1986).
- Espejel, Ricardo, *Espejel.com*, recuperado de <http://www.espejel.com/cuantas-calles-peatonales-existen-en-el-centro-historico-de-morelia/> [10/06/2020]
- Fonseca Rodríguez, Jessica Montserrat, "La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades", en *PAAKAT, revista de tecnología y sociedad*, núm. 7 (2014).
- G. Arias, Fideas, *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (sexta edición), Caracas, Editorial EPISTEME C.A., 2012.
- García García, Laura, *Peatonalidad y peatonalización: El riesgo de confundir propósito con herramienta*, (trabajo de fin de grado), Valladolid, Universidad de Valladolid, 2015.
- García Valero, Carolina Leonor, y Jiménez Jiménez, José de Jesús, *Perspectivas sobre la incorporación de corredores peatonales en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca: encuesta a los usuarios sobre los factores que determinan sus características*, *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, núm. 17, 2015.
- García Villanova, Julio y Serón de la Torre, Alberto, "Centro Histórico: un proyecto de ciudad amable" (2016). en http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2200.pdf
- Garza, Gustavo, "Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX", en *Revista de información y Análisis*, núm. 19 (2002).
- Gómez Consuegra, Lourdes; Pascual Wong, Teresa y Agramonte Sánchez, Cadir, "Calle Maceo, un eje comercial tradicional y el proceso de reapropiación", en Beatriz Núñez Miranda y Angélica Peregrina (coors.), *Patrimonio y modos de vida*, México, El colegio de Jalisco, A.C., 2014.
- Hass-Klau, Carmen, *The pedestrian and the city*, New York, Routledge, 2015.
- Herrera, Angela; Mundó, Josefina y Delgado, Manuel, "Viabilidad de peatonalización de centros históricos: el caso de Petare en el distrito metropolitano de Caracas", en *Ciudad y Sociedad*, (2014).

Instituto Municipal de Planeación de Morelia, *Plan de Gran Visión Morelia Next 2041*, Diario Oficial de la federación, Morelia, 2014.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (INEGI), *México siglo XX: panorama estadístico*, México, INEGI, 2000 pp. 87. Consultado en http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/especiales/mexsigloxx/est2w2.pdf, [10/01/2021].

Janoschka, Michael, “Gentrificación en España, Reloaded”, en *Papers*, Núm. 60 (2018).

Jiménez, Héctor, (24 de septiembre de 2019), Reviven peatonalización en el centro histórico de Morelia; de manera intermitente habrá cierre de vialidades, *La Voz de Michoacán*, recuperado de: <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/reviven-peatonalizacion-en-el-centro-de-morelia-de-manera-intermitente-habra-cierre-de-vialidades/> [04/06/2020].

López de Lucio, Ramón, *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Servei de Publicacions Universitat de Valencia, 1993.

Machín Gil, Héctor y Pozueta Echavarrí, Julio (Dir.), *Elementos Peatonales de las ciudades españolas: tipos, orígenes, relaciones y articulaciones*, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid, 2015.

Maldonado Morales, Josué David, *Análisis de los efectos de la peatonalización de la calle 10 de agosto entre 18 de Noviembre y Bolívar a nivel físico, social y económico en el centro histórico de la ciudad de Loja-Ecuador* (tesis de licenciatura), Loja, Universidad Internacional del Ecuador-extensión Loja, 2019.

Martínez Ayala, Jorge Amos, *Valladolid-Morelia, Escenarios Cambiantes siglos XVIII-XX*, H. Ayuntamiento de Morelia, UMSNH, Morelia.

Martínez Gil, Pablo, “El municipio, la ciudad y el urbanismo”, en Instituto de investigaciones Jurídicas, UNAM. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/10.pdf>

Martínez Palacios, Emerson, "Contaminación visual-ambiental de los soportes de las antenas de telecomunicaciones en el paisaje urbano", en *Módulo Arquitectura CUC*, 2020.

Matamoros Grande, Sandra, "Peatonalización y transporte público: de un matrimonio mal avenido a una relación de conveniencia" (2016), en Congreso de Ingeniería del Transporte València, Universitat Politècnica de Valencia, Valencia.

Mercado López, Eugenio, comunicación personal, 02 de julio de 2021.

Molina, Arturo, (27 de diciembre de 2016), Demuestran viabilidad de peatonalizar el centro histórico de Morelia, *La Voz de Michoacán*, recuperado de: <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/demuestran-viabilidad-de-peatonalizar-el-centro-historico-de-morelia/> [04/06/2020].

Ortega García, Clara, *Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial*, (tesis de maestría), Universidad Autónoma Metropolitana, 2018.

Palomares Vallejo, José Alfredo, *Movilidad cotidiana y la búsqueda de Plusvalía en el Centro Histórico de Morelia (2001-2014)*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Investigación y Restauración de Sitios y Monumentos, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, 2016.

Parajuli, Ayush y Pojani, Dorina, "Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the global north and the global south", en *Journal of Urban Design*, (2017).

Pérez García, Juan Carlos, "El crecimiento exponencial de las ciudades mexicanas del siglo XX y su impacto económico y social en el entorno", en *Horizontes de la contaduría*, núm. 2 (2015).

Pérez Montañez, Carlos, *Hacia un centro tranquilo*. Recuperado de http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2194.pdf, p 108. [16/06/2020]

Pérez Ortiz, Luis Alejandro, *Historia de la planificación urbana de Morelia 1958-1998*, Morelia, Instituto de investigaciones históricas de la Universidad

- Michoacana de San Nicolás de Hidalgo- Secretaría de Cultura de Michoacán, 2014.
- Ponce, Esaú, El papel del automóvil durante la revolución, en *Autocosmos*, México, 20 de noviembre de 2017. Consultado en < <https://noticias.autocosmos.com.mx/2017/11/20/el-papel-del-automovil-durante-la-revolucion-mexicana>>. [05/01/2021].
- Ramírez Romero, Esperanza, *Catálogo de Construcciones Artísticas, Civiles y Religiosas de Morelia*, UMSNH, Fondo para actividades sociales y culturales de Michoacán, 1981.
- Riofrío, Gustavo, “Lima: un centro vivo que se destruye”, en Alma Pineda (coord.) y Mauricio Velasco (coord.), *Ciudades y Centros históricos: los retos de la vivienda y la habitabilidad Vol. I*, México, Artes Gráficas Panorama, S.A. de C.V., 2017.
- Rodríguez Aloma, Patricia, “El centro histórico: del concepto a la acción integral”, en *Centro-h*, Núm. 1, (2008).
- Rodríguez García, José Luis, Patrimonio Cultural y Turismo en Morelia”, en *cuadernos 14*.
- Rodríguez García, José Luis,” Patrimonio Cultural y Turismo en Morelia”, en *cuadernos*, vol. 14, 2006.
- Rojas Benavides, Andreina y Gil Scheuren, Beatriz, “La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano: Caso de estudio Pedregosa Alta, parroquia Lasso de la Vega, Municipio Libertador del Estado de Mérida”, en *Provincia*, núm. 28,0 (2012).
- Rojas Benavides, Andreina, “Calidad de vida, calidad ambiental y sustentabilidad como conceptos urbanos complementarios”, en *Fermentum*, vol. 21, núm. 61, (2011).
- Salcedo, Marco Alexis, “La calle y el espacio público como temática en ciencias sociales” en Olga Lucía Obando Salazar (comp.), *Psicología social crítica, aportes y aplicaciones sobre el lenguaje, ciudadanía, convivencia, espacio público, género y subjetividad*, Cali, Colección psicología, 2010.

- Santuario Torres, Alan, *Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, B.C.*, (Tesis de Maestría), Tijuana, El colegio de la Frontera Norte, 2015.
- Sanz Alduán, Alfonso, "vivir sin coches", en *Boletín CF+S 28*, (2000).
- Sanz Alduán, Alfonso, "Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos", en *Boletín CF+S 28*, (1998).
- Sastre, Julián; Sastre, Ana; Gamo, Ana María y Gaztelu, Tomás, "Economic impact of pedestrianisation in historic urban centre: the Valdemoro case study (Spain)", en *Social and Behavioral Sciences*, vol. 104, (2013).
- Secretaría de Salud, (27/04/2021), Consejo de Salubridad General declara emergencia sanitaria nacional a epidemia por coronavirus COVID-19, *Gobierno de México*, recuperado de <https://www.gob.mx/salud/prensa/consejo-de-salubridad-general-declara-emergencia-sanitaria-nacional-a-epidemia-por-coronavirus-covid-19-239301#:~:text=El%20Consejo%20acord%C3%B3%20medidas%20extraordinarias,SARS%2DCoV%2D2%20en%20la>
- Silva Ruelas, Luis, *Los Materiales de Construcción de la Antigua Valladolid*, Gobierno del Estado de Michoacán, secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1990.
- Simó López, Meritxell; Casellas, Antònia y Avellaneda, Pau, "Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona)", en *Anales de Geografía*, vol. 38, núm 1 (2018).
- Soni, Nikhil y Soni, Neetishree, "Benefits of Pedestrinization and warrants to pedestrianize an area", en *Land Use Policy*, vol. 57, (2016).
- Sosa Barajas, Sergio W., "La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones", en *Análisis Económico*, Vol. XX, núm. 44 (2005).
- Svizzero Boni, Débora Maria y Fernández Baca Salcedo, Rosio, "Ruas para pedestres em centros Urbanos Consolidados: Análise Dialógica", en *Revista Nacional de Gerenciamento de cidades*, vol.5, núm 30 (2017).

- Tamayo y Tamayo, Mario, *El proceso de la investigación científica: incluye evaluación y administración de los proyectos de investigación* (cuarta edición), México D.F., Editorial LIMUSA, S.A. de C.V., 2002.
- Terán Bonilla, José Antonio, "La importancia del patrimonio arquitectónico como documento histórico", en *Biblid*, vol. 34, (2002).
- Tugores, Francesca y Planas, Rosa, *Introducción al patrimonio cultural*, Ediciones Trea S.L., España, 2006.
- Valenzuela Montes, Luis Miguel y Talavera García, Rubén, "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes", en *EURE*, vol. 41 Núm. 123 (2013).
- Valenzuela Montes, Luis Miguel y Talavera García, Rubén, "Entornos de movilidad peatonal:
- Velazco González, María, "¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004)", en *Política y Sociedad*, vol. 42, núm. 1 (2005).
- Vergara Durán, Ricardo Adrián, *Centro histórico: el patrimonio como herencia del desarrollo social*, Memorias, revista digital de historia y arqueología desde el Caribe Colombiano, Barranquilla, 2009.
- Vicencio Miranda, Arturo, "La industria automotriz en México; antecedentes, situación actual y perspectivas", en *Journal UNAM*, núm. 221 (2007).
- Zapata campos, José María, "Los agentes turísticos, una aproximación desde la sociología y la ciencia política", en Daniela Castellucci, "Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas: La peatonalización de la calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980", en *Aportes y Transferencia*, vol. 16 núm. 2 (2014).

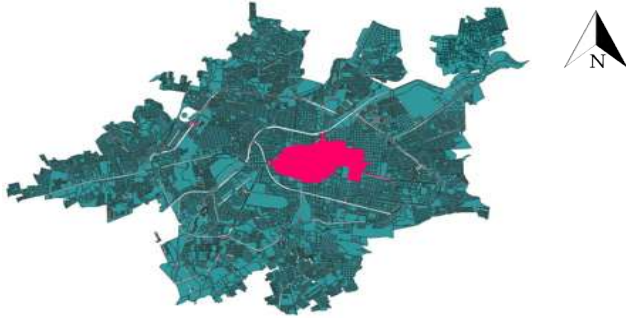
ANEXOS

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-01
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-02
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:		3

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observan algunos daños por causas antrópicas como graffitis

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones:

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

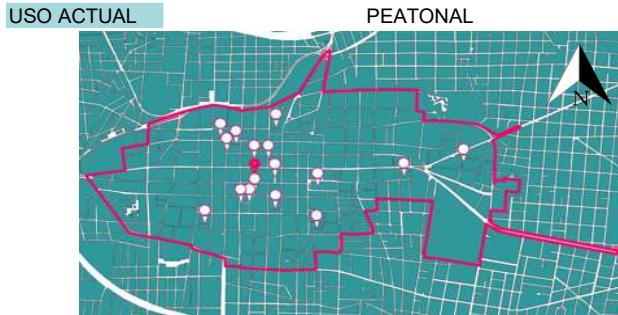
Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-03
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: No hay instalaciones eléctricas, aparte del alumbrado público.

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-04
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	Bolero
social/convivencia	social/convivencia	Revistas

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-05
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	puesto de revistas	Bolero							
2021	2	1							

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C01-H-07
CLAVE DEL ESPACIO	C01-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	5	Malo

Observaciones: algunos cestos de basura están dañados.

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

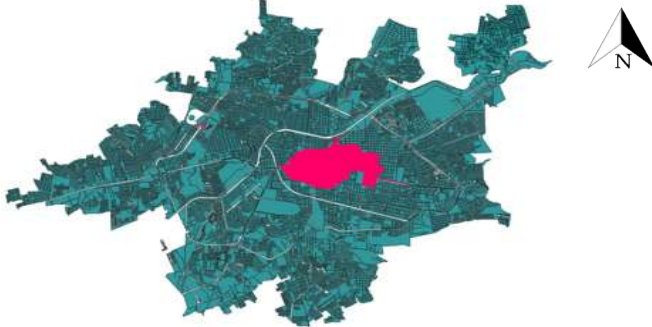
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02- SN-01
CLAVE DEL ESPACIO	C02- SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

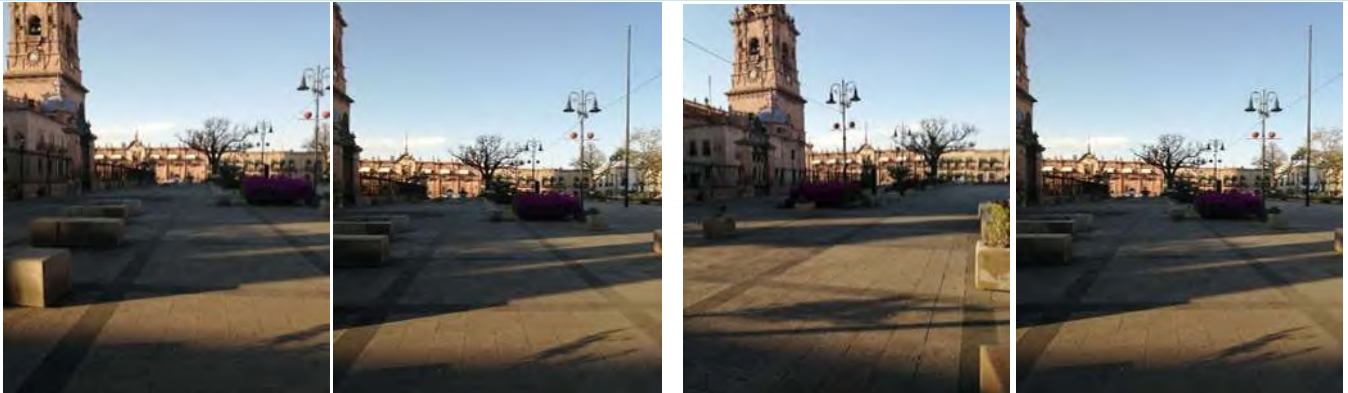
MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



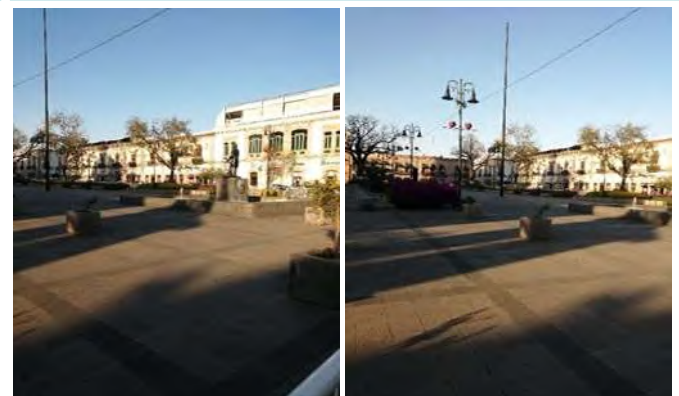
REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02-SN-02
CLAVE DEL ESPACIO	C02-SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones.

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones: No hay publicidad

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: No hay antenas.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02-SN-03
CLAVE DEL ESPACIO	C02-SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: No hay instalaciones eléctricas, aparte del alumbrado público.

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02-SN-04
CLAVE DEL ESPACIO	C02-SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención social/convivencia	Entretención social/convivencia	Bolero

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Desniveles
1 a 3	1 a 3	Desniveles
4 a 5	4 a 5	
más de 6	más de 6	

Observaciones:

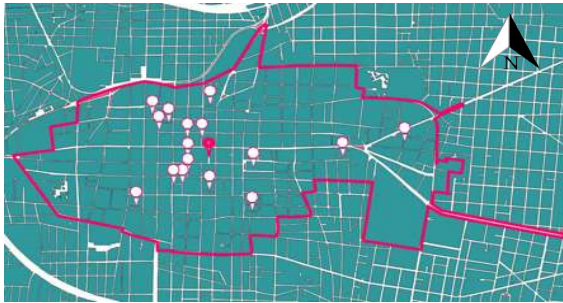
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02- SN-05
CLAVE DEL ESPACIO	C02- SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Bolero							
2021	1							

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Sin nombre	ENTRE CALLE	Av. Madero	Y CALLE	Allende
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C02-SN-07
CLAVE DEL ESPACIO	C02-SN	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	5	Malo
Observaciones: algunos cestos de basura están dañados.		

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

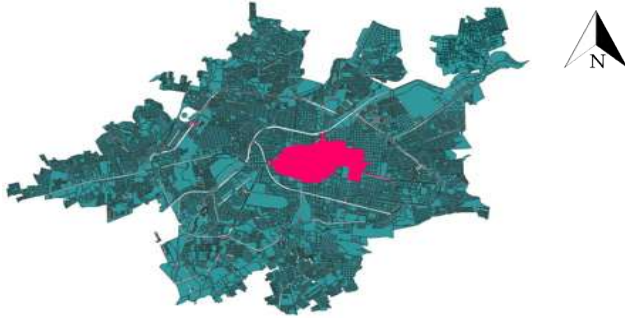
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-01
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografíó: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-02
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	8	
Observaciones: Se observan algunas obras de arte urbano		

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala
Observaciones:		

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	
Observaciones:		

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-03
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: Gran cantidad de cables dquebajan de meda a baja tención.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones: Gran parte de las farolas se han perdido por falta de mantenimiento y vandalismo

Observaciones generales

Observaciones: Las isntalaciones eléctricas se encuentran en muy malas condiciones, propensas a causar algún costo circuito por la saturación de las líneas.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-04
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
servicios	Entretenimiento	bares Templo Comida

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Gran parte de las rampas para discapacitados se encuentran obstruidas por vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

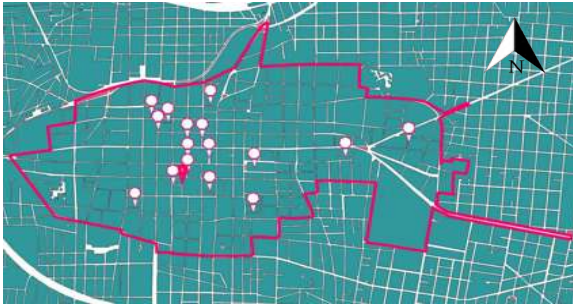
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-05
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Comida	Templo	Peluquería	Bar				
2021	3	1	1	1				

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Matamoros	ENTRE CALLE	C. La Corregidora	Y CALLE	San Cristobal Ecatepéc
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C03-M-07
CLAVE DEL ESPACIO	C03-M	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

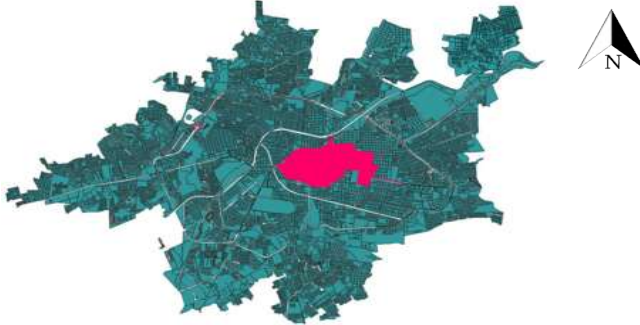
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-01
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
 Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-02
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	13	

Observaciones: Se observan algunos daños por causas antrópicas como graffitis.

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	1
Pisos	Mala	

Observaciones:

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-03
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: pocas instalaciones eléctricas visibles

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones: Gran parte de las farolas se han perdido por falta de mantenimiento y vandalismo.

Observaciones generales

Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-04
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	bares
social/convivencia	social/convivencia	Sanitarios
servicios	servicios	comida

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-05
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Sanitarios	Bar	Comida	Restaurante	Panadería	Dulcería	Tortillería		
2021	2	1	1	1	1	1	1		

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: dic-20

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	San Cristobal Ecatepec	ENTRE CALLE	Matamoros	Y CALLE	C. Abasolo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C04-SCE-07
CLAVE DEL ESPACIO	C04-SCE	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

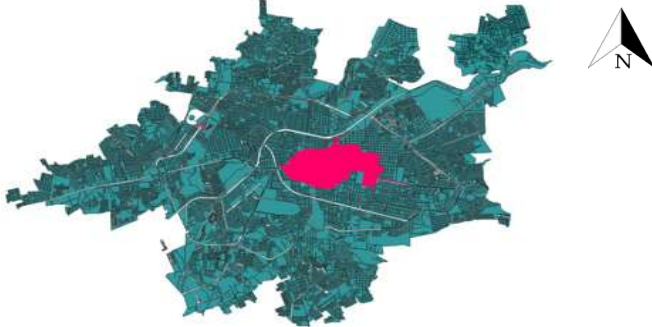
Observaciones: No hay Vegetación

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRAFÍCO

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-01
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
 Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/08/2019

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

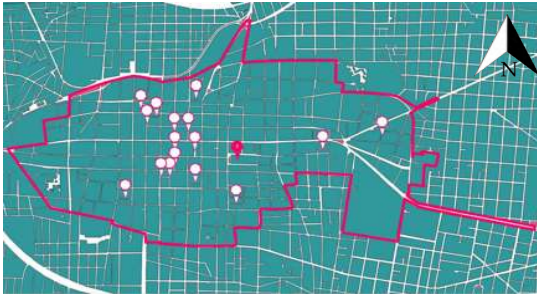
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-02
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones.

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones: No hay publicidad

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: No hay antenas.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

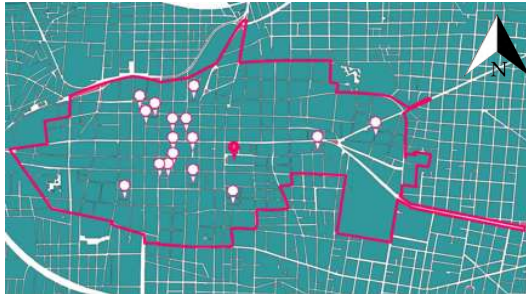
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-03
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enperado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: No hay instalaciones eléctricas, aparte del alumbrado público.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enpedrado	
	Concreto	

Observaciones:

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones: El alumbrado no se encientra directamente en la vialidad, sino en la plaza

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

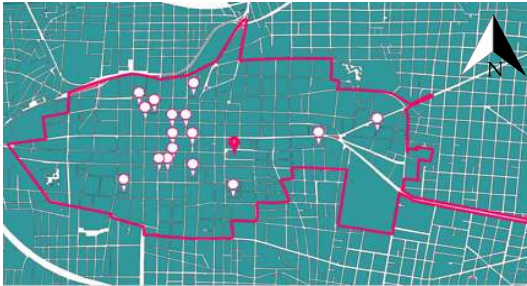
FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-04
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	
social/convivencia	social/convivencia	

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

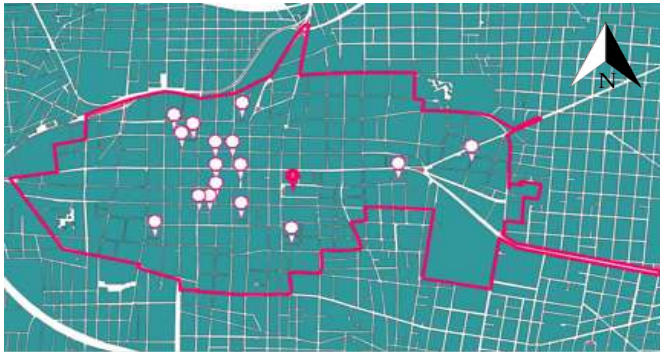
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-05
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN

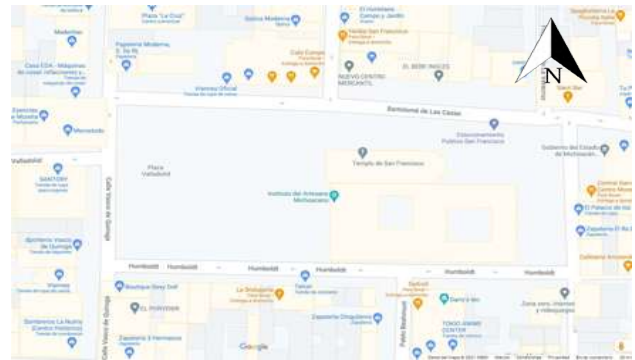


TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Templo	Instituto del Artesano Mich.						
2021	1	1						

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

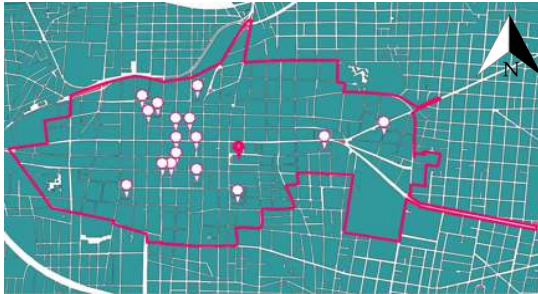
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Fray Juan de San Miguel	ENTRE CALLE	Bartolomé de las Casas	Y CALLE	Humboldt
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C05-FJSM-07
CLAVE DEL ESPACIO	C05-FJSM	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur

Observaciones:

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	2	Malo

Observaciones:

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

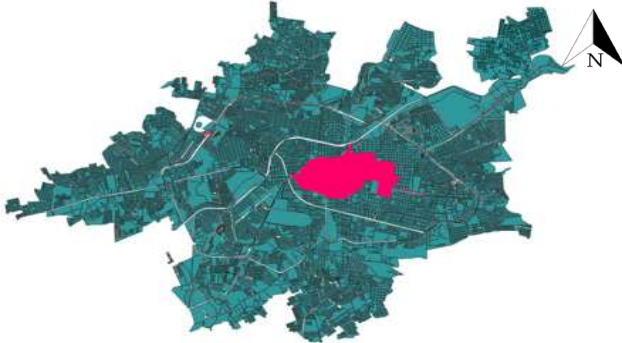
Observaciones: No hay Vegetación.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-01
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-02
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICOS

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones	
Muros	Publicidad	Buena	
Losas	Información	Regular	
Pisos		Mala	
Cantidad:	6	4	

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observa poco mantenimiento pero el hecho de ser de construcción reciente la mantiene en buenas condiciones

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones	
Muros	Baja	Buena	
Losas	Media	Regular	
Pisos	Alta	Mala	

Observaciones: Publicidad presente a lo largo de una sola cuadra.

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	1
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: Se observan dos para-rayos en las azoteas, así como la integración de un semáforo informativo del riesgo por covid-19.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración	
Regular	Aparente	Buena	
Irregular	Repellado	Regular	
		Mala	

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones	
Buena	Cantería	Buena	
Regular	Acero	Regular	
Mala		Mala	

Observaciones: Se observa irregularidad en los volados de los balcones.

Observaciones generales

En general los aspectos paisajísticos tienen armonía entre sí, con integración adecuada que se ve interrumpida únicamente por la irregularidad de las alturas en fachadas. Asimismo el paisaje urbano se ve saturado por el mobiliario de los establecimientos, tales como mesas, sillas y sombrillas.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-02
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICOS

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Empedrado	

Observaciones: Se presenta empedrado en unas áreas.

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: Existen algunas líneas acometidas de baja tensión que llegan a algunos locales.

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Observaciones: La antigua área de banqueta se encuentra recubierta por losetas de cantería junteadas con una mezcla de mortero.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	oculto
	Mala	

Observaciones: En el caso de las instalaciones, se presume la existencia de una red de agua potable, la cual da abasto a los comercios de la calle, así como a la fuente de la plaza.

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-03
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONALES

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	bares
social/convivencia	social/convivencia	café
servicios	servicios	dormir

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: hay escalones y rampas teniendo una accesibilidad media para personas con capacidades diferentes.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Tope metálico 1
4 a 5	4 a 5	Tope de paso peatonal 6
más de 6	más de 6	Estacionamiento para bicicletas 1

Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-04
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	17/03/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICOS

MACRO-LOCALIZACIÓN

MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Hotel	Café restaurante	Bar	Tienda departamental	Estacionamiento	Agencia de Autobuses	Ropa	Imprenta	Agencia de Marketing
2021	1	9	3	0	1	0	0	1	1

OBSERVACIONES ADICIONALES Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 17/03/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Santiago Tapia	ENTRE CALLE	Guillermo Prieto	Y CALLE	Nigromante
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C06-ST-05
CLAVE DEL ESPACIO	C06-ST	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTALES

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	11	Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-01
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	General

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

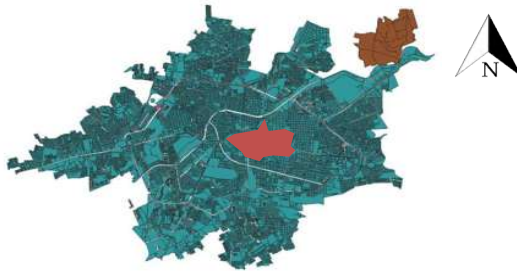
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-02
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	2

Observaciones: Se observan algunos daños por causa antrópica en el mobiliario urbano, representados como graffitis.

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones: Existe publicidad en las calles laterales sin llegar a saturar la imagen urbana.

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: No se observan antenas en la zona inmediata.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones en la fachada del conjunto conventual.

Observaciones generales

La calle peatonalizada se encuentra al costado norte de la plaza del Carmen y al sur del Ex Convento del Carmen. En el caso de los perfiles de las fachadas se observa cierta irregularidad, hablando de alturas y materiales; estas irregularidades no presentan un alto impacto negativo en la imagen urbana por lo que se considera una integración aceptable en materiales y acabados pero no en alturas de los paramentos.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-03
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones: La calle Eduardo Ruiz está recubierta por baldosa de cantería, con una disposición de norte a sur.

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPISIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: En la calle Eduardo Ruiz, se encuentra una línea de media tensión subterránea.

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Observaciones: La antigua superficie de la banqueta al igual que la superficie de rodamiento está recubierta por una baldosa de cantería, pero éstas se diferencian ya que su disposición va en sentido opuesto (oriente-poniente). Para evocar a la memoria del espacio que existía con anterioridad se divide la banqueta del arroyo vehicular por baldosas del mismo materia pero de menores dimensiones que simulan una guarnición a lo largo de la calle.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Observaciones: La infraestructura de la zona es funcional y está conservada en buenas condiciones.

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Subterráneo
	Mala	

Observaciones: El alumbrado público es alimentado por una red subterránea.

Observaciones generales

Observaciones: La infraestructura de la zona es funcional y está conservada en buenas condiciones.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

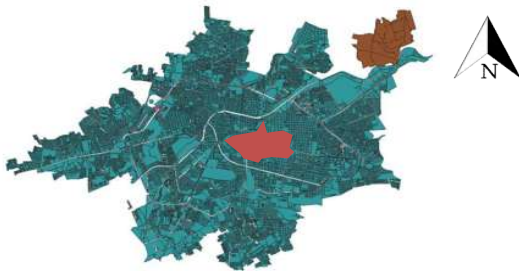
FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-04
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Descansar	Descansar	Bancas
Caminar	Caminar	Cestos de basura
Comer/Beber	Comer/Beber	Información
Conversar	Conversar	

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: hay escalones y rampas teniendo una accesibilidad media para personas con capacidades diferentes.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Ciclopuerto 1
4 a 5	4 a 5	
más de 6	más de 6	

Observaciones: Para restringir el acceso vehicular se elevó el nivel de la calle, creando un peldaño que impide el paso vehicular.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-05
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN

MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Hotel	Café/restaurante	Muséo	Tienda abarrotes	Estacionamiento	Unidad Médica	Ropa	Óptica	Joyería
2021	1	2	1	1	1	1	1	1	1

OBSERVACIONES ADICIONALES

Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Eduardo Ruiz	ENTRE CALLE	Benito Juárez	Y CALLE	Av. Morelos Norte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C07-ED-07
CLAVE DEL ESPACIO	C07-ED	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	
Cantidad	18	

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	varios	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

Observaciones: Se encuentra un poste para cesto de basura sin el cesto de basura.

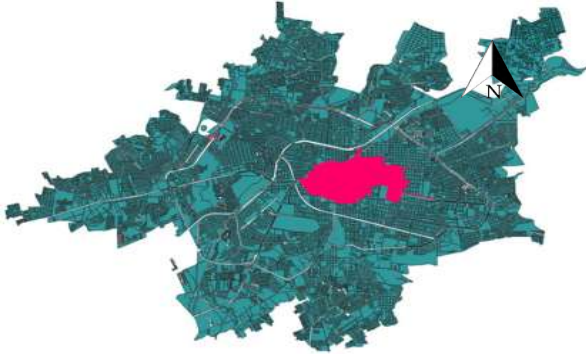
Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velázquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-01
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	General

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velázquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-02
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	10	
Observaciones:		

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala
Observaciones:		

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	
Observaciones:	No se observan antenas en la zona inmediata. Pero sí rejas entre viviendas	

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones en la fachada del conjunto conventual.

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velázquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-03
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Ocultas	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	oculto
	Mala	

Observaciones: El alumbrado público se encuentra en la plaza contigua.

Observaciones generales

Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velázquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-04
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Descansar	Descansar	
Caminar	Caminar	
Comer/Beber	Comer/Beber	Venta de alimentos
Conversar	Conversar	

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: hay escalones y rampas teniendo una accesibilidad media para personas con capacidades diferentes.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Mesas 3
4 a 5	4 a 5	Masetas 12
más de 6	más de 6	

Observaciones: Para restringir el acceso vehicular se elevó el nivel de la calle, creando un peldaño que impide el paso vehicular.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velazquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-05
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN

MICRO-LOCALIZACIÓN

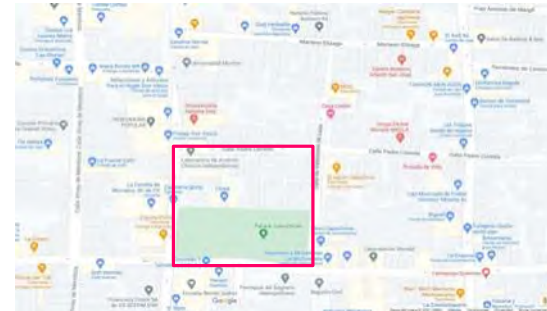
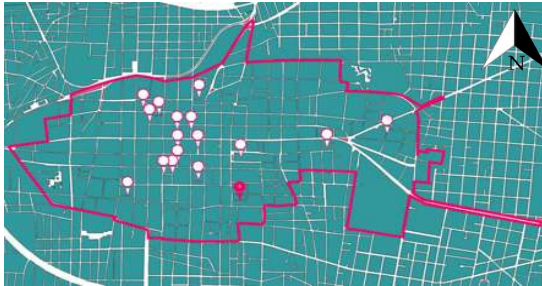


TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Restaurante	Tienda de ropa	Estética	Laboratorio clínico					
2021	2	2	1	1					

OBSERVACIONES ADICIONALES

Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 17/03/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

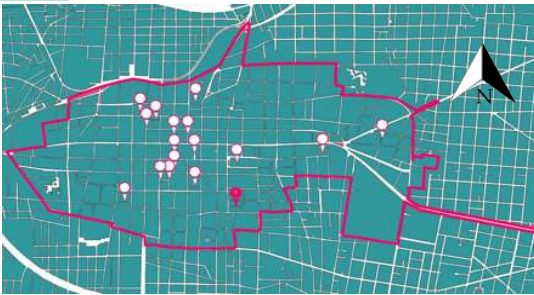
FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Plazuela Vasco de Quiroga	ENTRE CALLE	Vasco de Quiroga	Y CALLE	Velázquez de León
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C08-PVQ-07
CLAVE DEL ESPACIO	C08-PVQ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Buena
No	Irregular	
Cantidad	2	
Observaciones: Los cestos de basura existentes son de propiedad privada, el resto se encuentran en la plaza Vasco de Quiroga.		

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Buena
Media	varios	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

Observaciones:

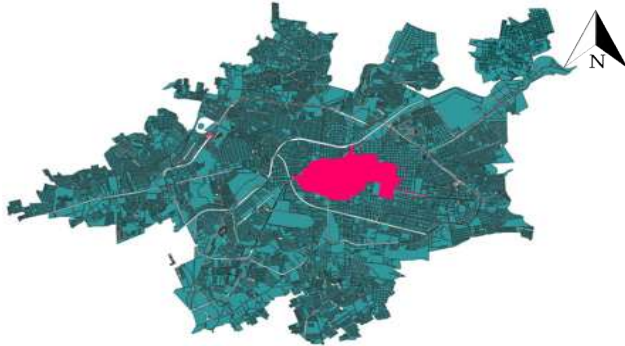
Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-01
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-02
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/HABITACIONAL/SEMIPEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	1	1
Observaciones:		

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: Se observan en azoteas sistemas de protección con malla ciclónica y concertinas de seguridad.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

Observaciones: La integración de elementos arquitectónicos en su conjunto es buena, el uso de materiales, y colores guarda una armonía de analogías que se funde bien con el contexto, el único aspecto a destacar que salta a la vista de forma abrupta es la integración de cuerpos en las fachadas, altura irregular de del perfil urbano, pues se observa claramente la integración de cuerpos en las fachadas.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-03
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/HABITACIONAL/SEMIPEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones: No existe un vestigio de la guarnición, la banqueta ni el arroyo vehicular.

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	No tiene

Observaciones: No existe un vestigio de la guarnición, la banqueta ni el arroyo vehicular.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Subterráneo
	Mala	

Observaciones: El drenaje pluvial es superficial, por lo que no existe infraestructura.

Observaciones generales

Observaciones: A nivel general, la infraestructura se encuentra en muy buen estado.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-04
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/HABITACIONAL/SEMIPEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Descansar	Descansar	Bancas
Caminar	Caminar	Cestos de basura
Comer/Beber	Comer/Beber	Información
Conversar	Conversar	Ninguno

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Solo se permite tránsito local.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Solo se permite tránsito local.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Solo se permite tránsito local.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Tope metálico
4 a 5	4 a 5	Tope de paso peatonal
más de 6	más de 6	Señalamiento restrictivo

Observaciones:

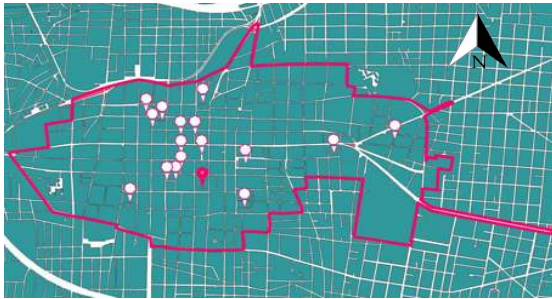
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-05
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Hotel	Café/ restaurante	Bar	Tienda departamental	Estacionamiento	Agencia de Atobuses	Ropa	Tienda de electrodom	Bazar
2021			3			1			1

OBSERVACIONES ADICIONALES Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 17/03/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Mariano Jiménez	ENTRE CALLE	García Obeso	Y CALLE	Av. Morelos Sur
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C09-MJ-07
CLAVE DEL ESPACIO	C09-MJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/HABITACIONAL/SEMIPEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	Habitacional
Poniente	Poniente	Comercial
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	
Cantidad	0	

Observaciones: El mobiliario existente pertenece a los negocios particulares

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo

Observaciones: Hay 8 arboles plantados

Situación general de limpieza

Locales	Viales	Riesgos
Buena	Buena	
Regular	Regular	
Mala	Mala	

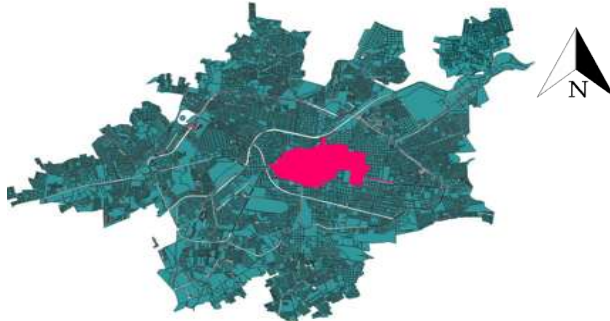
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-01
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha: 08/02/2021

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-02
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL HABITACIONAL/ COMERCIAL/ SEMIPEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	1	2
Observaciones:		

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala
Observaciones:	Cartulinas en muros	

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	
Observaciones:		

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

La imagen a nivel paisajístico en general es buena, aunque existen algunos deterioros por causas antrópicas como lo es el vandalismo con pinturas graffiti

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-03
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL HABITACIONAL/ COMERCIAL/ SEMIPEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPISIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Si		
No		

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Si	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

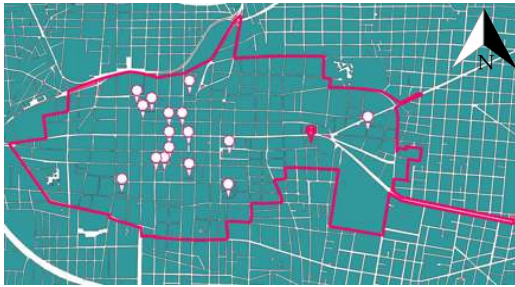
Observaciones generales

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL					
VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-04
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN
USO ACTUAL HABITACIONAL/ COMERCIAL/ SEMIPEATONAL



Actividades del usuario		
Día	Noche	Servicios
Entretenimiento	Entretenimiento	Cafés
social/convivencia	social/convivencia	Restaurantes
servicios	servicios	Habitacional

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)		
Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)		
Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)		
Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: El tránsito vehicular se da a causa de la pérdida total y parcial de elementos de restricción.

Restricciones vehiculares		
Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	bolardo metálico 2
4 a 5	4 a 5	bolardo de concreto 1
más de 6	más de 6	Estacionamiento para bicicletas

Observaciones: El mobiliario existente pertenece a los establecimientos. Aunado a ello hay tres bolardos de concreto que se han perdido en su totalidad.

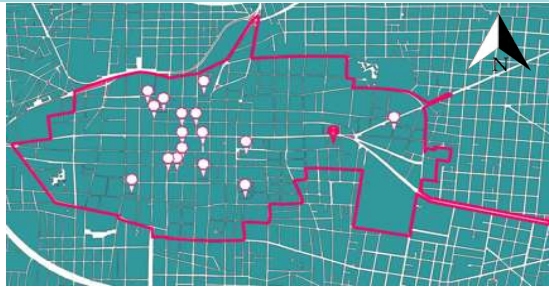
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-05
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Hotel	Café	Bar	Tienda departamental	Estacionamiento	Agencia de Autobuses	Ropa	Óptica	Bazar
2021		1	1						

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES					
VIALIDAD	Bartolomé de las casas al norte del Jardín Héroes del 47	ENTRE CALLE	Sor Juana Inés de la Cruz	Y CALLE	Isidro Huarte
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C10-BC-07
CLAVE DEL ESPACIO	C10-BC	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN
USO ACTUAL HABITACIONAL/ COMERCIAL/ SEMIPEATONAL



Asoleamiento		
Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos			Vegetación		
Mobiliario	Recolección	Servicio	Cantidad	Especie	Estado
Sí	Regular	Bueno	Abundante	Liquidambar	Bueno
No	Irregular	Regular	Media	Otras	Regular
Cantidad	2	Malo	Poca		Malo

Situación general de limpieza		
Locales	Viales	Riesgos
Buena	Buena	
Regular	Regular	
Mala	Mala	

Observaciones: La situación de limpieza en general es buena, aunque algún mobiliario se ha perdido, como cestos de basura.

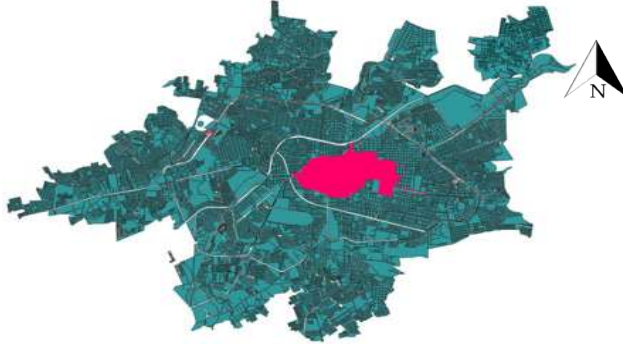
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-01
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha: 08/02/2021

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-02
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICOS

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	2

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observa poco mantenimiento pero el hecho de ser de construcción reciente la mantiene en buenas condiciones

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	2
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: Se encuentran dos Para-rayos.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-03
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICOS

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Las farolas del alumbrado público se encuentran empotradas en los muros.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL					
VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-04
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONALES

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL



Actividades del usuario

	Día	Noche	Servicios
Descansar	■	Dormir ■	Comercial ■
Caminar	■	Caminar ■	Habitacional ■
Comer/Beber	■	Comer/Beber ■	
Conversar	■	Conversar ■	

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio ■	Medio	Regular ■
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos y la movilidad se ve limitada por los escalones.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio ■	Medio	Regular ■
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio ■	Medio	Regular ■
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: hay escalones y rampas teniendo una accesibilidad media para personas con capacidades diferentes.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3 ■	1 a 3	
4 a 5	4 a 5	
más de 6	más de 6	

Observaciones: Las jardineras son usadas como bancas.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-05
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICOS

MACRO-LOCALIZACIÓN

MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Restaurante	Café	Bar	Tienda departamental	Estacionamiento	Agencia de Autobuses	Ropa	Óptica	Bazar
		2	3						

OBSERVACIONES ADICIONALES Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 08/02/2021

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Callejón del Romance	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	20 de Noviembre
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C11-CR-07
CLAVE DEL ESPACIO	C11-CR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTALES

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	4	Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales	Riesgos
Buena	Buena	
Regular	Regular	
Mala	Mala	

Observaciones:

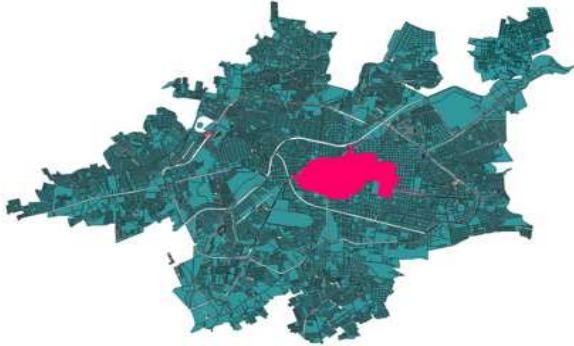
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-01
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Alberto

Fecha:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS					
VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-02
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICOS
CROQUIS DE LOCALIZACIÓN					

USO ACTUAL COMERCIAL/SERVICIOS/SEMIPEATONAL



Rótulos		
Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	15	1

Observaciones: La mayor parte de los rótulos se concentran en publicidad, por lo que se observa una gran actividad comercial.

Publicidad		
Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas		
Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	2
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: No es posible observar si hay saturación de antenas en azoteas a causa de la altura del perfil urbano, por lo que solo se observan dos de estos elementos.

Fachadas		
Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones		
Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales
A nivel general, el paisaje urbano de la calle se integra bien con su entorno, tanto a nivel cromático, de texturas y de materiales.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS					
VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-03
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICOS

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN
USO ACTUAL: COMERCIAL/SERVICIOS/SEMIPEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)		
MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELÉCTRICA		
TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)		
MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Infraestructura		
Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Observaciones: Se encuentra una rejilla captadora de aguas pluviales en la bocacalle que converge con madero, sin embargo, esta pertenece a la infraestructura de la A. Madero, por lo que no se toma en consideración.

Alumbrado Público		
Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	oculto
	Mala	

Observaciones generales

Observaciones: La mayoría de las farolas de alumbrado público están empotradas al muro, y solo se encuentra una de poste, que sirve como mobiliario de atractivo turístico pero sin función técnica.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

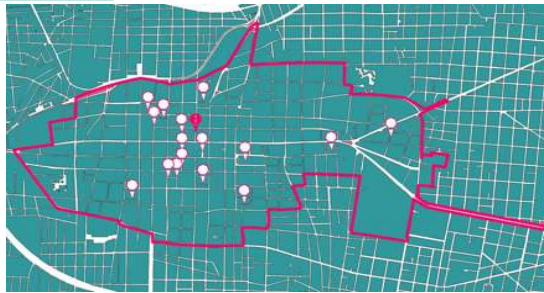
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-04
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONALES

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/SERVICIOS/SEMIPEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Descansar	Descansar	Bancas
Caminar	Caminar	Cestos de basura
Comer/Beber	Comer/Beber	Información
Conversar	Conversar	

Observaciones: Las actividades pueden variar, según el usuario.

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no hay circulación de vehículos.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Tope metálico 1
4 a 5	4 a 5	Tope de paso peatonal 6
más de 6	más de 6	Estacionamiento para bicicletas 1

Observaciones: hay 120 bolardos para restringir el tráfico vehicular.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-05
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	31/03/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Lotería	Restaurante/ Bar	Funeraria	Hotel	tienda departamental	Centro de cambio de moneda	farmacia	Banco	tienda de convenienci a
2021	2	4	1	1	1	1	1	1	1

OBSERVACIONES ADICIONALES Para la recolección de los comercios se toma en consideración toda la manzana de la calle peatonalizada.

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera

Fotografió: Mapa tomado de Google maps, editado por Gabriel Cortés Mancera.

Fecha: 31/03/2021

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES					
VIALIDAD	Benito Juárez	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C12-BJ-07
CLAVE DEL ESPACIO	C12-BJ	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN
USO ACTUAL COMERCIAL/SERVICIOS/SEMIPEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	4	Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

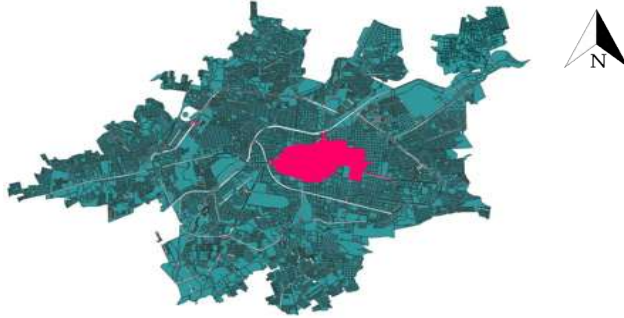
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHAQUANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓIN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-01
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ-2017	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	REPORTE FOTOGRÁFICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO

REGISTRO

REGISTRO

OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-02
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala

Cantidad: 2

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observa poco mantenimiento pero el hecho de ser de construcción reciente la mantiene en buenas condiciones

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: Hay poca visibilidad hacia las azoteas, debido a las dimensiones de la vialidad se aprecia poco la presencia de objetos extraños en azoteas que puedan causar ruido visual en el perfil de la manzana.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

A nivel paisajístico se observa que se conserva en buen estado la armonía del paisaje entre elementos existentes y los que fueron integrados durante el último periodo de intervención en la vialidad.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-03
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ-2017	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	

Concreto

Observaciones: La infraestructura es de reciente integración, donde se dio mantenimiento y se colocó nueva tubería, en el caso de la red de aguas pluviales no se integró al proyecto, lo que por norma debió de ser considerado.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Si	Si	Si
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Si	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Los aspectos técnicos que permiten el correcto funcionamiento de esta sección de los bloques de manzanas se encuentra en óptimas condiciones, se observa poco mantenimiento en los bolardos electromecánicos, sin embargo siguen en funcionamiento.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-04
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ-2017	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	bares
social/convivencia	social/convivencia	estacionamientos
servicios	servicios	tiendas departamentales
		comida

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHAQUANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-05
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ-2017	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN

MICRO-LOCALIZACIÓN

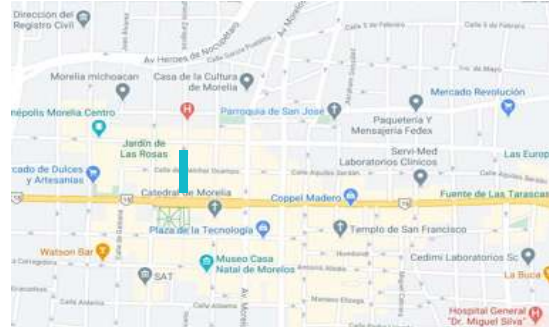


TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Hotel	Café	Bar	Tienda departamental	Estacionamiento	Agencia de Autobus	Ropa	Óptica	Bazar
2016	2	1	1	1	1	1	1	1	1
2017	2	1	1	1	1	1	2	2	1
2020	2	1	2	1	1	2	2	1	0

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: dic-20

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Calle Ignacio Zaragoza	ENTRE CALLE	Av. Francisco I. Madero	Y CALLE	Melchor Ocampo
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C13-IZ-07
CLAVE DEL ESPACIO	C13-IZ-2017	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media		Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

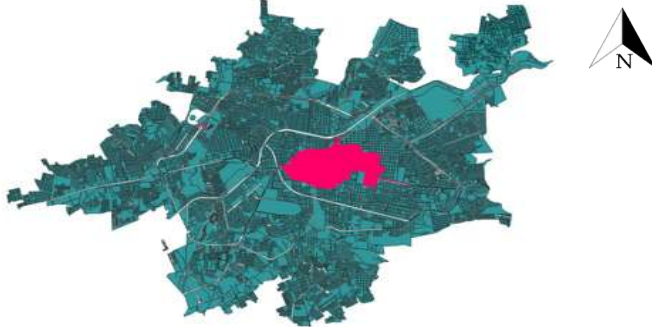
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-01
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	GENERAL

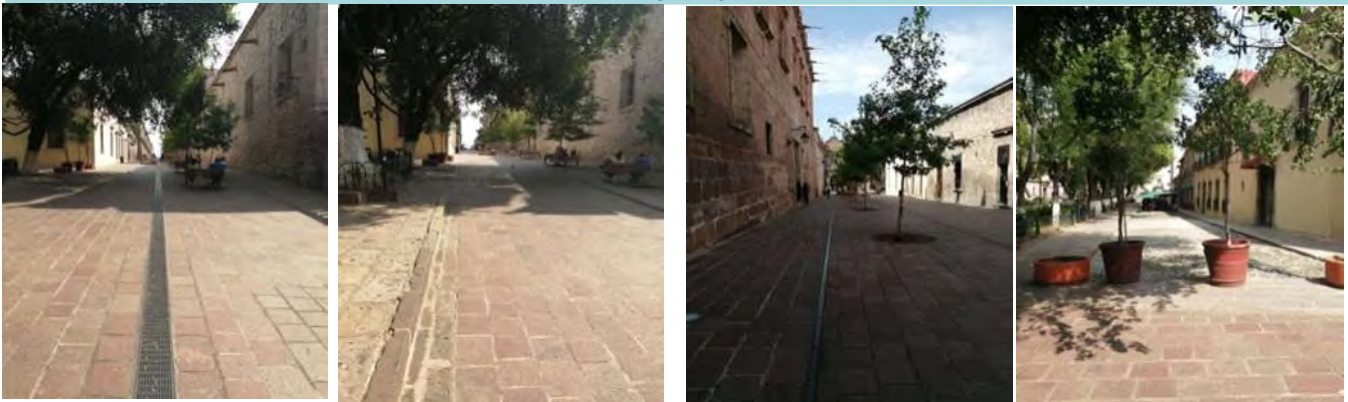
MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN

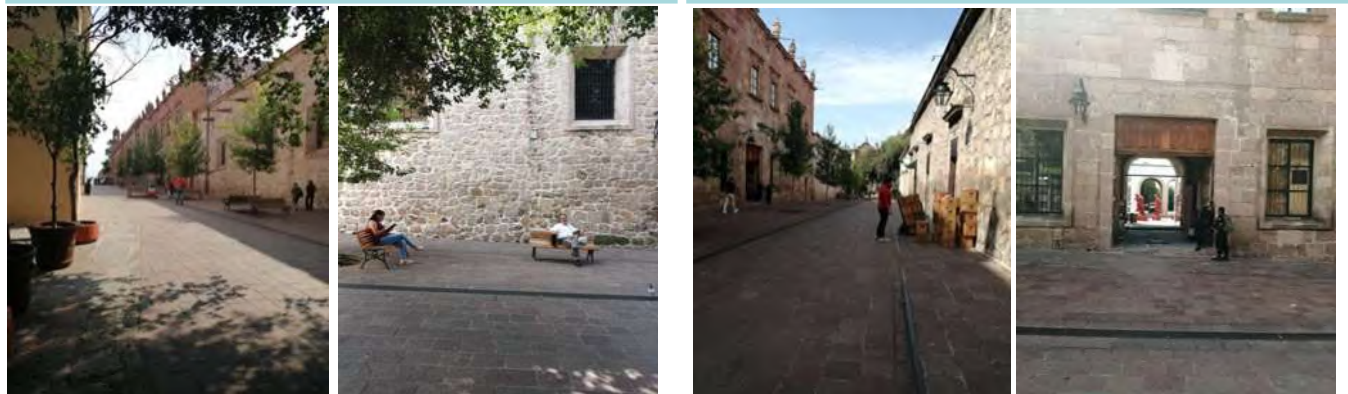


REGISTRO



REGISTRO

REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
 Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-02
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observan algunos daños por causas antrópicas como graffitis

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones: Hay poca visibilidad hacia las azoteas, debido a las dimensiones de la vialidad se aprecia poco la presencia de objetos extraños en azoteas que puedan causar ruido visual en el perfil de la manzana.

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones: No hay balcones

Observaciones generales

A nivel paisajístico se observa que se conserva en buen estado la armonía del paisaje entre elementos existentes y los que fueron integrados durante el último periodo de intervención en la vialidad.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-03
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones: pocas instalaciones eléctricas visibles

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones: La infraestructura es de reciente integración, donde se dio mantenimiento y se colocó nueva tubería, en el caso de la red de aguas pluviales no se integró al proyecto, lo que por norma debió de ser considerado.

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Si	Si	Si
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Si	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-04
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención	Entretención	bares
social/convivencia	social/convivencia	centro cultural
servicios	servicios	Librerías comida

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: no se permite la circulación de vehículos, sin embargo hay tránsito de motocicletas.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones:

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario
1 a 3	1 a 3
4 a 5	4 a 5
más de 6	más de 6

Observaciones:

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-05
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Librería	Bar	Café	Centro cultural				
2016	1	2	2	1				
2021	1	2	2	1				

OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: dic-20

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	El Nigromante	ENTRE CALLE	Melchor Ocampo	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C14-N-07
CLAVE DEL ESPACIO	C14-N	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL/ SEMI-PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otro	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

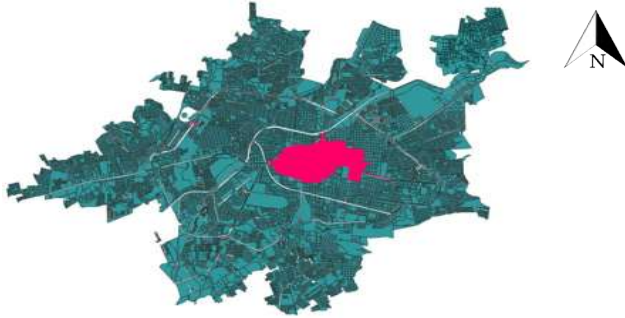
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-01
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	REPORTE FOTOGRÁFICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-02
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad:	2	

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, pero con algunos daños antrópicos como

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones:

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	2
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones:

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
	Mixto	Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcántar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-03
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO		ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Regular
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Los aspectos técnicos que permiten el correcto funcionamiento de esta sección de los bloques de manzanas se encuentra en óptimas condiciones.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-04
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO		ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Entretención servicios	Entretención servicios	Bares Estacionamientos Estética Hotel

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo
1 a 3	1 a 3	Esculturas
4 a 5	4 a 5	
más de 6	más de 6	

Observaciones: No hay mobiliario

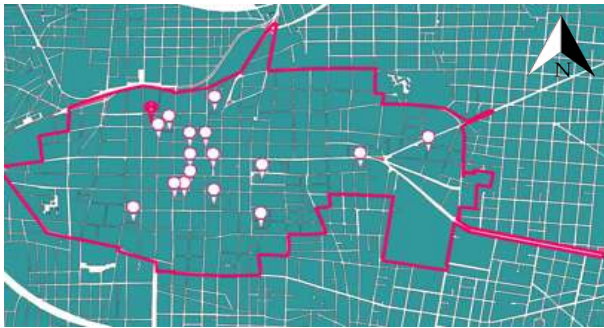
PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-05
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN

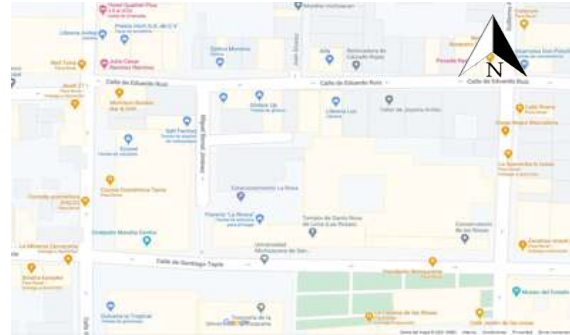


TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Tatuajería	Estacionamiento	Alquiler de Videojuegos	Joyería	Cine	Hotel	Óptica	Tienda miscelánea	Estética	Tienda de ropa
2016										
2017										
2020	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 20/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Miguel Bernal Jiménez	ENTRE CALLE	Eduardo Ruíz	Y CALLE	Santiago Tapia
FECHA DE PEATONALIZACIÓN	2017	ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:	Alfonso Martínez Alcantar	CLAVE DE FICHA	C15-MBJ-07
CLAVE DEL ESPACIO	C15-MBJ	FECHA DE REGISTRO	09/12/2020	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media		Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

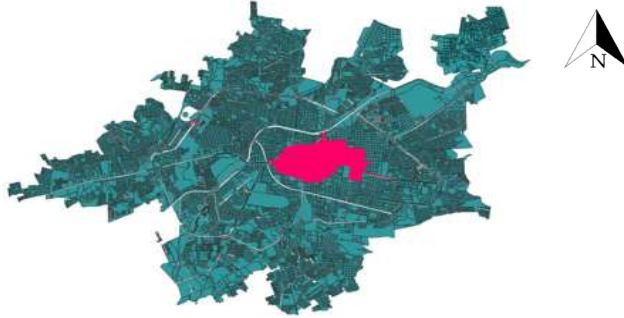
Observaciones:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018
UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Plaza Rayón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-01
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	REPORTE FOTOGRÁFICO

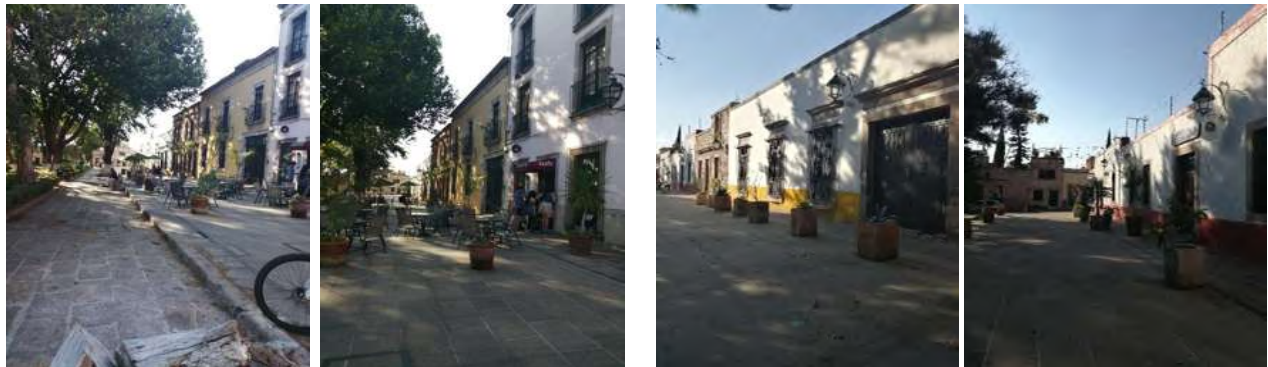
MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



REGISTRO



REGISTRO



OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 09/12/2020

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Plaza Ryón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-02
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala
Cantidad: 2		
Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, pero con algunos daños antrópicos como		

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala
Observaciones:		

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	6
Losas	Regular	
Pisos	Mala	
Observaciones: Se encuentran antenas e instalaciones de iluminación que cuelga sobre la vialidad.		

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
	Mixto	Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala
Observaciones:		

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Plaza Rayón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-03
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Sí
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Reguar
Alta	Mixta	Mala

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí	Sí	Sí
No	No	No

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones:

Observaciones generales

Los aspectos técnicos que permiten el correcto funcionamiento de esta sección de los bloques de manzanas se encuentra en óptimas condiciones.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Plaza Rayón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-04
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL

PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Comer/Beber	Comer/Beber	Café
Habitacional	Habitacional	Restaurante
Servicios		Serv. médicos

Observaciones:

Tránsito y circulación (mañana)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Tránsito y circulación (medio día)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Tránsito y circulación (noche)

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: Se tiene restringido el acceso vehicular.

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo
1 a 3	1 a 3	
4 a 5	4 a 5	
más de 6	más de 6	

Observaciones: El mobiliario de la calle peatonalizada pertenece a los establecimientos.

PEATONALIZACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS EN MÉXICO. ANÁLISIS DE CASO DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Plaza Rayón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-05
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Abarrotes	Restaurante	Café	Laboratorio clínico	Estacionamiento	Banco /caja	Consultorio médico			
2021	1	3	1	1	1	1	1			

OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Plaza Rayón	ENTRE CALLE	Andrés Quintana Roo	Y CALLE	Calle de Rayón
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C16-PR-07
CLAVE DEL ESPACIO	C16-PR	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIO AMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde
Oriente	Oriente
Poniente	Poniente
Norte	Norte
Sur	Sur
Observaciones:	

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Si	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
3		Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala

Observaciones: En general la situación de limpieza está bien, con algo d

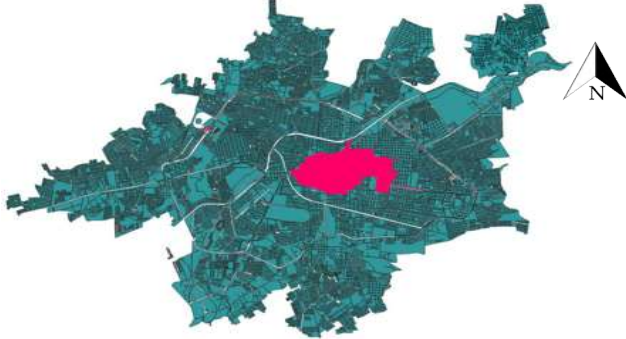
Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-01
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	REPORTE FOTOGRÁFICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



REGISTRO



MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



OBSERVACIONES ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha: 08/02/2021

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO PAISAJÍSTICOS

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-02
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	PAISAJÍSTICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL-PEATONAL



Rótulos

Fijación	Función	Condiciones
Muros	Publicidad	Buena
Losas	Información	Regular
Pisos		Mala

Cantidad: 26

Observaciones: La imagen urbana se encuentra en buenas condiciones, se observa poco mantenimiento pero el hecho de ser de construcción reciente la mantiene en buenas condiciones

Publicidad

Fijación	Saturación	Condiciones
Muros	Baja	Buena
Losas	Media	Regular
Pisos	Alta	Mala

Observaciones: Publicidad presente en las calles laterales.

Antenas

Fijación	Condiciones	Cantidad
Muros	Buena	
Losas	Regular	
Pisos	Mala	

Observaciones:

Fachadas

Alturas de paramentos	Materiales	Integración
Regular	Aparente	Buena
Irregular	Repellado	Regular
		Mala

Balcones

Integración	Materiales	Condiciones
Buena	Cantería	Buena
Regular	Acero	Regular
Mala		Mala

Observaciones:

Observaciones generales

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO TÉCNICOS

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-03
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	TÉCNICO

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL-PEATONAL



PISOS (ANTIGUA SUPERFICIE DE RODAMIENTO)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	BALIZAMIENTO
Mat. Base	Loceta de cantería	Si
Terreno Natural	Loceta de pórfido	No
	Enladrillado	
	Concreto	

Observaciones: Se presenta empedrado en unas áreas.

RED ELECTRICA

TENSIÓN	DISPOSICIÓN	CONDICIONES
Baja	Visible	Buena
Media	Oculto	Mala
Alta		

Observaciones:

PISOS (ANTIGUA ÁREA DE BANQUETA)

MATERIAL BASE	ACABADO INICIAL	GUARNICIÓN
Mat. Base	Loceta de cantería	Cantería
Terreno Natural	Loceta de pórfido	Ángulo de acero
	Enladrillado	Pórfido
	Concreto	

Observaciones:

Infraestructura

Agua potable	Red Sanitaria	Red Pluvial
Sí		
No		

Alumbrado Público

Existente	Condiciones	Intalación
Sí	Buena	Superficial
No	Regular	Oculto
	Mala	

Observaciones: Se ha instalado iluminación aparente por diseño.

Observaciones generales

Observaciones: Cables de vía telefonica visibles.

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO FUNCIONAL

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-04
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	FUNCIONAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL-PEATONAL



Actividades del usuario

Día	Noche	Servicios
Descansar	Descansar	Bancas
Caminar	Caminar	Cestos de basura
Comer/Beber	Comer/Beber	Información
Conversar	Conversar	

Observaciones: Se identifica como un corredor comercial, donde la activ

Tránsito y circulación

Peatonal	Vehicular	Accesibilidad
Alto	Alto	Buena
Medio	Medio	Regular
Bajo	Bajo	Mala

Observaciones: No se permite el acceso vehicular

Restricciones vehiculares

Señalamientos	Mobiliario	Tipo de mobiliario
1 a 3	1 a 3	Bancas 7
4 a 5	4 a 5	Sillas 11
más de 6	más de 6	
No hay	No hay	

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

UNIVERSIDAD MICHACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO DE COMERCIO

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-05
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	ECONÓMICO

MACRO-LOCALIZACIÓN



MICRO-LOCALIZACIÓN



TABLA COMPARATIVA DE COMERCIOS Y SERVICIOS DE LA ZONA

AÑO	Café	Comida	Bar	Ropa	Zapatería				
2021	14	8		1	1				

OBSERVACIONES
ADICIONALES

Elaboró: Gabriel Cortés Mancera
Fotografió: Gabriel Cortés Mancera

Fecha:

Peatonalización de los centros históricos en México. Análisis de caso del centro histórico de Morelia, 1975-2018

FACULTAD DE ARQUITECTURA: DIVISIÓN POSGRADOS

FICHA DE REGISTRO MEDIOAMBIENTALES

VIALIDAD	Hidalgo	ENTRE CALLE	Allende	Y CALLE	C. La Corregidora
FECHA DE PEATONALIZACIÓN		ADMINISTRACIÓN A CARGO DE:		CLAVE DE FICHA	C17-H-07
CLAVE DEL ESPACIO	C17-H	FECHA DE REGISTRO	08/02/2021	ASPECTO A OBSERVAR	MEDIOAMBIENTAL

CROQUIS DE LOCALIZACIÓN

USO ACTUAL COMERCIAL-PEATONAL



Asoleamiento

Mañana	Tarde	Actividad
Oriente	Oriente	
Poniente	Poniente	
Norte	Norte	
Sur	Sur	
Observaciones:		

Recolección de desechos

Mobiliario	Recolección	Servicio
Sí	Regular	Bueno
No	Irregular	Regular
Cantidad	2	Malo

Vegetación

Cantidad	Especie	Estado
Abundante	Liquidambar	Bueno
Media	Otras	Regular
Poca		Malo
Ninguna		
Observaciones: No hay vegetación.		

Situación general de limpieza

Locales	Viales
Buena	Buena
Regular	Regular
Mala	Mala