



INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL

---



ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
"UNIDAD TECAMACHALCO"

**PROYECTO PARA EL REORDENAMIENTO Y MEJORA  
DE LA IMAGEN URBANA DE LA EXPLANADA DEL  
METRO TACUBA EN LA CD. MEX.**

**TITULACIÓN  
POR OPCIÓN CURRICULAR**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**INGENIERO ARQUITECTO**

P R E S E N T A

**DELGADO MIGUEL ANA BEATRIZ**

DIRECTOR DE TESIS

ING. ARQ. MARFA ADRIANA ÁNGEL RINCÓN

SINODALES

ING. ARQ. JOSÉ PORFIRIO CAMACHO ORTUÑO  
M. en A.V. BLANCA MARGARITA GALLEGOS NAVARRETE  
ING. ARQ. MARIO MARTÍNEZ VALDÉS  
ING. ARQ. IGNACIO UGARTE JAIME

## INTRODUCCIÓN

- ❖ ANTECEDENTES HISTÓRICOS
- ❖ RESUMEN
- ❖ DELIMITACIÓN DEL TEMA
- ❖ PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA
- ❖ JUSTIFICACIÓN
- ❖ OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS
- ❖ HIPÓTESIS
- METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN
  - MÉTODO INDUCCIÓN-DEDUCCIÓN
    - ❖ ENFOQUE
    - ❖ ALCANCE
    - ❖ CORTE

## CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

- CONCEPTOS BÁSICOS
- 1.1 DEFINICIONES
  - 1.1.1 ) REORDENAMIENTO
    - 1.1.1.a) INSTRUMENTOS DE REORDENAMIENTO URBANO
  - 1.1.2) PARADERO
    - 1.1.2.a) IMPORTANCIA DEL LUGAR A LOS USUARIOS
    - 1.1.2.b) IMPORTANCIA DE LOS PARADEROS EN LA CIUDAD
    - 1.1.2.c) ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE
  - 1.1.3) IMAGEN URBANA
    - 1.1.3.a) IMPORTANCIA DE LA IMAGEN URBANA PARA LA CIUDAD
    - 1.1.3.b) BENEFICIOS DE UNA BUENA IMAGEN URBANA

- 1.1.4) TEORÍAS
- 1.1.5) ESTADO DEL CONOCIMIENTO
- 1.1.6) ANÁLISIS DE LO EXISTENTE

## **CAPÍTULO II MARCO CONTEXTUAL**

### **2.1 NATURAL**

- 2.1.2) MEDIO FÍSICO NATURAL
  - 2.1.2.a) LOCALIZACIÓN
  - 2.1.2.b) CLIMA
  - 2.1.2.c) VEGETACIÓN
  - 2.1.2.d) HIDROGRAFÍA
  - 2.1.2.e) DEMOGRAFÍA
  - 2.1.2.f) TOPOGRAFÍA

### **2.2 URBANO**

- 2.2.1) ÍNDICE DE POBLACIÓN
- 2.2.2) USO DE SUELO
  - 2.2.2.a) ÁREAS DE USO HABITACIONAL
- 2.2.3) ESTRUCTURA URBANA
  - 2.2.3.a) CENTROS URBANOS
  - 2.2.3.b) SUBCENTROS URBANOS
- 2.2.4) ZONAS HOMOGÉNEAS
- 2.3 MEDIO FÍSICO URBANO
  - 2.3.1) INFRAESTRUCTURA
  - 2.3.2) EQUIPAMIENTO
  - 2.3.3) VIALIDADES
    - 2.3.3.a) VÍAS PRIMARIAS

- 2.3.3.b) VÍAS SECUNDARIAS
- 2.3.4) TRANSPORTE
- 2.4 MEDIO SOCIAL, CULTURAL Y ECONÓMICO
  - 2.4.1) ASPECTOS SOCIALES
    - 2.4.1.a) EDUCACIÓN
  - 2.4.2) ASPECTOS SOCIOECONOMICOS
  - 2.4.3) ASPECTOS CULTURALES
    - 2.4.3.a) RELIGIÓN
  - 2.4.4) RIESGOS Y VULNERABILIDADES
    - 2.4.4.a) SEGURIDAD PÚBLICA
    - 2.4.4.b) INUNDACIONES

## **CAPÍTULO III ANÁLISIS DE SITIO**

- 3.1) SITUACIÓN ACTUAL
- 3.2) PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA
- 3.3) LEVANTAMIENTO DE CAMPO
  - 3.3.1) ZONAS PATRIMONIALES
  - 3.3.2) IMAGEN URBANA
  - 3.3.3) PERCEPCIÓN POLISENSORIAL
- 3.4) PLANO SÍNTESIS DE ANÁLISIS
- 3.5) ANEXOS
  - 3.5.1) ENCUESTAS
  - 3.5.2) GRÁFICOS
  - 3.5.3) RESULTADOS

## **CAPÍTULO IV “METODOLOGÍA”**

- **CONDICIONANTES DE DISEÑO**

- 4.1) TIPOS DE USUARIOS
  - 4.1.1) CARACTERÍSTICAS
  - 4.1.2) ACTIVIDADES
- 4.2) RUTA DE USUARIOS
- 4.3) PROGRAMA DE NECESIDADES
- 4.4) PROGRAMA ARQUITECTÓNICO
- 4.5) PROGRAMA DE REQUERIMIENTOS
- 4.6) DIAGRAMA DE FUNCIONAMIENTO
- 4.7) ZONIFICACIÓN
- 4.8) CONCEPTUALIZACIÓN

## **CAPÍTULO V “ANTEPROYECTO”**

- **IMAGEN URBANA**

- 5.1) SITUACIÓN ACTUAL
- 5.2) DIAGNÓSTICO
  - 5.2.1) IMAGEN OBJETIVO
  - 5.2.2) REGENERACIÓN URBANA
  - 5.2.3) REORDENAMIENTO VIAL
  - 5.2.4) FORTALECIMIENTO ECONÓMICO
  - 5.2.5) SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL
  - 5.2.6) PRESERVACIÓN DE SITIOS Y MONUMENTOS HISTÓRICOS  
Y PATRIMONIALES

- 5.3) LÍNEAS DE ACCIÓN Y MEJORAMIENTO
- 5.4) ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO
- 5.5) DETALLES

### **ARQUITECTURA DEL PAISAJE**

- ACTIVIDADES EXTERIORES
- PALETA VEGETAL
  - VEGETACIÓN
- EXTERIORES
  - MOBILIARIO
  - PAVIMENTOS
  - ARTE URBANO
- INSTALACIONES  
MANEJO DE AGUA  
CRITERIOS DE ILUMINACIÓN

### **IMAGEN URBANA**

- LARGUILLOS
- CORRESPONDENCIA SECTORIAL
  - FINANCIAMIENTO
  - CONSTRUCCIÓN
  - OPERACIÓN
  - MANTENIMIENTO

## **CAPÍTULO VI “PROYECTO ARQUITECTÓNICO”**

- PROPUESTA ARQUITECTÓNICA
- RESULTADO
- CONCLUSIONES

- A) **NORMATIVIDAD**
  - A.1) **NORMAS DE ORDENACIÓN QUE APLICAN EN ÁREAS DE ACTUACIÓN SEÑALADAS EN EL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO URBANO.**
  - A.2) **ESTUDIO DE IMPACTO URBANO**
  - A.3) **LIMITACIONES AL USO DE LA VIA PÚBLICA**
  
- B) **ANEXOS**
  
- C) **PLANOS ARQUITECTÓNICOS**

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Asentado en las tierras fértiles de la entonces ribera occidental del Lago de Texcoco.

Durante los 100 años que siguieron al derrocamiento de Azcapotzalco y terminaron con la Conquista Española, el imperio centrado en México Tenochtitlán desarrolló una serie de obras hidráulicas y arquitectónicas que cambiaría la vista de los pobladores de Tlacopan. Una de las cuatro calzadas que conectaban el islote de México-Tenochtitlán con las orillas del lago era precisamente la Calzada México Tacuba, que prácticamente sigue el mismo trazo hasta nuestros días, partiendo del Zócalo de la Ciudad de México (Plaza de la Constitución) y llegando a Tacuba. En su recorrido toma los nombres de Avenida Hidalgo, Puente de Alvarado, Rivera de San Cosme y Calzada México Tacuba.

Tacuba conserva algunos atractivos que dan fe de su importancia histórica; uno de ellos es la **Parroquia y Ex Convento de San Gabriel Arcángel** que comparte espacio con la estación del Metro Tacuba. Tres arcos de medio punto señalan la entrada al atrio empedrado y con pocos árboles. Se observa bien la portada del templo que luce espléndida por varios motivos: su arco quebrado en el acceso, enmarcado por pares de columnas dóricas estriadas; el friso ornamentado con relieves vegetales y en la parte superior, al centro, un excelente relieve en piedra enmarcado por pares de columnas corintias.



1.- <http://www.mexicodesconocido.com.mx/tacuba.html>

## **RESUMEN**

---

En este documento se hace referencia al tema de la inseguridad y el ambulante que se encuentra en la estación del metro Tacuba bajo el puente, y en la Parroquia San Miguel Arcángel sobre la calzada de México-Tacuba.

Elaborando un análisis previo para explicar el porqué del origen de este comercio informal, y como se da la organización del lugar en cuanto al aspecto social.

El punto principal es reubicar este comercio informal para ayudar a solucionar los problemas que con esto conlleva y otorgar un mejor servicio a la comunidad, restaurar la zona dañada, rescatar los patrimonios culturales, las áreas verdes y poder mejorar la imagen urbana del lugar.

En el primer capítulo se encuentra el marco teórico conceptual, donde se definen los términos que intervienen en el proyecto y la importancia de ellos. En el capítulo dos, es el marco contextual, que abarca los aspectos natural y urbano para describir todo lo relacionado con el lugar de Tacuba. En el capítulo tres que es el análisis de sitio, se realiza un levantamiento de campo identificando los problemas detalladamente con ayuda de planos, gráficos, encuestas y resultados. Por último en el capítulo cuatro, se encuentra lo que es el proyecto de reordenamiento, las mejoras que se realizarán en cuanto a la imagen urbana, y todos los instrumentos necesarios para lograrlo.

## DELIMITACIÓN DEL TEMA

# ”PROYECTO PARA EL REORDENAMIENTO Y MEJORA DE LA IMAGEN URBANA DE LA EXPLANADA DEL PARADERO DE TACUBA”



Reordenar los puestos de vendedores ambulantes para despejar un poco la explanada del metro Tacuba recuperando parte de la imagen urbana y rescatar el espacio público.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El paradero del metro Tacuba se encuentra ubicado al Norponiente de la ciudad de México sobre la calzada México-Tacuba bajo el puente de Aquiles Serdán, en la Delegación Miguel Hidalgo del Distrito Federal.

El problema principal es el comercio informal que se encuentra en esta zona ya que hay más de 1300 vendedores en el sitio, (*informa un estudio realizado por la secretaría de seguridad pública*), y robo a transeúntes, el delito más recurrente.

Los puestos rodean las entradas del metro, lo que dificulta la entrada y salida de los usuarios, impide la visibilidad exterior hacia lo que es la avenida principal y el paradero, esto ocasiona que haya una pérdida de tiempo en ubicarlo, hay poca iluminación y ventilación ya que las lonas y carpas de los puestos encierran y tapan los pasillos, por lo que es un poco difícil que entre la luz y el aire, también hay obstrucción del paso peatonal por las bolsas, botes o cajas de los mismos puestos, lo cual complica la accesibilidad de las personas hacia los lugares donde se desean desplazar.

### **Artículo del periódico La Jornada (2011): <sup>1</sup>**

*Un informe de la jefatura del Estado Mayor Policial, de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), revela que en cuanto a persistencia delictiva, el robo de alto impacto se ha convertido en el principal problema para la gente que transita por esos puntos.*

*El documento –entregado en fechas recientes a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal– precisa que el robo a transeúnte es el delito más recurrente en los Cetram, con 46 por ciento de casos denunciados, seguido por el robo a vehículo, con 25 por ciento.*

*Pero esa ola delictiva no afecta únicamente a los transeúntes que llegan a los paraderos para abordar el Metro, alguna ruta de microbús o autobús, pues la jefatura del Estado Mayor Policial captó las cifras de los robos cometidos en un radio de 300 metros alrededor del paradero. Derivado de lo anterior, se detalla que el paradero de Tacuba registra en promedio 9.1% de robos diarios.*

1.- <http://www.jornada.unam.mx/2011/01/12/capital/033n1cap>

Informe periodístico la Jornada

La ubicación de estos puestos ambulantes, desata un desorden en cuanto a las circulaciones del paradero de Tacuba, por la mala organización, y la obstrucción del paso peatonal que causan hacia los usuarios al llegar al paradero o salir de él, ya que no hay una ruta específica de salida o entrada que indique el camino correcto para abordar los diferentes transportes de ese paradero.

En este paradero de Tacuba se encuentran dos líneas, la línea 7 y línea 2, que cuentan con 5 salidas de la estación, parcialmente tapadas por los puestos las cuales son:<sup>1</sup>

- Por línea 2 al Sur poniente: Plaza de locales comerciales y paraderos de Tacuba.
- Por línea 2 al Suroriente: Parroquia de San Miguel Arcángel Colonia Tacuba.
- Por línea 2 al Norte: Calzada México Tacuba s/n Colonia Tacuba.
- Por línea 7 al Oriente: Calzada México-Tacuba y Golfo de Bengala Colonia Tacuba.
- Por línea 7 al Poniente: Golfo de México y Golfo de Bengala Colonia Tacuba.

Estas salidas no son del todo seguras, ya que los puestos impiden la entrada de luz y complican la visibilidad de las mismas, sobre todo en la noche que es cuando hay mayor índice de inseguridad.

El horario de servicio es el siguiente:

- Días Laborales de 5:00 a 24:00 horas.
- Sábados de 6:00 a 24:00 horas.
- Domingos y días festivos de 7:00 a 24:00 horas.

Un reporte de la SSP que se elaboró en noviembre de 2010, destaca que en promedio se cometen 6 robos de alto impacto diarios, principalmente en el horario nocturno.

El reportaje declara que no solo el ambulante es el único problema, sino que también se desglosan más problemáticas las cuales son de tipo social, ambiental y urbano.

- Las problemáticas sociales son: delincuencia, inseguridad, indigencia.
- Las problemáticas ambientales son: contaminación visual, contaminación auditiva, generación de desechos, propagación de plagas y deterioro de áreas verdes.
- Las problemáticas urbanas son: caos vial, reducción de circulaciones, bloqueo de paso peatonal, y falta de mantenimiento, entre otros.

1.- <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=23>

## **JUSTIFICACIÓN**

---

Se considera importante analizar el paradero del metro Tacuba, ya que los problemas que se generan en este lugar son de mayor importancia para los usuarios que transitan por esta zona.

En este paradero entroncan dos líneas del metro, la línea 7 y la línea 2, y son de gran importancia en el sistema de transporte de la ciudad de México, por tal motivo, es fundamental llevar un estudio para así poder analizar y posteriormente solucionar los múltiples conflictos viales que se generan para los usuarios en su paso a su lugar de destino.

También es de tema importante mencionar las molestias que ocasionan el comercio informal para los usuarios y lo que se desglosa de ahí que son las problemáticas sociales, ambientales y urbanas.

En cuestión de la accesibilidad del metro al paradero se planea rediseñar las salidas de cada andén de microbús o combi, colocando señalamientos para indicar las diferentes rutas hacia los destinos de cada usuario y ordenar los puestos para así despejar el paso peatonal y mejorar las circulaciones sobre la explanada.

Es de vital importancia tratar este tema, ya que estos lugares deben de estar bien estudiados y planeados para así poder brindar un buen servicio a los usuarios.

## **OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS**

### **GENERAL:**

Reordenar los puestos ambulantes de la zona estableciendo un espacio o un área dedicada sólo al comercio para todos los vendedores del lugar, poder despejar parte del paradero y mejorar tanto la visibilidad exterior e interna como la circulación de los usuarios y tener mayor iluminación para ayudar a disminuir parte de la delincuencia del lugar.

### **ESPECÍFICOS:**

- Despejar parte de la plaza del paradero reubicando a los puestos en un área específica destinada sólo al comercio para ayudar a disminuir parte de la delincuencia.
- Rescatar las áreas verdes dándole mantenimiento a las que yacen ahí
- Establecer un sistema de alumbrado público eficiente y seguro en el lugar.
- Reforzar la seguridad colocando un sistema de video vigilancia.
- Colocar un área recreativa.
- Rediseñar los andenes del paradero mejorando el servicio de transporte.
- Elaborar corredores para los usuarios que permitan conectar directamente las salidas del metro con el paradero.
- Proporcionar salidas específicas para las distintas rutas.
- Colocar señalamientos incluyentes que indiquen la ubicación del paradero y los letreros correspondientes de los diferentes destinos en cada andén.

## **HIPÓTESIS**

---

Una problemática de esto son los vendedores ambulantes que se encuentran por toda la zona de Tacuba disminuyendo iluminación, visibilidad y espacio del lugar. Si se reubican los puestos en un área específica para estos, los usuarios dispondrían de más espacio para circular libremente beneficiándose tanto los transeúntes como los vendedores y al entorno.

Ahora quienes recorran la plaza del metro hacia el paradero, transitaran por andadores más abiertos e iluminados, con la idea de disminuir la delincuencia. La idea no es eliminar los puestos ambulantes, pero si se reordenan en un solo sitio y si se disminuye el área del local, se recuperaría el espacio público para darle un nuevo uso que beneficie a todos.

# METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

## METODO INDUCCIÓN-DEDUCCIÓN

Este método se utilizó con los hechos particulares, siendo deductivo en un sentido, de lo general a lo particular, e inductivo en sentido contrario, de lo particular a lo general.

### Método Inductivo:

La característica de este método es que se empleó el razonamiento sobre las problemáticas que se encuentran en el paradero de Tacuba para obtener las conclusiones que partieron de hechos particulares cuya aplicación es de carácter general.

El método se inició con la observación individual de los hechos que causa, en este caso los puestos ambulantes, se analizó la conducta y características del fenómeno, por lo que se llegó a conclusiones universales, la cual una de ellas es reordenar parte de este comercio informal y poder ayudar a mejorar el orden del paradero de Tacuba sin repercusiones.

### Método Deductivo:

Este razonamiento partió de un marco general que hace referencia hacia algo en particular lo cual es la delincuencia generada en el paradero de Tacuba, por lo tanto, partiendo del tema en general que es la delincuencia y demás problemáticas que se desglosan en el paradero, se resume a identificar el por qué de esos problemas, que los ocasiona y cómo solucionarlos, yendo de lo general a lo específico y de lo universal a lo individual.

Observación: El paradero tiene varias problemáticas que afectan tanto a los usuarios como a los comerciantes del lugar.

Descripción: Conflictos viales, acumulación de desechos, generación de plagas, delincuencia, obstrucción del paso peatonal, generación de contaminación visual, auditiva, etc.

### Análisis:

- I. Los puestos ambulantes, impiden la visibilidad por las lonas y obstruyen el paso peatonal por las bolsas y cajas que tienen fuera de su local.

- II. Se origina tráfico por los camiones de carga y descarga que ocupan 2 carriles sobre la calzada México-Tacuba.
- III. Los puestos de comida tiran la basura al suelo, por lo que se acumula y ocasiona problemas de sanidad.
- IV. A consecuencia de los desechos, se producen plagas como, cucarachas, ratas, hormigas, liendres, moscas, etc., lo que ocasiona problemas de sanidad.
- V. Este sitio es un buen lugar para la delincuencia, ya que los asaltantes se esconden entre los mismos puestos y es difícil verlos, aumenta el grado de inseguridad en la noche por la ausencia de personal y la oscuridad.
- VI. Al haber un flujo constante de carros atrapados en tráfico, producen contaminación auditiva tocando el claxon y es molesto todo el ruido que se genera en las avenidas principales.

Conclusión: Aquí el factor principal es el comercio informal ubicado en la zona, ya que a partir de esto, se originan los demás problemas ocasionando que este en muy mal estado tanto cultural, como urbano y social.

#### ENFOQUE:

En este aspecto se hace referencia a todos los puestos ambulantes que se encuentran ubicados en el paradero de Tacuba, es el problema principal que más destaca de la zona, se debe atacar de manera controlada para evitar que haya repercusiones. De manera que se beneficien tanto los usuarios como los comerciantes.

#### ALCANCE:

Uno de los objetivos primordiales de la investigación del proyecto, es rescatar el espacio público para los usuarios, para que puedan transitar libremente eliminando parte de los problemas que coexisten en el lugar, mejorar la imagen urbana y prestar un mejor servicio hacia la comunidad.

#### CORTE:

Se tienen que restablecer todos aquellos puestos que están mal ubicados en un área específica destinada al comercio, para poder mantener un orden, lo que permitirá eliminar las consecuencias originadas por el comercio informal y/o solucionarlas.

### **1.1 DEFINICIONES**

#### **1.1.1) REORDENAMIENTO**

Es un estudio muy complejo, lo que exige recurrir a diferentes modelos para describirlo e interpretarlo. Dentro de estos modelos está el identificar, distribuir, organizar y regular las actividades humanas en bien de un territorio; a su vez, el identificar, distribuir, organizar y regular el uso de un territorio para el bienestar humano.<sup>1</sup>

##### **1.1.1.a) INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO URBANO**

Los planes de renovación urbana son aquellos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación y aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales <sup>2</sup>

1.- [http://www.cuenca.gov.ec/?q=page\\_planordenamiento](http://www.cuenca.gov.ec/?q=page_planordenamiento)

2.- <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/deter/8.htm>

## **1.1.2) PARADERO**

“Es un espacio público, de uso social colectivo y multifuncionalidad”. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que lo convierte en un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración de culturas. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas cualidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.

Existen numerosas formas de llamar al lugar donde se encuentran autobuses que circulan y pasajeros que esperan. Si bien la Real Academia ha convenido en aceptar el término de parada o paradero para definir este lugar, este parece limitado para definir los objetos que sirven de soporte a esta actividad. Se hace necesario introducir algunas precisiones. Se trata de un mueble urbano, destinado a acoger usuarios del transporte público por buses, otorga protección ante a las inclemencias del clima, permite la espera del autobús y el acceso a él. Otorga comodidad para permanecer en espera, incluye condiciones de seguridad para las personas, tanto en la espera como en el embarque y desembarque del autobús.

La parada de autobús funciona como referencia física visible de la existencia del sistema de transporte, y es el local de contacto entre el usuario y los autobuses. Por ello, es necesario que este lugar sea reconocible por los que demandan el servicio, por el que lo ofrece y por los demás transeúntes. Se debe considerar que el refugio debe ser comprendido como un espacio físico merecedor de un trato diferenciado que permita valorizar su espacio próximo. Los elementos que lo componen deben adoptar características especiales, concebidas dentro del concepto del mobiliario urbano para que puedan atender con eficiencia y confort a los usuarios, en todas las necesidades que estos manifiesten en vinculación con la necesidad de esperar y abordar un autobús de transporte público.

La falta de criterios apropiados a las realidades locales lleva en la generalidad de los casos a inhibir el aprovechamiento de los atributos de estos muebles urbanos. Introducir criterios culturales locales, adaptando los aportes del progreso y la globalización, es una condición fundamental para tener éxito frente a objetos aparentemente aprobados y comprobados en los países desarrollados. La variable cultural, que genera lecturas locales, termina por relativizar los modelos universales a menos que con el propio diseño se conjuguen criterios propios de la cultura donde se insertan estos objetos para en realidad otorgar todos los beneficios potenciales que ellos tienen a usuarios que no practican necesariamente la misma lectura. No se trata de rechazar los modelos probados y perfeccionados por el diseño, se trata simplemente de detectar cuales son las necesarias adaptaciones a los contextos donde se insertan y cuáles son las expectativas de estos ciudadanos.<sup>1</sup>

*“Si las personas se comportan de manera arbitraria, (tomando el autobús donde quieren, cruzando la calle en cualquier lugar), es decir, si asumen decisiones privadas sin cuidado del resto de las personas, generan, en lo social, un desorden que perjudica a todos, todo radica en la educación, entender de una vez por todas la importancia de tener una buena educación vial y respetarla, darse cuenta que por este concepto el país pierde al año 400 millones de dólares(Accidentes viales y transito) y muchas familias quedan en desmedro por desconocimiento total de la educación vial.”*

*Opinión de Pablo Ramírez Torrejón transeúnte.*

1.- <http://www.atinachile.cl/content/view/29338/Un-Paradero-de-bus-es-un-espacio-publico-de-uso-social-colectivo-y-multifuncionalidad.html>

### **1.1.2.a) IMPORTANCIA DEL LUGAR A LOS USUARIOS**

Los paraderos para transporte público son necesarios por la razón de que por medio de este objeto puede haber más organización en la ciudad y menos congestión en la parte peatonal para nuestra ciudad.

### **1.1.2.b) La importancia de los Paraderos en la Ciudad:**

Estos son unos de los factores claves del sistema de transporte público, lugar donde los pasajeros realizan intercambios hacia sus destinos finales o de transferencia de modo o de ruta de transporte. El paradero es el lugar donde se produce fricción entre los operadores por la captación de pasajeros agravado por la sobreoferta de vehículos existentes.

Los paraderos en la ciudad son demasiado importantes para las personas, por la razón de que pueden esperar los colectivos con más tranquilidad.

Pero el problema de estos paraderos es que están en un mal estado y que por esa razón las personas de la capital casi no los utilizan.<sup>1</sup>

### **1.1.2.c) ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE**

La aparición de material móvil accesible en las flotas de las compañías de autobuses debe ser considerada como una pieza más de la cadena de transporte en la que intervienen otros muchos factores: los entornos de las paradas, la información a los viajeros, el diseño de los vehículos, los sistemas de gestión del tráfico y también la actitud de los profesionales de los servicios.

Todos ellos son eslabones con la misma importancia en la accesibilidad a los autobuses. Juntos forman la cadena accesible de transporte<sup>2</sup>

1.-<http://www.slideshare.net/10301632/un-paradero-final-informal-de-combis-en-villa-el-salvador-y-sus-dinamicas-agregadas>

2.-<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0528801.pdf>

### **1.1.3) IMAGEN URBANA**

“Imagen urbana se le puede denominar a los diferentes elementos naturales y construidos por el hombre que se conjugan para conformar el marco visual de los habitantes de la ciudad. Todo esto con una relación directa con las costumbres y usos de sus habitantes. Esta imagen urbana juega un papel importante en el ciudadano ya que por medio de ella, se genera un entendimiento mental acerca de la misma. Este entendimiento mental, organiza a la ciudad y es por la cual el habitante relaciona las diferentes zonas de la ciudad. Estas diferentes zonas de la ciudad el habitante las distingue según el uso que le dé a cada una de ellas, sean lugares por los cuales transita, se recrea o directamente donde habita.

La imagen urbana no se refiere únicamente a la imagen visual que cada acostumbramos hacer de una ciudad, es decir la imagen que tenemos como referencia mental, la imagen viva de la ciudad, la imagen que se crea en la vida cotidiana de sus habitantes, cada persona tiene una imagen particular de su ciudad de acuerdo a las actividades que realiza dentro de ella.<sup>1</sup>

#### **1.1.3.a) IMPORTANCIA DE LA IMAGEN URBANA PARA LA CIUDAD ¿QUE ES LO QUE LA HACE BONITA?**

La imagen urbana es la expresión de la totalidad de los elementos que conforman la ciudad, es decir, lo que resulta y se aprecia de la configuración de su infraestructura urbana, sus construcciones arquitectónicas, y las actividades e idiosincrasia de las personas que la habitan.

La imagen urbana también se refiere a la **percepción** que el habitante, y de forma especial el visitante, tienen del espacio, y por lo tanto, depende de la **experiencia sensorial** que el observador advierte dentro de su entorno. De esta manera, la **calidad, cantidad, dimensión y disposición** de lo construido y contenido en el espacio determinan nuestra impresión del medio ambiente urbano, influyendo de manera positiva o negativa en nuestra percepción de orden, orientación, armonía, belleza, seguridad o bienestar en la ciudad.

Visto así, el desarrollo urbano debe considerar criterios formales, estéticos y técnicos para el diseño, construcción, intervención y mantenimiento del espacio público, tomando en cuenta los

tipos y el manejo de los materiales, texturas, dimensiones, calidades y procedimientos constructivos de los elementos que lo componen, con la finalidad de definir un modelo urbano propio para cada ámbito de la ciudad. Una ciudad con buena imagen, o como coloquialmente se dice, bonita, lo es porque prevé, controla, regula y aplica estos y muchos criterios más.<sup>1</sup>

### **1.1.3.b) BENEFICIOS DE UNA BUENA IMAGEN URBANA**

- Identidad y carácter,
- Sentimiento de pertenencia y seguridad,
- Limpieza y orden,
- Predisposición de los usuarios para cuidar y mantener su espacio,
- Aprovechamiento y disfrute del espacio,
- Promoción de la ciudad como destino turístico,
- Y muchas cosas más...

Una ciudad de esta naturaleza proyecta una imagen de prosperidad y bienestar, en ella se está a gusto porque proporciona el medio adecuado para el desenvolvimiento cotidiano de los ciudadanos de una forma estructurada y fluida.

***Jordi Borja, destacado urbanista catalán, cuenta en su artículo “Ciudadanía y espacio público”, que el espacio urbano se caracteriza por su **accesibilidad, y su calidad se puede evaluar principalmente por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su facultad para mezclar grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por estas razones, conviene que el espacio público tenga calidades formales como la continuidad del diseño urbano y la facultad ordenadora del mismo, la magnificencia de sus formas, de su imagen y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.*****<sup>2</sup>

1.- <http://desarrollourbano.wordpress.com/imagen-urbana/>

2.- <http://imaginacolima.blogspot.mx/2013/03/la-importancia-de-la-imagen-urbana-para.html>

## 1.1.4) DEFINICIONES TEÓRICAS

### ¿QUÉ DICE LA TEORÍA DE KEVIN LYNCH?

*La teoría de Kevin Lynch habla del modo de percepción del espacio urbano de la gente. Utilizó 3 ciudades de Estados Unidos como casos, y demostró que la gente percibe el espacio urbano en diversos elementos y esquemas mentales. Entonces de ahí, hizo mapas mentales que emplean elementos constantes, mismos que dividió en 5 categorías:*

**Sendas:** *Clasificó a las sendas como todas aquellas calles, vías o senderos por los cuales se puede transportar la gente, ya sea en vehículo o de manera peatonal.*

**Bordes o límites:** *Nombró bordes a todos aquellos elementos que delimitan áreas o que impiden transportarse de un lugar hacia otro.*

**Barrios o distritos:** *Los barrios o distritos se refería a zonas que tenían características similares. Los barrios también los consideraba secciones de la ciudad con dimensiones grandes o medianas.*

**Nodos:** *Como puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador. Puede ser también un cruce o convergencia de sendas.*

**Mojones, mojoneras o hitos:** *Los señaló como puntos de referencia que fueran impactantes al momento de visualizarlos. Decía que el espectador no entraba en él, solo recibía el impacto al verlo, y servía también como otro punto de referencia. El hito o mojonera es exterior.*

### **-OSWALDO WENCESLAO MARÍN CISNEROS.**

Dentro de la teoría de Kevin Lynch, estoy de acuerdo en los puntos a los que él hizo referencia, ya que lo que la gente ve en primera instancia es todo eso, lo cual provoca un impacto pero a su vez sirve como referencia dentro de la ciudad. La gente concluyó que los mismos puntos de la ciudad son los mismos que ellos ven en una primera instancia, y a los que ellos hacen referencia para ubicar distintos lugares. Las personas fueron sometidas a una prueba de un mapa mental de 3 ciudades distintas, y los 3 grupos de personas de las 3 ciudades diferentes, ubicaron calles, hitos, bordes, barrios y mojoneras, que son los 5 puntos de los que habla Kevin Lynch.

Es entonces que estos 5 elementos son primordiales en una ciudad, y son los principales componentes, concluyendo así en que estos mismos forman parte fundamental de la imagen urbana.

*La teoría de Lynch sugiere que al darle a la ciudad una buena calidad visual, los usuarios son capaces de desarrollar conductas y/o comportamientos razonables, es decir, dignos y creativos. Todo esto basado en la psicología ambiental que no es más que la interacción entre los seres humanos y sus entornos. Para lograr esto, Lynch hizo un estudio de la interpretación espacial de 3 ciudades en donde su finalidad era conocer la percepción, memoria, razonamiento y aprendizaje de los ciudadanos sobre su ciudad. - Aldo Francisco Calderón Villarreal.*

## ¿Qué es la imagen urbana en la Teoría del “Paisaje Urbano” de Gordon

### Cullen?

Por lo que yo leí y en mi opinión la imagen urbana es la cara o la imagen que nos da una ciudad o entidad que incluye varios elementos arquitectónicos (edificios, árboles, paisaje, tráfico, señales, etc.) y sociológicos (sociólogos, ingenieros, jardineros, etc.)

Nos dice que para que sea una entidad o ciudad debe tener algunos elementos que son los siguientes:

- Territorio ocupado
- Posesión en movimiento
- Preponderancia
- Viscosidad
- Enclave
- Plazoleta
- Punto focal
- Barriadas extremas
- Paisaje interior y estancia exterior
- La habitación exterior y la plazoleta rodeada de edificios
- Recinto múltiple
- Blocao

- Espacio insustancial
- Espacio definido
- Truncamiento
- Cambio de nivel
- Obra de malla
- Silueta
- Vista grandiosa
- División del espacio
- Vista tamizada

Estos son algunos de los elementos que se necesitan o contribuyen a la imagen urbana y nos dan esa imagen de la ciudad. Tienen que ver otras cosas para que también nos demos una idea de esta imagen tales como las costumbres tradiciones y sociedad de la entidad todo esto en conjunto nos da la imagen de la misma. Y con todo esto se forma esta imagen. – **Marco Antonio Gómez Ortega.**

### **1.1.5) ESTADO DEL CONOCIMIENTO**

En el paradero de Tacuba hay un alto índice de inseguridad, comercio ambulante y congestiones viales.

Ya en alguna ocasión se planteó una forma de restauración del paradero de Tacuba, pero fue rechazada.

#### ***Artículo periodístico de Reforma:***

- **Agosto 29, 2011, por administrador**  
**Filed under Distrito Federal, Prensa, Reforma**

*Después de años de laborar en las inmediaciones de la Plaza Tacuba en puestos sin ninguna regulación, algunos comerciantes cuestionan las nuevas instalaciones que comenzó a construir la Delegación Miguel Hidalgo para crear corredores con puestos fijos.*

*El representante de comerciantes Leobardo Rodríguez planteó que la construcción de nuevos puestos ha sido rechazada por vendedores por acotarles el espacio y hacer obras improvisadas.*

*“Nosotros presentamos un proyecto integral, pero la Delegación se empeñó en un proyecto para el que no tiene dinero suficiente y resulta que sólo va a construir unos pocos puestos, cuando hay muchos más vendedores”, indicó Rodríguez.*

*De acuerdo con el director general de Obras de la Miguel Hidalgo, Gerardo Jácome, serán entregados 180 nuevos puestos, aunque hay más de mil 300 vendedores en el sitio.*

*Rodríguez estimó que en cuanto asuma el Gobierno delegacional Víctor Hugo Romo tendrá que replantear el proyecto de reordenamiento.*

*“Pusieron un gimnasio en medio del área comercial, en donde nadie lo va a usar o lo colocaron para atraer a los malvivientes”, anotó.*

*El representante Édgar López Nájera expuso que la Delegación realiza obras sin acordar con todos los dirigentes, sólo para beneficio de algunos grupos.*

*Alineados los puestos en corredores, los caminantes disponen de más espacio, pero los vendedores lamentan que se les reduzca la superficie.*

*“Antes teníamos más espacio para vender, ahora con los puestos tenemos que estar casi hombro con hombro con los compañeros; será cosa de acostumbrarse, porque dicen que vamos a tener luz, agua y drenaje”, comentó Aurora, vendedora en uno de los nuevos puestos.*

*Pero no todos están en contra del ordenamiento de puestos.*

*“Es la primera vez que se hace un ordenamiento, los nuevos puestos nos benefician a nosotros y al entorno.*

*“Ahora quienes pasan del Metro al paradero de transporte caminarán en andadores más abiertos, iluminados, con la idea de que haya más seguridad”, comentó Adelina León, otra de los 10 representantes de comerciantes*

***Artículo periodístico de El Universal:***

- **Noviembre 18, 2011 by [admin](#)**  
**Filed under [Distrito Federal](#), [El Universal](#), [Prensa](#)**

***Los vendedores se reunirán con Demetrio Sodi para presentar una propuesta de cómo quieren los nuevos puestos; en la primera etapa se reubicarían 250 de mil comerciantes que laboran en la plaza***  
*En reunión con cuatro líderes de comerciantes de Tacuba, el delegado de Miguel Hidalgo, Demetrio Sodi, acordó iniciar la remoción de la plaza que se ha postergado desde septiembre pasado.*

*En entrevista para EL UNIVERSAL DF, el delegado informó que el próximo martes 22 de noviembre tendrá otra mesa de trabajo con los vendedores quienes le presentarán su propuesta de cómo quieren que se construyan los nuevos corredores comerciales.*

*“Vamos a llegar a un acuerdo, pero si es necesario que nosotros hagamos cambios a nuestro proyecto para que ellos lo acepten, pues le hacemos todos los cambios que hagan falta, yo voy decidido a que lleguemos a un acuerdo pase lo que pase y arrancar la obra”, dijo.*

*La inversión que se planea destinar para el mejoramiento de los alrededores de donde se ubica la estación del Metro Tacuba es de siete millones y medio de pesos.*

*El proyecto que tiene el objetivo de reubicar a los comerciantes se desarrollaría por etapas, por lo cual en la primera se beneficiaría a 250 vendedores.*

*“Nuestro compromiso es que nadie pierda su puesto, pero en vez de que sean puestos de 15 o 20 metros cuadrados, que sean de dos o tres metros cuadrados, se va a ganar mucho espacio y se va a recuperar el espacio público para que regresen las familias y yo creo que les va a ir mejor a todos”, concluyó.<sup>1</sup>*

## **RESCATE DE TACUBA**

A través de la colaboración entre vecinos y autoridades de la delegación Miguel Hidalgo, se busca por medio del programa “Renace Tacuba” la recuperación de este barrio de la Ciudad de México, haciendo labores de mejoramiento y limpieza del espacio público.

De acuerdo con vecinos de la zona, Tacuba lleva más de 20 años “olvidada”, lo que ha ocasionado múltiples problemas de basura, inseguridad, entre otros.

“Ya van dos veces que me asaltan en debajo del puente de Tacuba, está lleno de indigentes y de microbuses, que lo único que hacen es ensuciar más el lugar pues ya lo hicieron su paradero y su taller mecánico”, comentó Armando Domínguez, quien vive en la colonia Torre Blanca.

Entre las principales acciones de “Renace Tacuba” están el cambio de alumbrado, balizamiento y bacheo de calles, cambio de herrería de jardines, retiro de basura de debajo de los puentes, desazolve y mantenimiento de drenaje, poda de árboles y retiro de plantas muertas.

“Mejorar el entorno urbano y cambiar la cara de Tacuba es el primer paso para combatir de frente el problema de la inseguridad. Por eso es importante la participación puntual de los vecinos, comerciantes y las demás instancias de gobierno”, afirmó Salvador Morales, director general de servicios urbanos de la Delegación Miguel Hidalgo.

Asimismo, el funcionario agregó que con estas acciones se mitigarán los principales problemas del área que son ambulante, inseguridad y deterioro urbano.

Las obras de recuperación de Tacuba empezaron la semana pasada y seguirán llevándose a cabo de forma continua. Entre las labores que se realizarán en próximos días están la finalización del reencarpetamiento asfáltico en la calle Felipe Carrillo Puerto; limpiar y alumbrar el bajo puente de Tacuba y continuar con la correcta distribución de los servicios urbanos en la zona.<sup>2</sup>

1.- <http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?tag=tacuba>

2.- <http://transeunte.org/2010/04/27/rescate-de-tacuba/>

## **1.1.6) CASO ANÁLOGO**

### **CETRAM ROSARIO**

El proyecto, en los límites de la delegación Azcapotzalco con el municipio de Tlalnepantla, se realizó a través de un título de concesión por 30 años que el Gobierno del Distrito Federal entregó a la iniciativa privada, la cual aportó una inversión de 425 millones de pesos.

Además, el entorno del Cetram El Rosario también se vio beneficiado con el mejoramiento de la iluminación del perímetro del proyecto, integración de áreas verdes y mejoramiento de banquetas, implementación de reductores de velocidad para brindar seguridad al peatón y la reducción de tráfico vehicular en la zona.

El jefe de Gobierno, acompañado por parte de su gabinete y un grupo de empresarios, agregó que con este esquema de rescate de espacios públicos, donde participa el sector privado, el Distrito Federal genera riqueza y oportunidades de empleos establecidos.

Simón Neumann Ladenzon, secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi), dijo que desarrollar a lo largo de los sistemas de transporte público masivo, reforzar la infraestructura de transporte y garantizar la mejor transferencia entre un modo y otro es generar proximidad y accesibilidad, acercar la ciudad, reducir distancias entre los servicios públicos, el equipamiento, el empleo y la vivienda.<sup>1</sup>

### **Beneficios**

Algunas de las mejoras que ofrece el Cetram son:

#### **AL USUARIO**

- Pantallas de HD para monitorear operaciones
- Pantallas para información a usuarios
- 15 cámaras de apoyo a la operación
- Sistemas de control de incendios
- Video para detección de placas de vehículos
- Sistemas de detección de monóxido de carbono

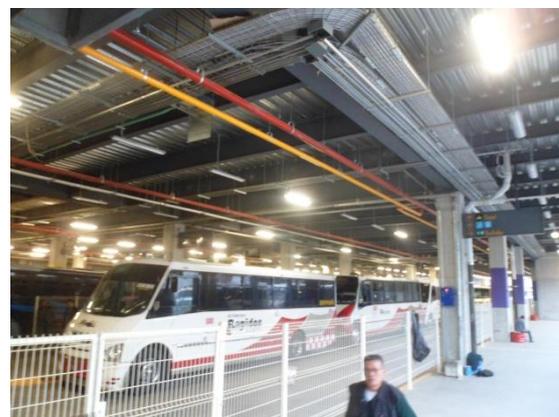
- Centro de control de seguridad con 104 cámaras de video vigilancia
- Pantallas de alta definición para monitoreo de seguridad
- Área comercial con locales
- Elevadores para poder mover en todos los niveles a personas discapacitadas, así como carriolas.
- El edificio cuenta con proyecto de huella táctil en toda su superficie.

## **EN EL ENTORNO**

- Mejoramiento de iluminación del perímetro del proyecto
- Integración de áreas verdes y mejoramiento de banquetas
- Implementación de reductores de velocidad para brindarle seguridad al peatón
- Permeabilidad peatonal directa con la colonia aledaña
- Eliminación de obstáculos en circulaciones peatonales
- Eliminación de tráfico vehicular en la zona



CETRAM ROSARIO



CETRAM ROSARIO EN LA ACTUALIDAD

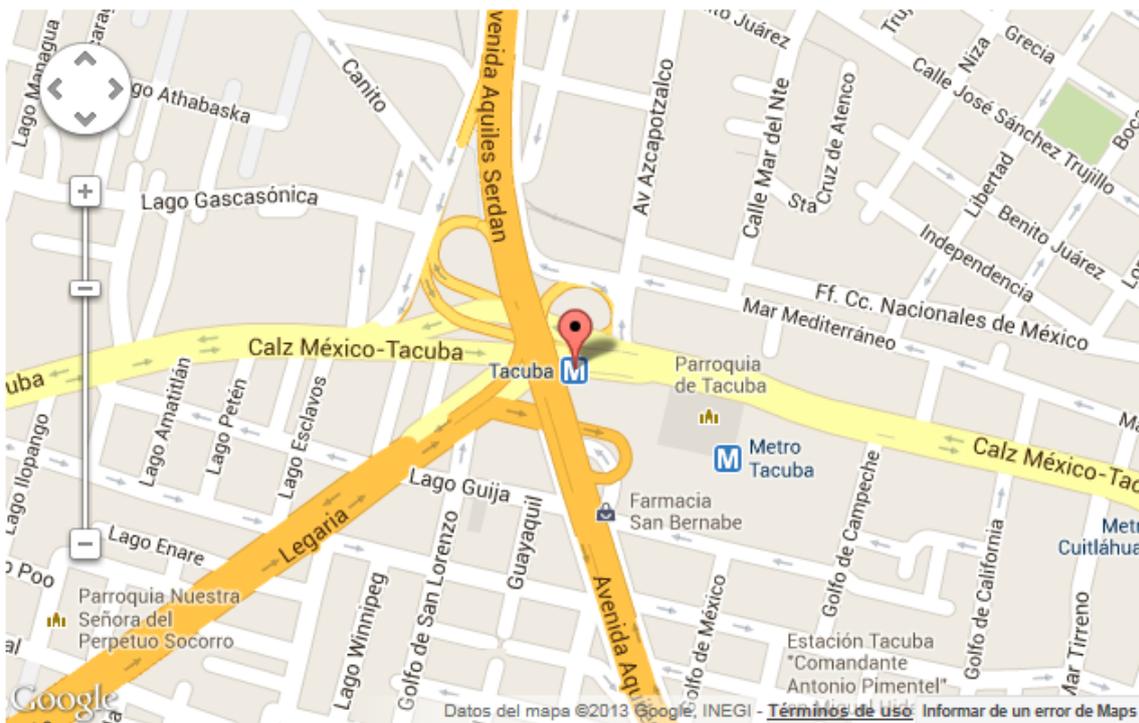
### 2.1 NATURAL

#### 2.1.2) MEDIO FÍSICO NATURAL

##### 2.1.2.a) LOCALIZACIÓN

El paradero de Tacuba se encuentra en ubicado al Norponiente de la ciudad de México, sobre la calzada México-Tacuba, bajo el puente de Aquiles Serdán.

Lo conforman 21 manzanas cuyo perímetro lo conforman las calles: Ferrocarriles Nacionales, Calzada Mariano Escobedo, Golfo Gabes, Golfo de México, Golfo de Bengala, Avenida Marina Nacional, Avenida México-Tacuba, Avenida Azcapotzalco junto con San Álvaro hasta la Delegación Azcapotzalco.

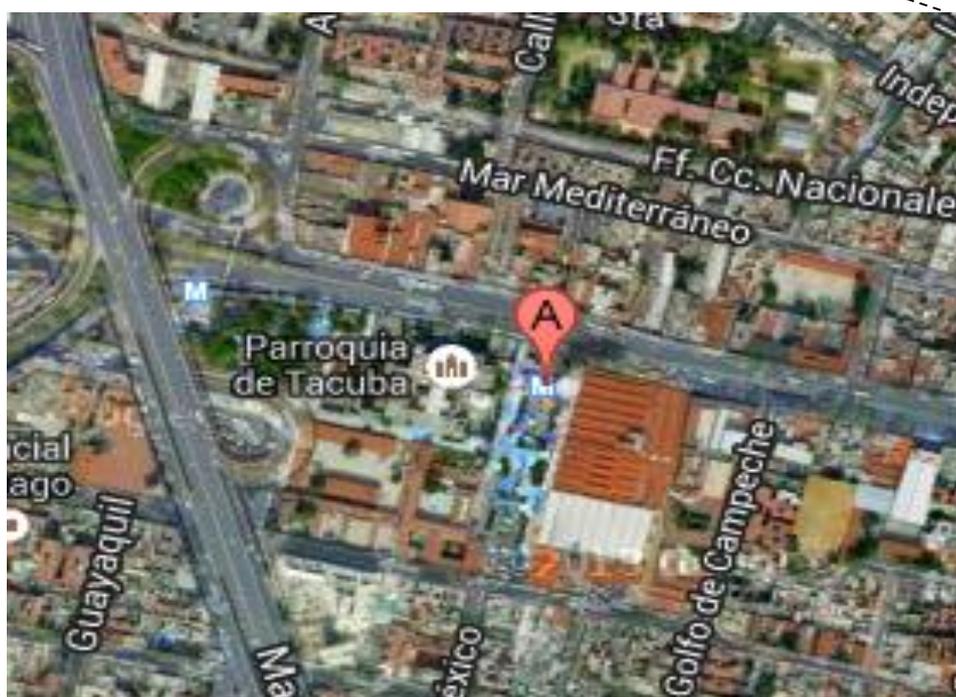


## **2.1.2.b) CLIMA**

La Delegación se caracteriza por su clima muy frío por la noche y por la mañana. Por ser templado subhúmedo, con variantes en el grado de humedad, por lo que la precipitación promedio anual varía entre los 700 y los 800 mm. La temperatura media anual es de 15°C; así en la temporada invernal es de 8°C en promedio y en los meses más cálidos la temperatura promedio es de 19°C.<sup>1</sup>



PLANO DE LA DELEGACION MIGUEL HIDALGO<sup>1</sup>



PLANO DE BARRIO DE TACUBA<sup>2</sup>

1.- <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones/09016a.html>

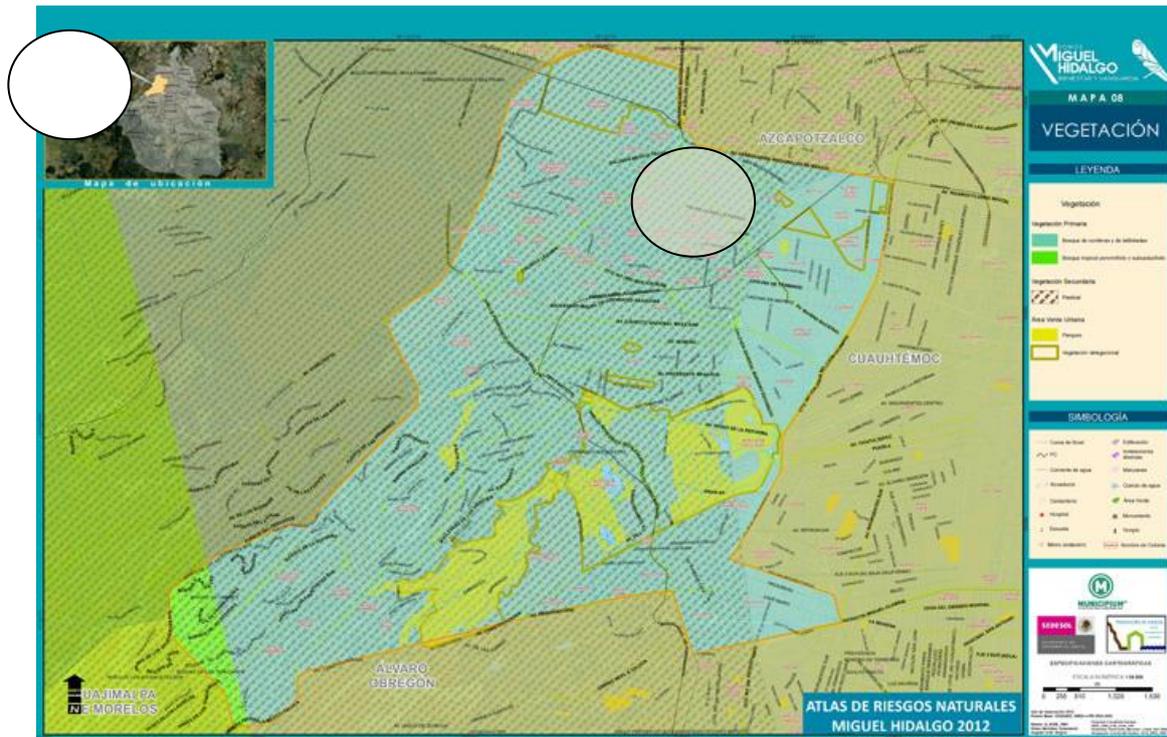
2.- [http://es.wikipedia.org/wiki/Miquel\\_Hidalgo\\_\(Distrito\\_Federal\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Miquel_Hidalgo_(Distrito_Federal))

[http://www.miquelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miquelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto)

### **2.1.2.c) VEGETACIÓN**

El 40% de su territorio es principalmente de uso urbano y 33% de bosques templados (pino, oyamel, pino-encino y encino), pastizales y matorrales. De la vegetación del valle sólo se localizan pequeñas áreas de pastizales al noreste, en los terrenos del Aeropuerto Internacional Benito Juárez. La superficie agrícola comprende 27% de su territorio.

Mapa de vegetación en la Delegación.<sup>1</sup>



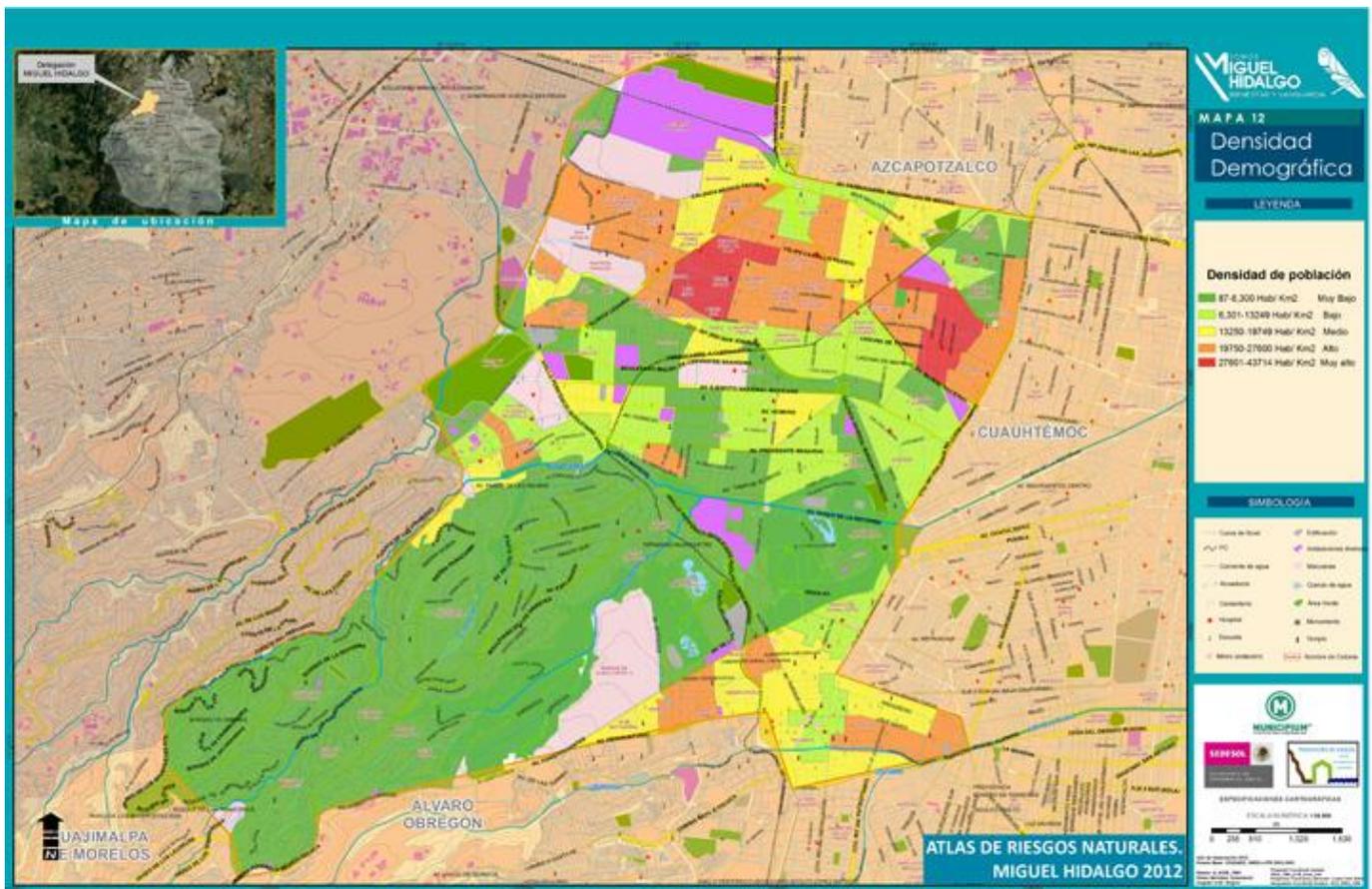
Zona de estudio, Tacuba.

1.- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto/14/](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto/14/)

### **2.1.2.d) DEMOGRAFÍA**

De acuerdo con los datos estadísticos del censo de 2010, Miguel Hidalgo tiene un total de 353 mil 534 habitantes. De dicha cantidad, 163.271 son hombres y 190.263 son mujeres. Tiene una densidad de 7 mil 412.44 habitantes por kilómetro cuadrado.

La población económicamente activa es de 160 mil 675 habitantes, lo que representa que el 45.4 por ciento de la población total residente tiene algún empleo y es, por consiguiente, el soporte económico en la demarcación. En cuanto a la marginación, de acuerdo con el Conapo, en el año 2010 fue calificada como muy baja, también cabe mencionar que es la delegación que más ha avanzado económica y estructuralmente, en donde las colonias populares no tienden a ser menos que las de mediana clase dentro de otras demarcaciones.



[http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel\\_Hidalgo\\_\(Distrito\\_Federal\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel_Hidalgo_(Distrito_Federal))

[http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto)

## 2.2 URBANO

### 2.2.1) ÍNDICE DE POBLACIÓN

El crecimiento de los habitantes de Miguel Hidalgo entre 2000 y 2010 se refleja en una mayor densidad de población por kilómetro cuadrado y por tanto, en una mayor demanda de servicios ofrecidos por la Delegación.

| DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO   |        |         |         |        |         |         |                  |         |         |
|---|--------|---------|---------|--------|---------|---------|------------------|---------|---------|
| EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE EDAD DE LA POBLACIÓN POR SEXO 2000-2010 |        |         |         |        |         |         |                  |         |         |
| Edad<br>(Años)  | 2000   |         |         | 2010   |         |         | TMC */ 2000-2010 |         |         |
|   | Total  | Hombres | Mujeres | Total  | Hombres | Mujeres | Total            | Hombres | Mujeres |
| 0-4   | 23,752 | 12,066  | 11,686  | 21,489 | 10,863  | 10,626  | -1.00            | -1.04   | -0.95   |
| 5-9   | 24,448 | 12,304  | 12,144  | 21,594 | 11,039  | 10,555  | -1.23            | -1.08   | -1.39   |
| 10-14   | 25,266 | 12,793  | 12,473  | 21,491 | 10,800  | 10,691  | -1.61            | -1.68   | -1.53   |
| 15-19   | 30,713 | 13,804  | 16,909  | 24,404 | 11,759  | 12,645  | -2.27            | -1.59   | -2.86   |
| 20-24   | 32,829 | 14,568  | 18,261  | 27,925 | 13,046  | 14,879  | -1.60            | -1.10   | -2.03   |
| 25-29   | 32,928 | 15,015  | 17,913  | 30,332 | 13,912  | 16,420  | -0.82            | -0.76   | -0.87   |
| 30-34   | 29,494 | 13,475  | 16,019  | 31,743 | 14,666  | 17,077  | 0.74             | 0.85    | 0.64    |
| 35-39   | 26,846 | 12,172  | 14,674  | 31,691 | 14,896  | 16,795  | 1.67             | 2.04    | 1.36    |
| 40-44   | 23,612 | 10,481  | 13,131  | 26,594 | 12,349  | 14,245  | 1.20             | 1.65    | 0.82    |
| 45-49   | 19,499 | 8,588   | 10,911  | 23,398 | 10,533  | 12,865  | 1.84             | 2.06    | 1.66    |
| 50-54   | 17,637 | 7,704   | 9,933   | 21,460 | 9,541   | 11,919  | 1.98             | 2.16    | 1.84    |
| 55-59   | 13,162 | 5,677   | 7,485   | 17,027 | 7,584   | 9,443   | 2.61             | 2.94    | 2.35    |
| 60-64   | 11,604 | 4,729   | 6,875   | 14,482 | 6,142   | 8,340   | 2.24             | 2.65    | 1.95    |
| 65-69   | 9,908  | 3,939   | 5,969   | 10,968 | 4,555   | 6,413   | 1.02             | 1.46    | 0.72    |
| 70-74   | 8,098  | 3,222   | 4,876   | 9,015  | 3,575   | 5,440   | 1.08             | 1.05    | 1.10    |
| 75-79   | 5,979  | 2,351   | 3,628   | 6,635  | 2,548   | 4,087   | 1.05             | 0.81    | 1.20    |
| 80-84   | 3,583  | 1,268   | 2,315   | 4,916  | 1,805   | 3,111   | 3.21             | 3.59    | 3.00    |
| 85 y más  | 3,534  | 1,166   | 2,368   | 4,523  | 1,461   | 3,062   | 2.50             | 2.28    | 2.60    |

La evolución de la estructura de edad de la población en la Delegación Miguel Hidalgo durante la década más reciente (2000-2010), muestra una disminución en los estratos de 0 a 29 años, mientras que a partir de los 30 años se registran aumentos, lo que denota el proceso gradual de envejecimiento en que se encuentra inmersa la población. No obstante, los niños y los jóvenes entre los 0 y los 29 años representan todavía con el 42.1% el sector mayoritario de la población de Miguel Hidalgo.<sup>1</sup>

1.-[http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=770](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=770)

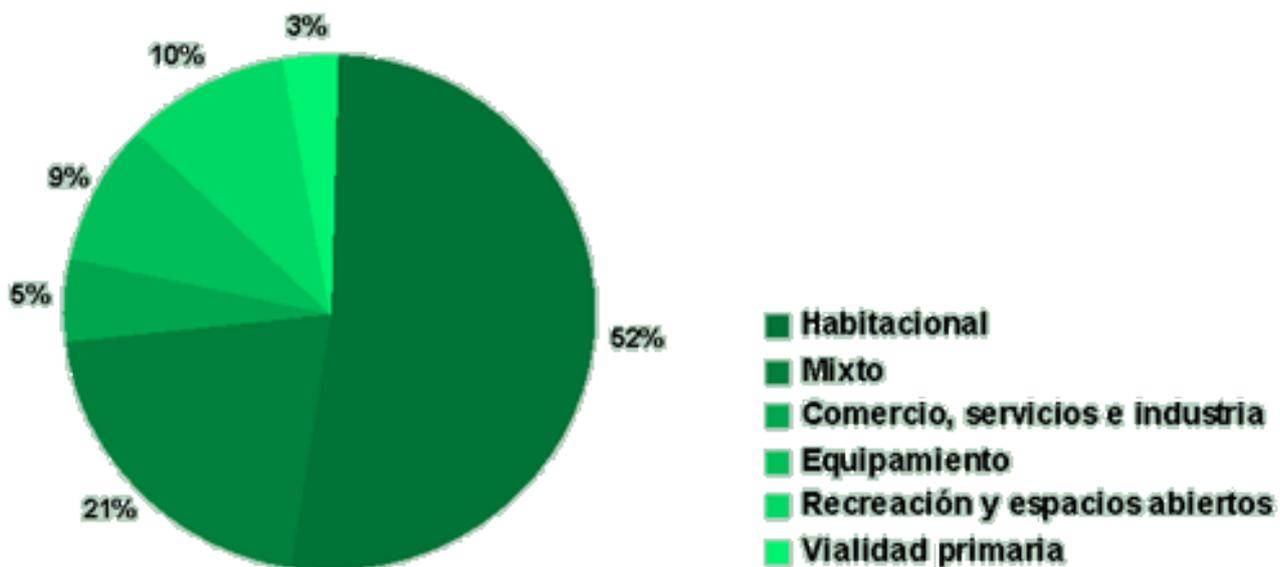
### **2.2.2) USO DE SUELO**

Para el uso habitacional de la Delegación, se planteó una ocupación de 637.34 ha, 13.56% del territorio Delegacional, condición que no se cumplió para 2000 donde el uso habitacional apenas ocupa 549.31 a 11.70%, mientras que el uso habitacional con mezcla de oficinas rebasó las perspectivas de crecimiento propuestas pues se consideraba una ocupación de 4.22 ha, y en el 2010 ocupa una superficie de 16.12 ha (0.30%), en cuanto al uso exclusivamente comercial, se planteó una ocupación de 293.72 ha, dicha expectativa fue rebasada ya que actualmente éste uso ocupa una superficie de 330.36 ha, lo cual es consecuencia del fenómeno de tercerización de la Ciudad Central en donde el proceso de desarrollo urbano ha modificado los usos de suelo debido a la presión, cambiando a usos que promueven las actividades económicas.

El uso de Espacios Abiertos (EA) prácticamente no presenta cambios pues se mantienen en cuanto al territorio, tal es el caso del Bosque de Chapultepec, las grandes superficies que ocupa el equipamiento en los rubros educativo (Universidades y Normal para maestros), cultural (museos, bibliotecas, casas de cultura y Faros del Saber), salud (hospitales Mocel y Español, unidades médicas y clínicas de Salud del ISSSTE e IMSS) recreación (Hipódromo), Administrativos (Secretarías de Turismo y Defensa Nacional), y todos los panteones que caracterizan a esta delegación.

Por último, el uso industrial aumentó en relación a la estrategia propuesta en 2006 que considera una ocupación de 79.42 ha, mientras que para el 2010 este uso ocupa una superficie de 104.86 ha. Por su parte la zona ubicada a un costado de la Av. Ingenieros Militares, mantiene su patrón de funcionamiento, sin embargo, se presenta el problema de incompatibilidad por la cercanía del uso habitacional en el Pueblo de San Lorenzo Tlaltenango.

Las zonas donde se concentra la mezcla de usos habitacionales (unifamiliar y plurifamiliar), equipamiento y servicios urbanos, comercial básico y especializado, bodegas, talleres, etc., son primordialmente en los corredores, centros y Subcentros urbanos.<sup>1</sup>



**NOTA:** Tacuba es un centro urbano, por lo tanto tiene una mezcla de usos habitacionales, equipamiento, y servicios urbanos.

1.-<http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/proqdelegacionales/miquel11.pdf>

**Tabla de Usos del Suelo**

|   |                                      |   |   |  |                    |                  |              |                   |              |
|---|--------------------------------------|---|---|--|--------------------|------------------|--------------|-------------------|--------------|
| <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></div> <span>Uso Permitido</span> </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 10px; margin-top: 5px;"> <div style="background-color: #cccccc; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></div> <span>Uso Prohibido</span> </div>  |                                      |   |   |  |                    |                  |              |                   |              |
| <p><b>NOTAS:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Los usos que no están señalados en esta Tabla, se sujetarán al procedimiento establecido en el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.</li> <li>Los equipamientos públicos existentes, quedan sujetos a lo dispuesto por el Artículo 3º Fracción IV de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; así como las disposiciones aplicables sobre bienes inmuebles públicos.</li> <li>La presente Tabla de Usos del Suelo no aplica en los Programas Parciales de Desarrollo Urbano existentes.</li> </ol> |                                      |   | Habitacional  | Habitacional con Comercio en Planta Baja | Habitacional Mixto | Centro de Barrio | Equipamiento | Espacios Abiertos | Áreas Verdes |
| <b>CLASIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO</b>  |                                      |   | <b>H</b>  | <b>H/C</b>                               | <b>H/M</b>         | <b>CB</b>        | <b>E</b>     | <b>E/A</b>        | <b>AV</b>    |
| <b>Habitación</b>   | <b>Vivienda</b>                      | Habitacional Unifamiliar<br>Habitacional Plurifamiliar  |   |  |                    |                  |              |                   |              |
| <b>Comercio</b>   | <b>Comercio al por menor</b>         | Comercio vecinal de productos alimenticios frescos o semiprocesados                             | Comisercias, pollerías, recauderías, lecherías, venta de lácteos, embutidos, salchiconería, roscicerías, tamalerías, bienes alimenticios elaborados a partir de la materia prima ya procesada, entre otros; panaderías, paletterías, neverías, dulcerías y tortillerías.  | <b>1</b>                                 |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      | Comercio vecinal de productos básicos, de uso personal y doméstico                              | Minisupers, misceláneas, tiendas de abarrotes, tiendas naturistas, materias primas, artículos para fiestas, estanquillos, perfumerías, ópticas, farmacias, boticas y droguerías; zapaterías, boneterías, tiendas de telas y ropa; paqueterías y joyería; tiendas de equipos electrónicos, discos, música, regalos, decoración, deportes y juguetes, venta de mascotas y artículos para mascotas con servicios veterinarios, librerías y papelerías; fotocopias, flapalerías, mercerías y florerías; expendios de pan y venta de productos manufacturados. | <b>1</b>                                 |                    |                  |              |                   |              |
|   | <b>Comercio al por mayor</b>         | <b>de especialidades</b>  | Vinaterías.   |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      |   | Ferreterías, material eléctrico, vidriería, mueblerías y venta de atriles.  |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      |   | Venta de enseres eléctricos, línea blanca, computadoras y equipos y muebles de oficina.   |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      |   | Venta de vehículos.   |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      |   | Refaccionarias, accesorios con instalación.   |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      | Llantas con instalación.  |   |  |                    |                  |              |                   |              |
| <b>Comercio al por mayor</b>  | <b>en establecimientos múltiples</b> | Mercados, bazar.  |   |  |                    |                  |              |                   |              |
|   |                                      | Tiendas de autoservicio y supermercados, plazas, centros comerciales y tiendas departamentales. |   |  |                    |                  |              |                   |              |

1.- Usos permitidos en las Colonias: Ignacio Manuel Altamirano, San Diego Ocoyoacan, Huichiapan, Argentina Antigua, Argentina Poniente, Ampliación Torreblanca, Torreblanca, San Joaquín, México Nuevo, San Lorenzo Tlaltenango y Popotla.

### **2.2.2.a) AREAS DE USO HABITACIONAL**

La Delegación presenta tres zonas habitacionales claramente definidas en cuanto a su calidad y nivel socioeconómico:

#### **La primera, de tipo residencial unifamiliar:**

Con una densidad promedio de 50 habitantes por hectárea y lotes entre 500 y 1,000.00 m<sup>2</sup>, de dos y tres niveles de construcción, emplazada al sur poniente de la Delegación, comprende entre otras, las colonias Polanco, Lomas de Chapultepec, Bosques de las Lomas, Lomas de Reforma y Lomas de Bezares.

Todas ellas cuentan con declaratorias específicas como Zonas Especiales de Desarrollo Controlado ahora Programas Parciales, sobresaliendo en las Lomas y Polanco las presiones para el cambio de uso del suelo y en las demás para la re densificación e incremento al número de niveles.

#### **La segunda, de tipo de vivienda de interés medio unifamiliar y condominal:**

Con una densidad promedio de 200 habitantes por hectárea y un lote tipo de entre 300 y 200 m<sup>2</sup>, de dos y hasta cinco niveles. En zonas departamentales comprende las colonias Irrigación, Residencial Militar y Reforma Social al poniente y San Miguel Chapultepec, Escandón, Anzures y Verónica Anzures al oriente de la Delegación, las cuales han quedado limitadas por vialidad primaria y diferentes problemas viales.

#### **La tercera, de tipo de vivienda de bajo ingreso unifamiliar, departamental y vecindades:**

Con una densidad de entre 400 a 800 habitantes por hectárea y más, y lotes menores a 200 m<sup>2</sup> que se ubica al norte, en una franja que va desde Av. Río San Joaquín hasta los límites de la Delegación con Azcapotzalco y de Circuito Interior hasta los límites con el Estado de México. Se

caracteriza por construcciones de uno y dos niveles, o el contraste con 4 y 5 niveles, con cinco y medio o más habitantes por vivienda y la presencia de talleres mecánicos, misceláneas, herrerías, microindustrias y comercio pequeño, además es la zona donde se presentan la mayoría de las viviendas deterioradas y las vecindades, colonias representativas de este tipo de vivienda son Pensil, Legaria, Popotla, Tacuba, Argentina, Huichapan y San Diego Ocoyoacac entre otras, en donde el uso de suelo deben incorporar un mayor número de niveles, a fin de permitir la densidad acorde con la necesidad de mejoramiento y la construcción de vivienda.

### **2.2.3) ESTRUCTURA URBANA**

Los elementos que conforman la estructura urbana son los centros urbanos, Subcentros urbanos y centros de barrio, los cuales se conectan a través de las principales vialidades que a su vez cumplen con la función de corredores urbanos. En los mencionados elementos de la estructura urbana, se presenta la mayor concentración de usos tales como comercio, equipamientos, recreación y administración que dan servicio a la población que habita en la delegación. Fuera de los elementos que conforman la estructura delegacional, se observan diferentes zonas homogéneas que le otorgan a esta Delegación una conformación territorial específica.

#### **2.2.3.a) Centros Urbanos**

En la Delegación Miguel Hidalgo se localizan dos centros urbanos: Tacuba y Tacubaya, los cuales albergan concentraciones de comercio, servicios y equipamiento urbano, principalmente en los rubros de educación, cultura, recreación, comercio y salud, cuyo nivel de cobertura es regional.

*Tacubaya.- Este centro urbano se localiza en la parte sur de la delegación en la zona patrimonial que lleva el mismo nombre con una área aproximada de 72.6 ha, limita al norte con las calles Sostenes Rocha y Gobernador Vicente Eguía; al sur con Héroes de Churubusco y 14 de Julio; al oriente con Av. Revolución y Carlos V. Zetina; al poniente con el Anillo Periférico Boulevard A. López Mateos.*

*Este sector concentra una diversidad de actividades de tipo administrativas, educativas, así como de comercio básico y especializado. Además de una estación de transferencia multimodal en la que se ubica la estación terminal y de trasbordo del Metro Tacubaya, así como el paradero de diversos tipos de vehículos de transporte público, cuyo radio de influencia rebasa los límites delegacionales.<sup>1</sup>*

### **Tacuba.-**

Ocupa

una superficie aproximada de 69.2 ha y se ubica en la parte norte de la delegación, en la zona histórica del antiguo pueblo de Tacuba; limita al norte con la calle Lago Athabasca; al sur con Lago Superior y Mar Negro; al oriente con la Calzada Gral. Mariano Escobedo; al poniente con Lago Ilopango y Lago Ayarza.

En esta área se concentran actividades de tipo administrativas, educativas, culturales, y comerciales además en él se ubica una estación de transferencia multimodal, que consta de la estación de trasbordo Tacuba, así como el paradero de transporte público ubicado a un costado de la estación.

En ambos casos se detecta la siguiente problemática: carencia de estacionamientos públicos, deterioro de la imagen urbana, falta de mobiliario y señalamiento urbano y una gran cantidad de comercio informal, lo cual origina diversos problemas tales como vialidad continuamente saturada, entorpecimiento de la fluidez vial, así como alto índice de inseguridad.

1.-[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/proqdelegacionales/miquel\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/proqdelegacionales/miquel[1].pdf)

## **2.2.4) ZONAS HOMOGÉNEAS**

Aunado a la estructura urbana que conforma la Delegación Miguel Hidalgo, ésta se caracteriza por la presencia de diversas zonas que por sus particularidades en cuanto a uso de suelo, alturas de construcción, tipo de vivienda e imagen urbana constituyen diversas zonas homogéneas, las cuales se describen a continuación.

### **Zona Industrial de San Lorenzo Tlaltenango y Argentina Poniente**

Se localiza al norponiente de la Delegación, a un costado de la Calzada Ingenieros Militares, se caracteriza por contener un número considerable de terrenos con superficies extensas (mayores a 1 ,000m<sup>2</sup>), que albergan diversas industrias de nivel medio y pesado, destacando: HÉRDEZ, MABE, la Planta fabricante de postes de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro,

Regio Gas S. A. de C. V. y la Planta San Lorenzo Tlaltenango, además de la presencia de bodegas y predios industriales en desuso. Colindante a esta zona se ubica un áreas de vivienda que cuya tenencia de la tierra es en su mayoría irregular y el tipo de vivienda es precario con un nivel de consolidación medio alto cuya principal problemática es su ubicación inmediata a la zona industrial, lo que provoca un alto riesgo para la población que habita en su cercanía.

### **Zona Habitacional de Tipología Medio Bajo**

Ubicada al norte de la Av. Río San Joaquín y limitada al oriente con la Calzada Gral. Mariano Escobedo y al poniente con la zona industrial de San Lorenzo Tlaltenango. Sus principales características son: viviendas de tipo plurifamiliar de uno y dos niveles de tipo económica y precaria con presencia de vecindades, una gran cantidad de comercio básico en planta baja y una estructura urbana indefinida debido a la falta de una estructura vial eficiente que permita la comunicación al interior de la misma que a su vez provoca un alto grado de inseguridad a la población residente.

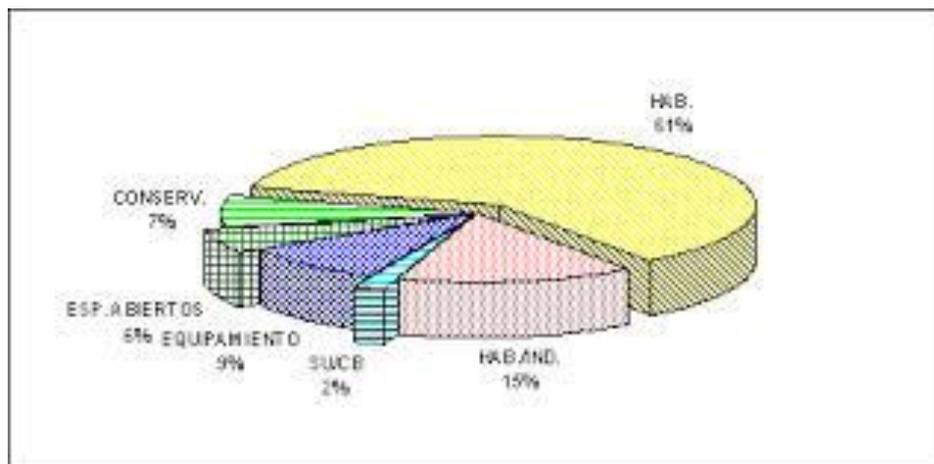
### **Zona Habitacional Media y Media Alta**

Se encuentra conformada por las colonias Irrigación, Anzures, Verónica Anzures, Escandón, San Miguel Chapultepec, entre otras, para las que el Programa Delegacional vigente designa uso de suelo habitacional. El tipo de vivienda es medio – alto, con un promedio de 2 niveles de construcción y un 100% de consolidación urbana.

## Zona de Valor Ambiental

Dentro del territorio Delegacional se encuentra ubicado el Bosque de Chapultepec el cual a partir del 2 de diciembre de 2003 fue declarado como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal bajo la categoría de "Bosque Urbano", la cual abarca una superficie de 686.01 hectáreas, dividida en tres secciones; la Primera Sección con 274.08 ha, la Segunda Sección cuenta con 168.03 ha y la Tercera Sección con 243.90 ha, la cual desde el 10 de junio de 1992 fue considerada Área Natural Protegida por la Secretaría del Medio Ambiente del GDF ya que por sus características ecológicas es una zona que favorece la captación e infiltración de aguas pluviales, para el mantenimiento y recarga de los mantos acuíferos de la Ciudad de México.

Asimismo, una superficie correspondiente a 23 fracciones de Bosques de las Lomas, con una superficie de 26.4 ha aproximadamente, fueron decretadas el 1º de agosto de 1994 como Zona de Conservación Ecológica, como una medida para coadyuvar a controlar las presiones de invasión sobre la misma, así como la especulación con la reserva territorial.<sup>1</sup>



*El uso de suelo es habitacional comercial.*

1.- [http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguell\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguell[1].pdf)

## **2.3**

## **MEDIO FÍSICO URBANO**

### **2.3.1) INFRAESTRUCTURA**

La Delegación cuenta con servicios de infraestructura prácticamente en la totalidad de su territorio, teniendo déficit en pequeñas zonas. En el aspecto de agua potable, los principales problemas son de mantenimiento de redes por antigüedad, que presentan un alto índice de fugas y baja presión, debido a que el caudal de abastecimiento se comparte con las demarcaciones aledañas; a las fugas en la red secundaria y a la existencia de circuitos muy grandes en la red primaria.

Las colonias que presentan necesidad de abastecerse con carros cisterna, son: Tacuba, Argentina Antigua, Tacubaya, Daniel Garza, Ampliación Daniel Garza, 16 de Septiembre y América; las que presentan bajas presiones son Tacubaya, Escandón, Observatorio, Chapultepec Sección los Morales, Popotla, Tacuba, Daniel Garza, San Miguel Chapultepec, América, 16 de Septiembre y sobre Av. Mariano Escobedo. Donde se presenta el mayor índice de fugas comprende las colonias Anáhuac, Pensil, Huichapan, Argentina Antigua, Argentina Poniente, Lomas de Sotelo, 5 de Mayo, Tacuba y el Bosque de Chapultepec. (Por lo que acciones en materia de vivienda deberán apoyarse por acciones de mejoramiento en las redes).

La red de abasto del líquido ha incrementado considerablemente su cobertura, ya que en los últimos dos años se cuenta con el 98.6% del área servida. La red de distribución cuenta con 1,452.4 km., de los cuales 37.6 son de red primaria y los restantes 1,414.8 km. son los circuitos que cubren la red secundaria. De manera adicional, existen 68.7 km. de tuberías que conducen el agua residual tratada que es empleada en el riego de parques, jardines, bosques y camellones de uso público.

El número de viviendas que tiene el servicio de agua potable entubada dentro de la vivienda, es de 81,682, es decir, el 82.22%; 14,578 viviendas tienen agua entubada dentro del predio, o sea un 14.67%, el 0.39% (387 viviendas) tienen agua de llave pública y para el 1.28% no está especificada la manera cómo obtienen agua.

Las zonas donde se presentan mayores problemas de inundación o encharcamientos por colonias, son: Tacuba, en los cruceros de Calzada México-Tacuba y Legaria, Mar Mediterráneo y Mar Egeo, Calzada México Tacuba y Puente Marina; Tacubaya en Viaducto y Puente Morena; Tacubaya en Presa Falcón y Presa Dasco y Falcón; Escandón en Agrarismo, entre Benjamín Franklin y Martí, Progreso y Arquitectos; Chapultepec Polanco en Circuito Interior y Tornel; Observatorio en Av. Jalisco y Parque Lira; Daniel Garza en Poniente 73, entre Mendivil y Barranquilla; José Ma. Pino Suárez en Observatorio, entre Barranquilla y Monterde; Residencia Militar en Ejército Nacional y Periférico; Anáhuac en Marina Nacional y Lago Como; Polanco en Newton y Masaryk; Condesa en Av.

Vasconcelos entre Juan Escutia y Fernando Montes de Oca; Lomas de Chapultepec en Periférico y Reforma; y Palmita en Periférico esquina Palmas.

En materia de drenaje sanitario, se cuenta con el 97.7% de cobertura, ya que se tienen 1,335 km., de los cuales 162 km. son los que dan cobertura a la red primaria y 1,173 km. prestan servicio a la red secundaria.

Al respecto, el número de viviendas que cuentan con drenaje conectado al de la calle son 94,622 que representan un 95.25%, mientras que el 1.17% (1,209 viviendas) tienen su drenaje conectado al suelo o fosa séptica, el restante 1.31% no especifica.<sup>1</sup>



1.- [http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguell\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguell[1].pdf)

## **2.3.2) EQUIPAMIENTO**

Con respecto al conjunto de las 16 Delegaciones, Miguel Hidalgo se ubica en el segundo sitio del índice general, 3o. en el Equipamiento de Gobierno, 1o. del Equipamiento de Educación y en Salud, 3o. en Equipamiento de Cultura, en Deporte el cuarto lugar y en Áreas Verdes el 2o. lugar.

Como resultado del alto nivel de consolidación y de la ubicación central, presenta dotación de abastecimiento superavitaria con respecto a la población. Así, se demuestra que a nivel básico se encuentran cubiertos adecuadamente los requerimientos de su población.

Destaca por la existencia de numerosos elementos de equipamiento, cuyos radios de influencia abarcan otras Delegaciones y Municipios del Estado de México, incluso amplios sectores de la Zona Metropolitana, sin olvidar aquellos elementos que tienen una jerarquía a nivel nacional.<sup>11</sup>

A continuación se describen de forma general, la situación que prevalece en cada uno de los sistemas de equipamiento social, así como los elementos más relevantes.

### **• Educación:**

Se ubican 20 centros de desarrollo infantil; 10 escuelas de educación especial; 44 jardines de niños; 65 escuelas de educación primaria públicas y privadas. En cuanto a secundarias, existen 23 escuelas; 10 escuelas de nivel medio superior; 12 escuelas para educación superior (profesional) y 37 bibliotecas.

### **• Salud:**

Cuenta con 10 unidades médicas dependientes del Gobierno del Distrito Federal; 5 centros de salud dependientes de la Secretaría de Salubridad y Asistencia; 3 centros de educación para la salud escolar dependientes de la Secretaría de Educación Pública; 2 dependientes de la Secretaría de la Defensa Nacional; 5 clínicas dependientes del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado; 2 clínicas del Instituto Mexicano del Seguro Social; 2 centros de seguridad social y capacitación técnica; 3 dependientes del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia; uno de Petróleos Mexicanos; y uno que destaca por su capacidad, dependiente de la Cruz Roja Mexicana.

• **Comercio:**

En el sector privado destacan los centros comerciales Plaza Galerías, Pabellón Polanco, Corredor Comercial de Presidente Masaryk y las zonas comerciales de Tacuba y Tacubaya. Dentro del sector público comprende 1 mercado público, existente en la mayoría de las colonias. Se tienen 35 tianguis y 19 lecherías.

Se detecta un superávit de 4,568 locales, lo que significa un total de 38 mercados más, tomando en cuenta que el módulo recomendable es de 120 locales por mercado.

Este subsistema se complementa con los Centros Comerciales y las Tiendas de Autoservicio.

Cabe mencionar que en la mayoría de los mercados existe una mezcla de usos de suelo en sus lotes frontales, en los cuales se observan viviendas, mezcladas con Habitacional con Comercio en planta baja.

### Dotación por Subsistema de Equipamiento

| Subsistema                  | UBS Requeridas | UBS Totales   | Déficit/Superávit |
|-----------------------------|----------------|---------------|-------------------|
| <b>Educación</b>            |                |               |                   |
| Jardín de Niños             | 532 aulas      | 616 aulas     | +84 aulas         |
| Primaria                    | 1,809 aulas    | 2,519 aulas   | +710 aulas        |
| Secundaria                  | 400 aulas      | 747 aulas     | +347 aulas        |
| Bachillerato                | 91 aulas       | 904 aulas     | +813 aulas        |
| Universidades               | 145 aulas      | 908 aulas     | +763 aulas        |
| <b>Cultura</b>              |                |               |                   |
| Bibliotecas                 | 3 unidades     | 9 unidades    | +6 unidades       |
| Casas de la Cultura         | 2 unidades     | 9 unidades    | +7 unidades       |
| <b>Salud</b>                |                |               |                   |
| Hospitales                  | 3 unidades     | 18 unidades   | +15 unidades      |
| Unidad de Medicina Familiar | 10 unidades    | 14 unidades   | +4 unidades       |
| Centro de Salud             | 5 unidades     | 7 unidades    | +2 unidades       |
| <b>Recreación</b>           |                |               |                   |
| Deporte                     | 5 unidades     | 17 unidades   | +12 unidades      |
| <b>Comercio</b>             |                |               |                   |
| Mercado                     | 2,097 locales  | 6,665 locales | +4,568 locales    |

Fuente: Resultado de análisis de campo

[http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU\\_Gacetitas/2008/PDDU\\_Miguel\\_Hidalgo.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2008/PDDU_Miguel_Hidalgo.pdf)

• **Cultura:**

Cuenta con 12 galerías, 6 centros de espectáculos, 10 teatros, 12 cines y 37 bibliotecas. Existen 14 museos, salas de arte y centros culturales en toda el área, pero destacan medios de distracción como: el Auditorio Nacional, Centro Cultural Arte Contemporáneo, Museo Nacional de Antropología, Papalote, Museo del Niño, Casa de la Cultura Quinta Colorada, Conservatorio Nacional de Música y Casa del Lago, entre otros.

• **Recreación: Plazas, Parques y Jardines.**

Entre los parques más conocidos en la Delegación, se encuentra el Bosque de Chapultepec, que es la principal área verde urbana del Distrito Federal, con una extensión de 606.5 has. y el Parque Lira con sus tres secciones. Existen además pequeños parques urbanos ubicados al interior de las colonias. Sin embargo, sobresale la zona habitacional al norte de Río San Joaquín, la cual presenta carencia de áreas verdes adecuadamente distribuidas. A falta de ellas, la apertura y adaptación de la Ex-Refinería 18 de Marzo como parque y áreas verdes, podrá contribuir a resolver esta necesidad; por lo que será necesario facilitar el acceso a ella a través del acondicionamiento al sur de esta instalación.

• **Deporte:**

Existen 17 unidades deportivas, entre las que se encuentran Plan Sexenal, Instituto Nacional del Deporte, Club Deportivo Israelita y Asociación Cristiana de Jóvenes de la Ciudad de México.

• **Administración:**

Cuenta con 21 Módulos de Información y Protección Ciudadana, 6 Agencias Investigadoras del Ministerio Público. En lo que respecta al equipamiento mortuario, se ubican el Panteón Civil de Dolores, el alemán, el americano, el español, el francés de San Joaquín, el inglés, el Israelita, el Monte Sinaí, el Sanctórum y la Rotonda de los Hombres Ilustres.

**CUADRO NO. 11. ÍNDICE DE ESPECIALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTO.**

|                | Ind. General | Educación | Cultura | Salud | Gobierno | Deporte | Áreas Verdes |
|----------------|--------------|-----------|---------|-------|----------|---------|--------------|
| Miguel Hidalgo | 2.44         | 2.33      | 2.49    | 2.70  | 3.23     | 2.22    | 0.37         |

Fuente: Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 1996.

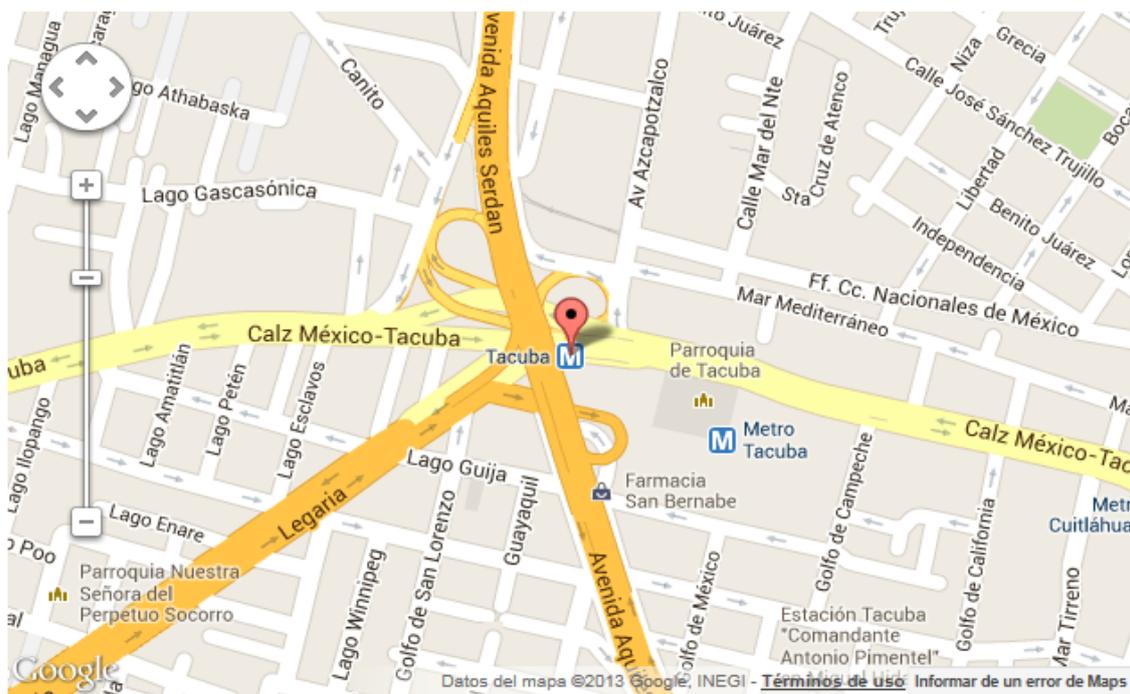
[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguel\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguel[1].pdf)





### **2.3.3.b) VIAS SECUNDARIAS**

Las vías secundarias son las que comunican a la población local con aquellas vías primarias y de acceso controlado, formando un sistema vial, estas pueden o no constituirse bajo el sistema de semaforización, están conformadas dentro de la delegación por las siguientes vías: Sur 128, Nopalitos, Barranquilla, Progreso, Martí, Av. Jalisco, Vicente Eguía, Av. Presidente Masaryk, Pedro Antonio de los Santos, Horacio, Homero, Newton, Arquímedes, Moliere, Golfo de Adén, Lago Chiem, Lago Hielmar, Lago Ginebra, Miguel de Cervantes Saavedra, Lago Alberto, Santa Bárbara, Felipe Carrillo Puerto, Av. de los Maestros y Av. Ing. Militares.



La red vial de la Delegación tiene una superficie de 13, 497,776 m<sup>2</sup>, que representa el 29.28% de la superficie total del territorio Delegacional; de esta red la vialidad principal ocupa 2, 919,250 m<sup>2</sup>, es decir el 21.63%, el resto son vías secundarias o locales.

El siguiente cuadro resume la problemática actual que presentan los ejes que comunican en sentido oriente y/o poniente, desde el norte hacia el sur, así como de los ejes que van en los sentidos norte y/o sur, desde el poniente hacia el oriente.

| No | Vialidad   | Tramo  | Diagnóstico   |
|----|--|--|---|
| 1  | Calz. México Tacuba  | De: Av. Ingenieros Militares<br>A: Circuito Interior       | <ul style="list-style-type: none"> <li>La sección transversal es escasa con dos carriles de circulación por sentido.</li> <li>Un carril de circulación es utilizado como estacionamiento.</li> </ul>  |
| 2  | Calle Felipe Carrillo Puerto   | De: Lago Argentina<br>A: Calz. México <sup>Tacub</sup>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desde el Plan Director de Desarrollo Urbano del Distrito Federal de 1976 establece una restricción de construcción con objeto de ampliar la calle.</li> </ul>  |
| 3  | Calle Lago Gran Oso – Lago Garda   | De: Calz. Legaria<br>A: Lago Chiem                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Es una vía irregular en su sección.</li> </ul>   |
| 4  | Calle Lago Chapultepec – Lago Naur –Lago Bolsena – Laguna de San Cristóbal | De: Lago Zurci<br>A: Calle Cacamatzin                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Carriles utilizados para estacionamiento.</li> <li>Presencia de comercio informal.</li> <li>Falta de semáforos.</li> </ul>   |
| 5  | Calle Norte 4 – Lago Ginebra – Laguna de Términos                          | De: Av. Río San Joaquín<br>A: Calle Cacamatzin             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Carriles utilizados para estacionamiento.</li> <li>Presencia de comercio informal.</li> <li>Falta de semáforos.</li> </ul>   |
| 6  | Av. Río San Joaquín - Av. Ejército Nacional                                | De Anillo Periférico<br>A: Circuito Interior               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vía de acceso controlado.</li> <li>Su diseño data de 1973 y hasta la fecha no se han realizado modificaciones y el flujo vehicular ha aumentado.</li> </ul>  |
|    |  | De: Kepler<br>A: Circuito Interior                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Carriles utilizados para estacionamiento.</li> </ul>   |
| 7  | Boulevard Miguel de Cervantes – Lago Alberto – Bahía de Santa Bárbara      | De: Anillo Periférico<br>A: Circuito Interior              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conflictos viales causados por: reducción de la sección transversal y estacionamiento de vehículos en lugares</li> </ul>   |
| 8  | Av. Ejército Nacional – Thiers   | De: Anillo Periférico<br>A: Circuito Interior              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Problemas en las intersecciones con: Anillo Periférico, Moliere, Arquímedes y Circuito Interior.</li> </ul>  |
| 9  | Av. Homero   | de Anillo Periférico<br>A: Calz. General Mariano Escobedo  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conflicto por la programación de los tiempos de los semáforos en los cruces con F. C. de Cuernavaca, Arquímedes y Newton.</li> </ul>   |
| 10 | Av. Horacio  | De: Anillo Periférico<br>A: Calz. General Mariano Escobedo | <ul style="list-style-type: none"> <li>Existe conflicto por la programación de los tiempos de los semáforos en los cruces con: F. C. de Cuernavaca, Arquímedes y Newton.</li> </ul>   |
| 11 | Av. Presidente Masaryk – Av. Gutemberg                                     | De: Anillo Periférico<br>A: Calz. General Mariano Escobedo | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sección transversal reducida con respecto a las demandas de circulación.</li> <li>Presencia de numerosos comercios y restaurantes causantes de problemas de estacionamiento.</li> <li>Conflictos viales en las intersecciones con: Anillo Periférico, Arquímedes, Calz. Mariano Escobedo y Circuito Interior.</li> </ul>             |
| 12 | Av. Rubén Darío – Campos Eliseos –Darwin                                   | De Paseo de la Reforma<br>A: Circuito Interior             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conflicto con la programación de semáforos en el cruce con: Calz. Mariano Escobedo, Thiers, y Circuito Interior.</li> </ul>  |
| 13 | Av. Paseo de la Reforma  | De: la salida a Toluca<br>A: Circuito Interior             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conflictos viales en las intersecciones con: Paseo de las Palmas, Anillo Periférico hasta Prado Norte, Sierra Tarahumara, Monte Libano, Monte Himalaya, Julio Verne, Calz. Mahatma Ghandi, Museo de Antropología.</li> </ul>   |
| 14 | Av. De los Constituyentes  | De: Salida a Toluca<br>A: Circuito Interior                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Altos volúmenes de tránsito pesado.</li> <li>Problemas viales en las intersecciones con: Paseo Lomas Altas, Av. Ignacio Zaragoza, Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México–Deportivo del Estado Mayor Presidencial, Las Torres, Observatorio, Sur 128 - Panteón de Dolores, General Echegaray, Gobernadores Gelati y</li> </ul> |

## **2.10) TRANSPORTE**

Los viajes en esta parte de la ciudad, motivados por asuntos laborales, recreativos, culturales o simplemente en tránsito, son atendidos en forma suficiente por los distintos modos de transporte que circulan en algún tramo del territorio Delegacional, conformando un amplio sistema de transporte que atiende en forma de círculos concéntricos y radial los principales corredores, centros y Subcentros urbanos, así como las distintas zonas habitacionales ubicadas dentro del perímetro delegacional. El sistema de transporte delegacional contiene una fuerte presencia de transporte de alta y mediana capacidad, cubriendo con suficiencia la demanda requerida.

Los modos de transporte utilizados por la población y el número de viajes/persona/día en la delegación son los siguientes:

| <b>Modos de Transporte en el DF.</b>  |             | <b>Viajes/ persona/ día en la Delegación (se consideran de ida y vuelta)</b> | <b>Número de vehículos que circulan en hora pico en la Delegación</b> |
|---|-------------|--|---|
| Metro   | 14.30%      | 405,333  |   |
| Autobús   | 1.90%       | 53,855   | 129   |
| Microbús  | 58.60%      | 1,661,016  | 6,644   |
| Auto particular   | 18.90%      | 535,720  | 49,451  |
| Taxis   | 4.40%       | 124,718  | 11,512  |
| Otros   | 1.9%        | 53,855   |   |
| <b>Total</b>  | <b>100%</b> | <b>2'834,497</b>   | <b>67,736</b>   |
| Porcentaje de población que se transporta en vehículos automotores en la Delegación | 83.80%      |  |   |

Como se observa en la tabla anterior, el modo de transporte más utilizado corresponde a los vehículos automotores de microbuses, los cuales representan el 58.6%, seguidos por los automóviles particulares que representan el 18.90% de los mismos.

En cuanto a la ocupación de la superficie de la red vial delegacional destaca que, en la hora pico, el transporte automotor ocupa 3, 314,266 m<sup>2</sup>, de los cuales el 65% es de la red vial principal es decir 2, 154,273 m<sup>2</sup>, y el 35% de la red vial secundaria esto es 1,159,993 m<sup>2</sup>

. Cabe señalar que la capacidad de la red vial principal de la delegación se encuentra reducida debido a los estacionamientos en vía pública los cuales ocupan una superficie de 684,360 m<sup>2</sup>, reduciendo la superficie de rodamiento de la red vial principal a 2,234,890 m<sup>2</sup>.

De lo anterior se deduce que si se liberara la superficie de la red vial ocupada con estacionamiento de vehículos en la vía pública, se ampliaría la superficie de rodamiento de la red vial principal a 29 19,250 m<sup>2</sup>, es decir en 26.2% en horas pico. Sistema de Transporte Colectivo Metro

El Sistema de Transporte Colectivo Metro, es el sistema vertebral del transporte masivo de personas en el Valle de México, en sus 11 líneas y 175 estaciones, transporta cerca de 4.5 millones de usuarios cotidianamente. De este total son 4 las líneas las que penetran en la Delegación Miguel Hidalgo: Líneas 1, 2, 7 y 9. Las primeras dos son las que presentan una mayor saturación ya que, aunque la línea 1 toca a la delegación de manera tangencial en la estación Juan Acatlán, ésta no deja de impactar su territorio en la parte sur con las estaciones de Observatorio y Chapultepec ya que dichas estaciones son de intercambio modal (CETRAM) que a pesar de que Observatorio no se encuentra dentro de los perímetros delegacionales, ambas proyectan viajes en forma radial comunicando a los municipios de Huixquilucan y Naucalpan de Juárez, en el Estado de México, con la Ciudad Central en el Distrito Federal, cruzando la delegación en forma diagonal hacia el sur poniente y norponiente respectivamente, con el consecuente uso de la red vial de la demarcación.

### Centros de Transferencia Modal (CETRAM)

En la Ciudad de México, los CETRAM atienden en promedio aproximadamente a 4 millones de usuarios al día presentando una afluencia vehicular de 23 mil unidades de transporte público (45% proveniente del Estado de México), muchas de las cuales se encuentran en condiciones obsoletas. Los 4 principales CETRAM, donde se concentra el 33% de la afluencia.

Tacuba presenta la mayor problemática en términos de reacomodo del transporte zonal; porque no cuenta con áreas diseñadas ex profeso para facilitar al usuario el cambio de transporte y las bahías destinadas a despachar a los vehículos están ubicadas en zonas inapropiadas. Dos de ellas se encuentran bajo el puente vehicular de la Avenida Marina Nacional que cruza la Calzada México-Tacuba, en la parte norte del puente se encuentran las rutas 28 y 17 de transporte concesionado y la 26 del Estado de México, causando conflictos viales en las laterales de Marina Nacional.

El vértice que hace la Cal. Legaria con la Calzada México-Tacuba alberga otra zona de lanzamiento de colectivos, probablemente la mejor adaptada sin llegar a cumplir con las condiciones para un funcionamiento óptimo; cuenta con dos bahías de lanzamiento que no son suficientes por el tipo de vehículos atendidos: minibuses y autobuses ligeros.<sup>1</sup>

---

1.- <http://www.tuciedad.mx/proyectos-y-servicios/proyectos/movilidad-inteligente/222-cetram-el-rosario>

# MEDIO SOCIAL, CULTURAL Y ECONÓMICO

## 2.11) ASPECTOS SOCIALES

### 2.11.1) EDUCACIÓN

De acuerdo al grado promedio de escolaridad de la población de 15 años y más, la Delegación Miguel Hidalgo ocupa el segundo lugar de importancia con 11.9 años en 2010, en el universo de las Delegaciones Políticas del Distrito Federal.

|   |                |              |              |              |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Personal docente</b>                 | <b>126,241</b> | <b>100.0</b> | <b>6,890</b> | <b>100.0</b> |
| Preescolar                              | 16,504         | 13.1         | 888          | 12.9         |
| Primaria                                | 40,937         | 32.4         | 1,688        | 24.5         |
| Secundaria                              | 35,011         | 27.7         | 1,783        | 25.9         |
| Profesional técnico                     | 4,026          | 3.2          | 416          | 6.0          |
| Bachillerato                            | 29,763         | 23.6         | 2,115        | 30.7         |
| <b>Escuelas</b>                         | <b>8,809</b>   | <b>100.0</b> | <b>421</b>   | <b>100.0</b> |
| Preescolar                              | 3,336          | 37.9         | 126          | 29.9         |
| Primaria                                | 3,379          | 38.4         | 156          | 37.1         |
| Secundaria                              | 1,395          | 15.8         | 78           | 18.5         |
| Profesional técnico                     | 98             | 1.1          | 8            | 1.9          |
| Bachillerato                            | 601            | 6.8          | 53           | 12.6         |
| <b>Índices</b>                          |                |              |              |              |
| Índice de retención en primaria         | 96.2           |              | 96.3         |              |
| Índice de aprovechamiento en primaria   | 98.7           |              | 98.9         |              |
| Índice de retención en secundaria       | 93.4           |              | 94.0         |              |
| Índice de aprovechamiento en secundaria | 84.3           |              | 84.9         |              |
| Índice de retención en bachillerato     | 96.7           |              | 96.4         |              |
| <b>Bachillerato del sistema abierto</b> |                |              |              |              |
| Población atendida                      | 81,042         |              | 3,874        |              |
| <b>Educación para adultos</b>           |                |              |              |              |
| Adultos alfabetizados                   | 1,765          |              | 58           |              |
| Adultos atendidos en primaria           | 17,497         |              | 623          |              |
| Certificados emitidos de primaria       | 7,364          |              | 283          |              |

#### DISTRITO FEDERAL Y DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO SERVICIOS EDUCATIVOS (CICLO ESCOLAR 2006/2007)

| Concepto  | Distrito Federal | %            | Miguel Hidalgo | %            |
|---|------------------|--------------|----------------|--------------|
| <b>Centros de Desarrollo Infantil en educación inicial a inicios de cursos</b>                            |                  |              |                |              |
| Población atendida  | 29,382           |              | 2,963          |              |
| Personal docente  | 7,028            |              | 728            |              |
| Centros de desarrollo infantil  | 619              |              | 59             |              |
| <b>Educación básica y media superior de la modalidad escolarizada a fin de cursos por nivel educativo</b> |                  |              |                |              |
| <b>Alumnos existencias</b>  | <b>2,134,912</b> | <b>100.0</b> | <b>93,031</b>  | <b>100.0</b> |
| Preescolar  | 331,706          | 15.5         | 15,184         | 16.3         |
| Primaria  | 944,315          | 44.2         | 34,726         | 37.3         |
| Secundaria  | 474,132          | 22.2         | 19,632         | 21.1         |
| Profesional técnico   | 41,422           | 1.9          | 1,315          | 1.4          |
| Bachillerato  | 343,337          | 16.1         | 22,174         | 23.8         |
| <b>Alumnos aprobados</b>  | <b>1,829,417</b> | <b>100.0</b> | <b>75,370</b>  | <b>100.0</b> |
| Preescolar  | 307,379          | 16.8         | 12,811         | 17.0         |
| Primaria  | 932,348          | 51.0         | 34,339         | 45.6         |
| Secundaria  | 399,629          | 21.8         | 16,661         | 22.1         |
| Profesional técnico   | 23,456           | 1.3          | 418            | 0.6          |
| Bachillerato  | 166,605          | 9.1          | 11,141         | 14.8         |
| <b>Alumnos egresados</b>  | <b>521,361</b>   | <b>100.0</b> | <b>22,561</b>  | <b>100.0</b> |
| Preescolar  | 147,387          | 28.3         | 5,974          | 26.5         |
| Primaria  | 156,866          | 30.1         | 5,791          | 25.7         |

El Índice de Desarrollo Social es un indicador de las necesidades insatisfechas de la población y se calcula con base en el acceso de la población a un conjunto de satisfactores entre los que destacan la salud, la educación, la vivienda y la seguridad social. Los grados de desarrollo social bajo y muy bajo incluyen a la población que vive en condiciones de pobreza, mientras que los grados medio y alto abarcan a la población con los mejores niveles de satisfacción de sus necesidades sociales. De acuerdo a lo anterior, este cuadro muestra el mapa de la pobreza en la Delegación Miguel Hidalgo

| DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO<br>GRADO DE DESARROLLO SOCIAL POR COLONIA 2005 |                            |                 |                             |                              |                            |
|--|----------------------------|-----------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Clave de Colonia o Barrio  | Nombre de Colonia o Barrio | Población Total | Índice de Desarrollo Social | Estrato de Desarrollo Social | Grado de Desarrollo Social |
| 0076   | Tacubaya                   | 7,964           | 0.8334                      | 3                            | Medio                      |

## 2.12) ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

La **planta productiva** de la Delegación Miguel Hidalgo ocupa en 2009 a 481,279 personas, que representan el 14.6% de todos los trabajadores del DF, los cuales captan el 23.7% de la derrama total de remuneraciones, es decir, casi uno de cada cuatro pesos pagados al personal ocupado en la capital de la República.

A lo anterior se agrega el hecho de que en Miguel Hidalgo se registran **las mejores remuneraciones promedio por trabajador de la capital de país**, con un salario de 137 mil pesos anuales, es decir, siete salarios mínimos mensuales, superando a Cuajimalpa con 116 mil pesos, seis salarios mínimos al mes y a Álvaro Obregón con 104 mil pesos, cinco salarios mínimos.

De acuerdo al tamaño de los **establecimientos económicos** que operan en Miguel Hidalgo, medido por los trabajadores ocupados por empresa, se tiene que la mayor ocupación promedio por establecimiento ocurre en Miguel Hidalgo con 22 personas ocupadas, muy por arriba de las 9 personas promedio del Distrito Federal.

Las cifras permiten sostener la afirmación de que en la demarcación existen establecimientos de gran tamaño, los cuales efectúan grandes inversiones en activos fijos, que permiten a Miguel Hidalgo ocupar el segundo lugar en importancia, de acuerdo a la concentración de maquinaria, equipo de transporte y edificaciones destinadas a la realización de actividades económicas, equivalentes al 21.8% del total en el DF, solo siendo superado por Cuauhtémoc con el 39%.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2010, los trabajadores que desempeñan sus actividades laborales en la Delegación Miguel Hidalgo ascienden a 459,975 personas, de las cuales el 62% no reside en el ámbito geográfico de la demarcación, mientras que el 38% restante vive en ella.

Lo anterior significa que mientras Miguel Hidalgo tiene una **población total de 372,889 habitantes**, 284,730 trabajadores se trasladan cotidianamente a la demarcación por motivos laborales, lo que representa una población adicional que ejerce una mayor demanda sobre la oferta de servicios públicos que son responsabilidad de la Delegación en materia de seguridad pública, recolección de basura y mantenimiento de la infraestructura urbana, entre otros.

La **tasa de desempleo** en 2010 en Miguel Hidalgo se ubicó en 3.8% de la población económicamente activa, nivel que contrasta con el 4.8% que registró el Distrito Federal en su conjunto e incluso con similar indicador a nivel nacional de 4.5%. Ello quiere decir que 6,860 personas que residen en la Delegación buscaron trabajo sin encontrarlo.

En una visión de largo plazo se observa que la tasa de desocupación en Miguel Hidalgo se ubica siempre por debajo de similar indicador para el DF, lo que revela los menores desequilibrios existentes en el mercado de trabajo de la demarcación. Por ejemplo, una década anterior, en el año 2000, las tasas de desempleo fueron del 1.3% y 1.7%, respectivamente.

De 3 millones 841 mil trabajadores existentes en el DF en 2010, 175,245 viven en Miguel Hidalgo, y representan el 4.6% de la fuerza laboral de la capital del país. Asimismo, la demarcación se ubicó en un conjunto de diez Delegaciones que manifestaron incrementos superiores al 10% en su población ocupada entre los años de 2000 y 2010, lo que se explica por el gran dinamismo de la planta productiva que se concentra en la Delegación.<sup>1</sup>

## **2.13) ASPECTOS CULTURALES**

Uno de los principales patrimonios culturales es la Parroquia de San Gabriel Arcángel.

Con más de 440 años de historia, la hermosa Parroquia San Gabriel Arcángel, en el corazón de Tacuba, ha sabido adaptarse a las diferentes épocas y al crecimiento urbano de la ciudad, para seguir siendo testigo de la fe de este antiguo barrio, y compartir la Palabra de Dios en medio de un ambiente lleno de contrastes, bajo una “política de puertas abiertas”.

La iglesia de San Gabriel Arcángel, en la antigua villa de Tacuba, a inicios de la década de los treinta. Este templo fue edificado hacia 1570 y remodelado en 1755; tuvo un jardín al frente, espacio que en buena parte hoy se encuentra tomado por el ambulante. La calle en primer plano ya no existe.<sup>2</sup>

Una increíble imagen de la entonces despejada y tranquila plaza de Tacuba, antes del Metro y de los distribuidores viales; al fondo se ve la iglesia de San Gabriel Arcángel, que aunque a veces no parezca, sigue ahí.

El pueblo de Tacuba en una imagen cercana a 1940. La vista es desde la Calzada México-Tacuba; a la derecha se ve el antiguo mercado, en la esquina con Mar Arábigo, que en 1956 fue reemplazado por el actual, ubicado en la acera de enfrente. Los tres edificios del lado izquierdo aún existen, y en el fondo está la iglesia de San Gabriel Arcángel. La vista actual es casi irreconocible.



1.-[http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=995](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=995)

2.-<http://www.tarinqa.net/posts/apuntes-y-monografias/15448957/Iglesia-de-San-Gabriel-Arcangel-Plaza-Pueblo-de-Tacuba.html>

## **2.14) RIESGOS Y VULNERABILIDADES**

### **2.14.1) SEGURIDAD PÚBLICA**

El robo de auto, el ambulante y la venta de drogas son los principales problemas en materia de seguridad pública que sufren los habitantes de la delegación Miguel Hidalgo, aun cuando la incidencia delictiva refleja una zona de altos contrastes en cuanto al nivel socioeconómico, en donde se ubican familias de sectores medio, alto y otras de carácter popular.

En esta demarcación la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSPDF) ha ubicado 10 zonas conflictivas, o *hot spots*, con base en el levantamiento de un censo que cubrió aspectos como equipamiento urbano, ambulante y delitos cometidos.

Dentro de las medidas planteadas por la policía capitalina para resolver algunas zonas de conflicto en esta demarcación -incluidas dentro de un análisis entregado a la jefa delegacional Gabriela Cuevas-, se propone la instalación de una unidad de protección ciudadana en el sector Polanco, donde también es necesario el retiro de franeleros y la instalación de cámaras de video vigilancia.

Asimismo, la SSPDF propone el censo y confinamiento a áreas específicas de personas que ejercen la prostitución en los sectores de Sotelo y Tacuba.

El estudio en materia de seguridad pública, que incluye aspectos socioeconómicos de esta demarcación, apunta que durante 2010 se recibieron 5 mil 728 denuncias por robo, pero sólo se detuvo a mil 7 personas. También el robo de autos fue de 0.89 en promedio por día, 325 en el año, y hubo 129 detenidos por este delito.

En el perímetro delegacional se encuentran también diversos puntos de ambulante. Uno de los principales está sobre la calzada México Tacuba, en ambas aceras, desde Mariano Escobedo hasta Marina Nacional. Asimismo, muy cercano a este lugar hay accesos a la estación del Metro Tacuba, y en su salida norte se encuentra la explanada, donde hay una gran concentración de comercio ambulante.

De acuerdo con la policía capitalina, este tipo de comercio genera condiciones para la realización de actos delictivos, al no permitir agilidad en el tránsito y visibilidad de la zona. "Propicia

actividades que van desde el robo de energía eléctrica, corrupción, encubrimiento a la delincuencia, prostitución, y otras situaciones como el tardío auxilio de los cuerpos de emergencia, congestión vehicular, basura y deterioro del equipamiento urbano".



Los vendedores informales no permiten ni que las autoridades evalúen los riesgos que puede generar el "megadiablo".



<http://www.jornada.unam.mx/2010/08/02/index.php?section=capital&article=037n1cap>

Diagnóstico de la policía capitalina en materia de seguridad pública "La Jomada"

## **2.14.2) INUNDACIONES**

Colonias de la delegación **Miguel Hidalgo**, aledañas a la zona de **Tacuba**, presentan encharcamientos en épocas de lluvia, provocados por el aglutinamiento indiscriminado de basura que no es recolectada por el personal de limpieza.

La **Calzada Legaria**, a la altura de las colonias Torre Blanca y Antigua Argentina, es la parte más afectada, ya que los encharcamientos además de impedir a los peatones desplazarse, generan tránsito lento y congestionamientos viales.

La fuente del problema es la ausencia prolongada del camión de basura, aseguraron los vecinos, quienes destacan que ante la falta del servicio los habitantes tienden a arrojar las bolsas con desperdicios a la vía pública.

“El camión de la basura no pasa a recogerla en sus horarios y en los días que le tocan y como tarda hasta tres o cuatro días, porque se descomponen o están en el taller, mucha gente saca sus bolsas a la calle, generando montones que traen consigo inundaciones que nos afectan a todos”, explicó Martha Acosta Sota, miembro entrante del **Comité Ciudadano** de la colonia Antigua Argentina.

Con lo anterior coincidió Eduardo Garza, del Comité entrante en la colonia Torre Blanca, ya que destacó que a lo largo del corredor en **Calzada Legaria** están identificados diversos montículos de basura que durante las lluvias se dispersan tapando las alcantarillas.

“Después de las lluvias las calles se vuelven un desorden, no es posible transitar ni a pie, ni en automóvil, la basura se está convirtiendo en un problema serio, sobre todo si no se controla el crecimiento desmesurado del comercio informal en estas colonias”, advirtió Garza, quien precisó que el crecimiento del Mercado **Tacuba** trae consigo este tipo de conflictos.

*“El problema con el crecimiento que está teniendo el mercado es que sus montones de basura sirven de pretexto para que todos lleguen a tirar hasta colchones, sillones y hasta aparatos eléctricos en las calles, que además de verse sucias, huelen mal”, comentó.*

## Plantean propuesta ecológica

Para contrarrestar la acumulación de residuos sólidos en las calles de sus colonias, vecinos en Miguel Hidalgo buscarán con las autoridades locales reutilizar los desperdicios, principalmente los generados por el Mercado **Tacuba**, para convertirlos en composta y rehabilitar las áreas verdes de la Calzada Legaria.

Los colonos indicaron que dichas zonas se encuentran abandonadas y secas, por lo que la composta ayudaría a que surgiera nuevo pasto y fortalecer los árboles, además de ayudar al panorama urbano, al combatir los acumulados de basura.<sup>1</sup>



1.- <http://www.diariodemexico.com.mx/exigen-vecinos-de-tacuba-recojan-basura/>

### **3.1) SITUACIÓN ACTUAL**

Es necesario recalcar el caso de los vendedores ambulantes que se encuentran en el paradero de Tacuba. Estas personas buscan la manera de subsistir y brindar un hogar a su familia así sea en contra de la ley pero ellos recurren a este trabajo por la falta de opciones de empleo.

La venta ambulante se presenta como un mundo heterogéneo, en términos de edad, creencias, educación o trayectorias laborales de los mismos y también en cuanto a la organización interna de la actividad.

Esto nos da a conocer que por motivo de la pobreza las personas buscan la manera de brindarle un hogar y beneficios a su familia y este puede ser uno de los motivos por los cuales existen tantos vendedores ambulantes, por la busca de la subsistencia de su familia y porque no tienen la oportunidad de trabajar en una empresa y ganarse un salario para llevar el pan de cada día a su hogar.

Actualmente estos puestos de vendedores ambulantes se encuentran rodeando casi todo el paradero, la plaza pública y parte de la Parroquia de San Gabriel.

### **3.2) PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA**

El ambulante es un tema de gran importancia, ya que se ha perdido parte del espacio público de la plaza de la estación del metro Tacuba, se ha dañado la imagen urbana del lugar quedando en mal estado, además de que se han cometido varios delitos en el lugar que han traído consecuencias graves.

A consecuencia de esto, ha aumentado el índice de inseguridad, por lo que los usuarios ya no circulan tranquilamente, se ha generado un desorden total en cuanto a las vialidades, y el paradero, ya que no todos los transportes tienen un lugar específico para estacionarse irrumpiendo las demás avenidas.

En el siguiente mapa se visualizan cada una de las problemáticas del lugar.



### PLANO DEL AREA DE ESTUDIO DE LAS PROBLEMATICAS DEL METRO TACUBA



IMAGEN 1

Las entradas y salidas del metro están tapadas por las lonas de los puestos, por lo que es difícil ubicarlas.



IMAGEN 2

En esta imagen se puede apreciar como los puestos ambulantes obliga a la gente a caminar fuera de la banqueta, para acceder a la entrada del metro, ya que llegan a abarcar todo el corredor peatonal.



IMAGEN 3

En esta imagen se visualiza claramente cómo es que los puestos tapan a la parroquia, lo que arruina la imagen de ese patrimonio cultural, y además bloquea la entrada a la iglesia.

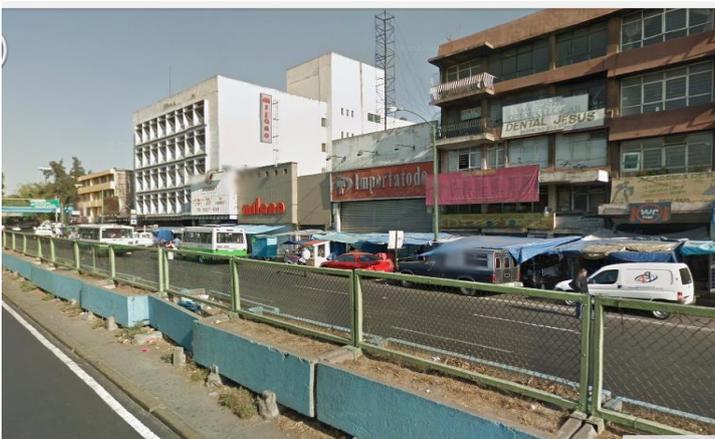


IMAGEN 4

Los camiones de carga o camionetas que llegan a abastecer a los puestos ambulantes, toman como estacionamiento uno de los carriles de baja, lo que ocasiona que se concentren más carros y provocan un caos vial.



IMAGEN 5

Deterioro de áreas verdes por falta de mantenimiento.



IMAGEN 6

Generación de plagas por falta de higiene y acumulación de basura.



IMAGEN 7

Descuido, falta de mantenimiento y desorden en el paradero.



IMAGEN 8

En esta imagen se observa como el paradero está rodeado por los puestos ambulantes, lo que dificulta el acceso hacia los andenes.

### **3.3) LEVANTAMIENTO DE CAMPO**

#### **3.3.1) ZONAS PATRIMONIALES**

Las zonas Patrimoniales en la Delegación incluyen las denominadas “Zonas de Patrimonio Cultural Urbano-Arquitectónico”, Zonas Tradicionales y Ejes Patrimoniales.

La urbanización más antigua de la Delegación corresponde a la zona de Tacuba. Hasta principios del siglo XIX, su desarrollo se centraba en torno a su cabecera y algunos barrios y colonias.

Su importancia radica en que agrupa a un numeroso conjunto de elementos arquitectónicos de aquellos períodos, sobre trazas o disposiciones urbanas de relevancia que es necesario proteger como antiguas formas de hacer ciudad.

En general, son zonas que se encuentran en mal estado de conservación, con tendencia al cambio de uso del suelo por el potencial de desarrollo que presentan, existiendo el riesgo de una alteración y pérdida irreversible de la imagen urbana.

El eje patrimonial que parte de Tacuba hacia el centro de la Ciudad y hacia el centro de Azcapotzalco, son circulaciones vinculadas con el desarrollo de la comunicación de la Ciudad de México. Desde los tiempos de la capital del Imperio Mexica, durante el Virreinato, la época independiente y hasta las primeras décadas de este siglo en que se consolidaron estas vías, numerosos edificios se levantaron sobre sus aceras, es así que su interés no se limita al orden urbanístico, sino que comprende también muestras eminentes de arquitectura de diferentes períodos históricos.

Este eje de gran importancia comprende dos Delegaciones Políticas, la de referencia y la de Azcapotzalco, lo cual provoca falta de atención por las fronteras antes citadas.

El cambio de uso de suelo es el principal factor a considerar como generador en la degradación de la imagen urbana en estas áreas, así como la falta de normatividad y de un catálogo de edificaciones a conservar, que a la vez permita definir las características a que deberán sujetarse los nuevos desarrollos en estas áreas.

En el eje patrimonial México-Tacuba-Azcapotzalco, se plantea la catalogación de los inmuebles que se ubican en la zona para definir tanto el periodo histórico al que pertenecen, como el estado de conservación de los mismos.

Se hace necesaria la elaboración de una normatividad para ejercer un control sobre los usos del suelo y las características morfológicas y urbanas que permitan la conservación de estas Calzadas y la zona periférica a las mismas.

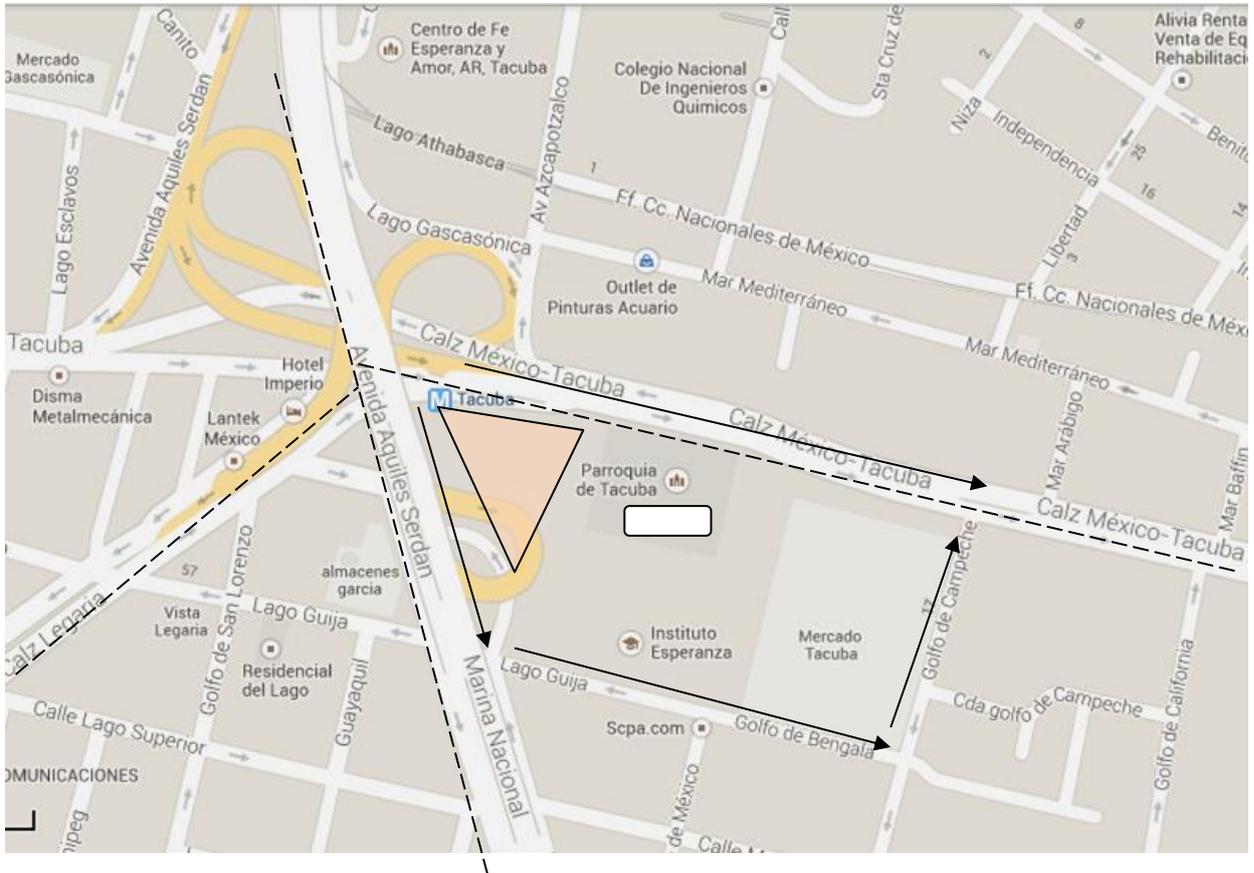
### INMUEBLES MÁS DESTACADOS EN LA DELEGACION

| NOMBRE                              | UBICACIÓN                                 | USO        | ÉPOCA         |
|-------------------------------------|---|------------|---------------|
| El Alcázar                          | Castillo de Chapultepec                   | Museo      | XIX           |
| El Molino del Rey                   | Alencastre y Constituyentes               | Monumento  | XVIII         |
| Ex-Templo de San Diego              | Av. Observatorio y Boulevard López Mateos | Biblioteca | XVII Y XVIII  |
| Molino de Valdés                    | Molinos No. 4                             |            | XVIII         |
| Casa Amarilla                       | Parque Lira No. 7                         | Vivienda   | XVIII         |
| Capilla del Sanatorio Mier y Pesado | Av. Revolución esq. Martí                 | Culto      | XIX           |
| Iglesia la Santísima Trinidad       | Trinidad No. 3                            | Culto      | XVII          |
| Iglesia San Juan Bautista           | Becerra No. 18                            | Culto      | XVIII         |
| Iglesia San Gabriel Arcángel        | Calzada México-Tacuba                     | Culto      | XVI-XVII-XVII |
| El Pensil Mexicano                  | Lago Chiem s/n                            | S/Uso      | XVII          |
| Ex-convento San Joaquín             | Av. Santa Cruz Cacalco                    | S/Uso      | XVII-XVIII    |
| Iglesia Sanctórum                   | Calz. México-Tacuba No. 1430              | Culto      | XVII          |
| Casa de la Bola                     | Parque Lira esq. Observatorio             | Culto      | XVIII         |
| Vecindad Típica                     | Lago Superior No. 41 y 43                 | Vivienda   | XIX           |
| Casa Habitación                     | Golfo de Guayaquil No. 58                 | Vivienda   | XIX           |
| Casa Habitación                     | Mar Negro No. 6                           | Vivienda   | XIX           |
| Edificio Martí                      | Sindicalismo No. 87                       | Oficinas   | XIX           |
| Casa Habitación                     | Ingenieros No. 53                         | Vivienda   | XX            |
| Casona                              | Benjamín Franklin No. 26                  | Vivienda   | XIX           |
| Conjunto Habitacional               | Martí No. 53                              | Vivienda   | XX            |

### **3.3.2) IMAGEN URBANA**

- ❖ **Sendas:** Calzada México-Tacuba, Marina Nacional, Legaria y Av. Azcapotzalco.
  
- ❖ **Bordes o límites:** *Un ejemplo podría ser el mercado, ya que no permite el paso peatonal directamente. El puente sobre la calzada, que separa una sección de otra.*
  
- ❖ **Barrios o distritos:** *La plaza pública del metro Tacuba comercios y servicios básicos y su función es dar servicio a las zonas habitacionales.*
  
- ❖ **Nodos:** Puede ser parte de la plaza pública, el metro que comunica distintos puntos de la ciudad.
  
- ❖ **Mojones, mojoneras o hitos:** *Un punto de referencia puede ser el árbol Ahuehuete, que es el de la noche triste, y el jardín de la Parroquia de San Gabriel*

## 1.1 MAPA



### SIMBOLOGÍA

--- Sendas

→ Bordes o límites

△ Barrios o distritos

⬡ Nodos

□ Mojones, mojoneras o hitos

### 3.3.3) PERCEPCIÓN POLISENSORIAL

En este apartado se toma en cuenta la percepción allocéntrica, que implica los sentidos de la vista, el oído y el olfato.

- VISUAL: En este punto se destaca que no hay un color predominante varían, los edificios no tienen un estilo arquitectónico definido, por lo general son edificaciones de forma rectangular, altos y la mayoría son departamentos.
- AUDITIVA: Se genera contaminación auditiva, ya que por hacerse tráfico sobre la calzada de México-Tacuba, por los puestos que ocupan carriles de más, los carros tocan demasiado el claxon, gente gritando y es un poco molesto para los usuarios.
- OLFATIVA: Los locales de comida, llegan a producir olores desagradables y a la vez gustosos para los usuarios que circulan por el lugar, se concentran demasiado y se mezclan con los olores de la basura, esto es incómodo para los que van caminando cerca del local. También es molesto el humo de los carros, camiones, o combis que transitan sobre las avenidas.

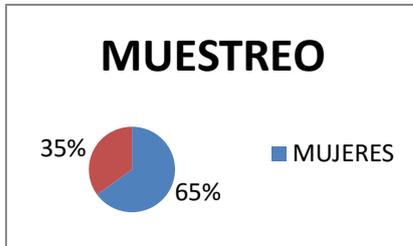






USUARIOS:

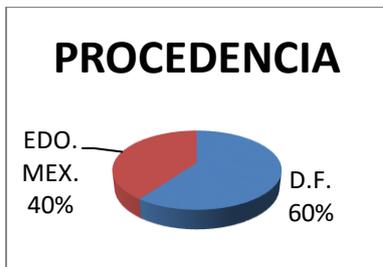
**PREGUNTA 1:**



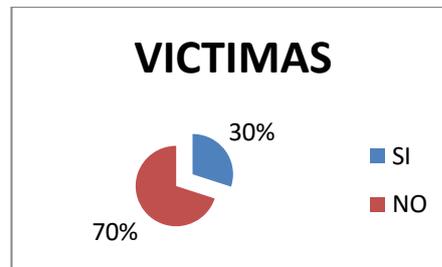
**PREGUNTA 5:**



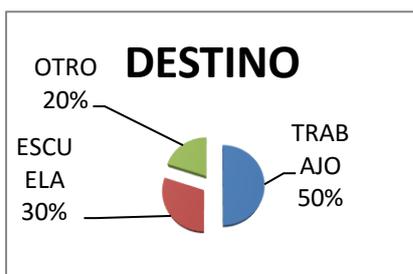
**PREGUNTA 2:**



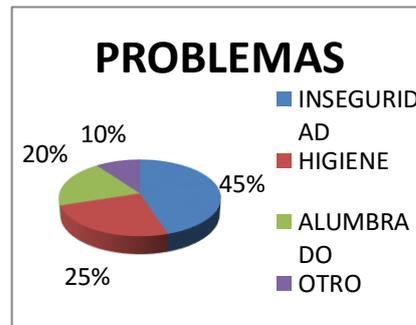
**PREGUNTA 6:**



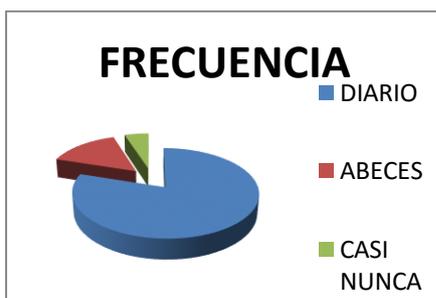
**PREGUNTA 3:**



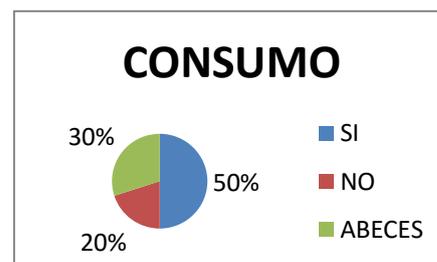
**PREGUNTA 7:**



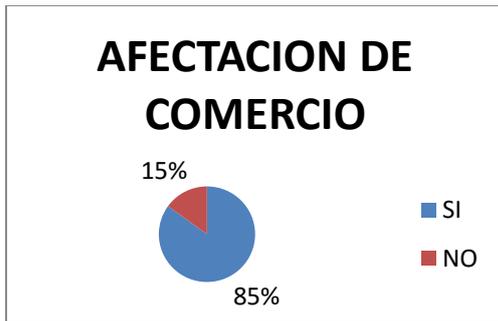
**PREGUNTA 4:**



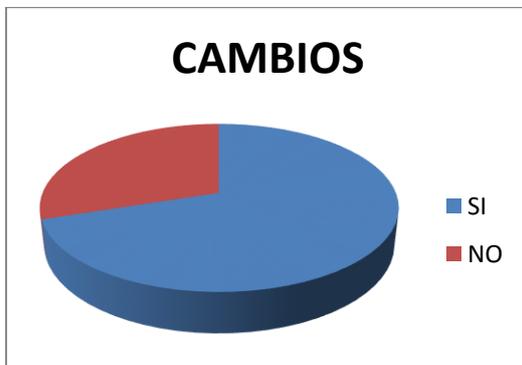
**PREGUNTA 8:**



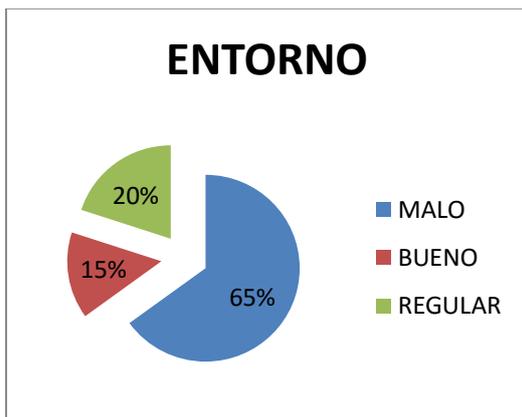
**PREGUNTA 9:**



**PREGUNTA 10:**

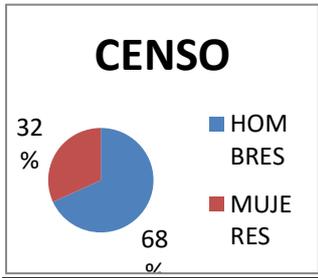


**PREGUNTA 11:**



**VENDEDORES AMBULANTES:**

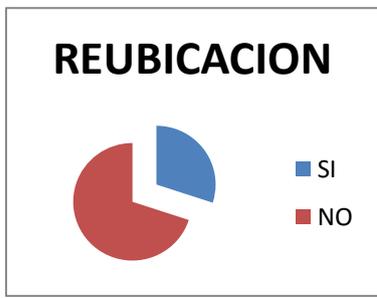
**PREGUNTA 1:**



**PREGUNTA 2:**



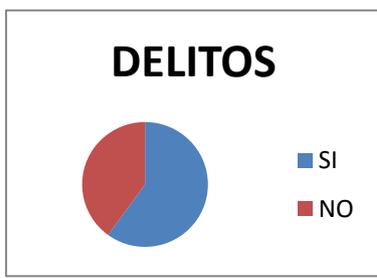
**PREGUNTA 3:**



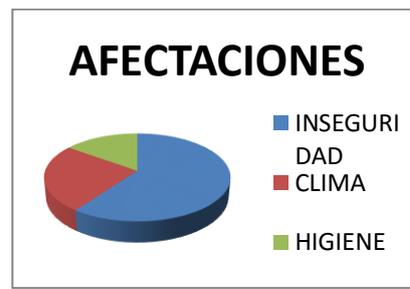
**PREGUNTA 7:**



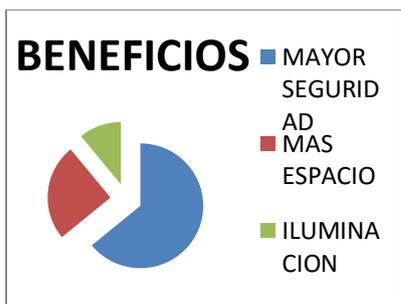
**PREGUNTA 8:**



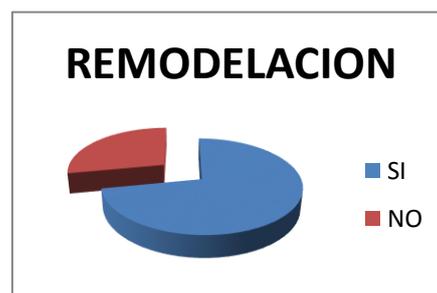
**PREGUNTA 9:**



**PREGUNTA 10:**



**PREGUNTA 11:**



## USUARIOS:

- ❖ Haciendo un censo, se llegó a la conclusión de que el mayor porcentaje de usuarios que transitan por el lugar de la explanada del metro Tacuba son hombres.
- ❖ La mayor parte de los usuarios como el 70% que transitan por el lugar provienen del Distrito Federal, y el otro 30% de los usuarios son del Estado de México.
- ❖ La incidencia de personas que se dirigen a su trabajo es mayor que la de los que se dirigen a escuelas, y el 2% de todos los usuarios realizan otra actividad.
- ❖ El índice de usuarios que transitan por el lugar del diario es más de la mitad de la población de la zona, el 20 % lo frecuenta pocas veces, y el 10% muy rara vez visita el lugar.
- ❖ Más de la mitad de la población del lugar, está de acuerdo con que no hay suficiente seguridad en la zona, ya que se cometen más de 3 delitos en el transcurso del día y la noche.
- ❖ Más del 30% de los usuarios han sido víctimas o testigo de algún delito cometido en la zona durante el día, y aumenta el grado de inseguridad en las noches.
- ❖ La mitad de los usuarios están de acuerdo que el problema con mayor gravedad es la inseguridad, de ahí se deriva la falta de iluminación por las noches, luego la falta de higiene que provoca la propagación de plagas y enfermedades, y a consecuencia se derivan otras problemáticas como inundaciones, conflictos viales, etc.
- ❖ El 50 % de las personas consumen productos de la zona, el 30 % lo hace en ocasiones, y el 20% solo va de paso.
- ❖ El que haya vendedores ambulantes en la zona es una desventaja para la mayor parte de las personas que transitan el lugar, ya que no les permite acceder a las entradas del metro y hay un bloque visual de las mismas.
- ❖ Más de la mitad de las personas están de acuerdo en que se lleve a cabo una remodelación en el lugar para mejorar la estabilidad de la zona.
- ❖ Ya que casi el 70% de los usuarios consideran el lugar inseguro y en malas condiciones, sólo el 10% piensa que aún se rescata parte de la imagen urbana pero sólo de las áreas despejadas.

## VENDEDORES AMBULANTES:

- ❖ Más de la mitad de los comerciantes son hombres, sólo el 30% son mujeres.
- ❖ La ocupabilidad del tiempo del uso de suelo del mayor porcentaje de comerciantes es menor a 1 año, en realidad es menos del 30% de los comerciantes que ya lleva más de 10 años vendiendo en el lugar.
- ❖ Sólo al 35% de todos los comerciantes del lugar se les ha hecho una propuesta de reubicación, pero al no lograrse los objetivos encomendados, ya no continuaron con el plan propuesto.
- ❖ El mayor número de comerciantes vive a 2 horas de la zona, lo que quiere decir que mucha gente viene de lugares donde casi no hay trabajo y pobreza, lo que les obliga a laborar por su propia cuenta para obtener recursos ya que es el único sustento posible.
- ❖ La mayor parte de estos comerciantes han sufrido algún tipo de delito, ya que se encuentran laborando desde las 6 de la mañana, hasta las 11 de la noche, cuando aumenta el índice de inseguridad.
- ❖ El problema con mayor afectación en el lugar es la falta de seguridad, ya que no les permite laborar como es debido por el temor a sufrir algún delito, el siguiente problema es el clima, parte de los vendedores no tiene un puesto fijo, lo que provoca que utilicen lonas para cubrir sus locales y no son muy óptimas para soportar las lluvias ni los vientos.
- ❖ Una gran parte de los vendedores pide que se refuerce la seguridad en la zona, menos de la mitad requiere mayor espacio para colocar su mercancía, y solo el 10% necesitan mayor iluminación.
- ❖ En cuestiones de llevar a cabo una remodelación en el lugar, más del 50% de los vendedores está de acuerdo, ya que tienen la claridad de que se mejorarían las condiciones del área para beneficiar su desempeño en ventas y también beneficiar a los usuarios que transitan por el lugar. Sólo el 20% de estos comerciantes no está de acuerdo ya que reducirían sus ventas por el tiempo llevado a cabo en la remodelación.

### **CONDICIONANTES DE DISEÑO**

#### **4.1) TIPOS DE USUARIOS**

- 1.- VENDEDORES
- 2.- PROVEEDORES
- 3.- RESIDENTES
- 4.- DE PASO
- 5.- VIGILANTES
- 6.- PERSONAL DE ASEO

##### **4.1.1) CARACTERÍSTICAS**

- 1.- Los vendedores son personas de ambos sexos, sus edades varían de entre 15 y 60 años, algunos se encuentran en sus negocios de manera individual, mientras que otros hacen de su local un negocio familiar. La mayor parte de los vendedores son pertenecientes al Estado de México, por lo que solo se dirigen a la zona de Tacuba para llevar a cabo sus ventas y tener algún sustento económico para subsistir.
- 2.- Los proveedores son aquellas personas que se encargan de llevar mercancía y distribuirla a los diferentes locales comerciales que se encuentran en la zona.
- 3.- Los residentes son las personas que habitan cerca de la zona, entre estas se encuentra niños, adolescentes, adultos y ancianos.
- 4.- Los de paso son las personas que recurren al lugar para trasladarse a sus diversos destinos, haciendo uso ya sea del metro, o de los diferentes transportes que se encuentran en el paradero como combis, camiones, micros y taxis.
- 5.- Los vigilantes son las personas que tienen la obligación de poner un orden en el lugar.

6.- La gente que conforma el personal de aseo, son los que se encargan de limpiar la zona y darle mantenimiento.

#### **4.1.2) ACTIVIDADES**

1.- Los vendedores llegan al lugar, descargan su mercancía, ofrecen sus productos, y al final del día vuelven a levantar toda su mercancía.

2.- Los proveedores se dirigen al lugar, llegan a estacionarse, descargan o cargan la mercancía y luego se retiran.

3.- Los residentes en ocasiones se acercan a la zona para consumir algún producto de los que se venden ahí.

4.- Los de paso transitan por la zona para dirigirse al metro y al paradero hacia sus diferentes destinos, consumiendo o adquiriendo en ocasiones algún producto de los comercios ubicados en dicho lugar.

5.- Los vigilantes se distribuyen por la zona para montar guardias, intentando cubrir cada perímetro alrededor del lugar.

6.- El personal de aseo camina alrededor de la zona, recogiendo la basura, limpiando los lugares, barriendo, etc.

## CIRCULACION

| <u>USUARIO</u> | <u>HORARIO</u> | <u>DE</u> | <u>CIRCULACION</u> |
|----------------|----------------|-----------|--------------------|
|                | DE             |           | A                  |
| RESIDENTES     | 24 hrs al día  |           |                    |
| VENEDORES      | 6:00 am        |           | 10:00 pm           |
| DE PASO        | 5.00 am        |           | 11:00 pm           |

## PROGRAMA DE ACTIVIDADES

| <u>USUARIO</u> | <u>ACTIVIDAD</u>  |
|----------------|---|
| RESIDENTE      | Vive cerca de la zona y está ahí todo el tiempo   |
| VENDEDOR       | Llega al lugar, descarga su mercancía, vende, y luego vuelve a levantar todo.                   |
| DE PASO        | Transita por el lugar, va de metro a paradero, y en ocasiones consume productos de los puestos. |

## PROGRAMA DE NECESIDADES

| <u>USUARIO</u> | <u>NECESIDAD</u>  |
|----------------|---|
| RESIDENTE      | Un espacio seguro y con las condiciones óptimas para habitar cerca de ahí.                                |
| VENDEDOR       | Un local fijo para evitar cargar y descargar mercancía, adecuado para soportar las condiciones climáticas |
| DE PASO        | Pasillos libres de obstáculos para poder transitar con facilidad.   |

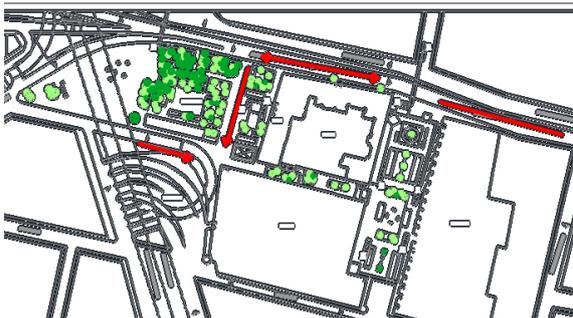
## 4.2)

## RUTA DE USUARIOS

Los usuarios que acuden al sitio, se dirigen del metro hacia el paradero y viceversa, algunas personas que transitan en esta zona acuden para adquirir o consumir algún producto, muy pocos se detienen para sentarse en las jardineras que se encuentran ubicadas, debido al mal estado de estas mismas o hacer uso de algunos aparatos de ejercicio colocados cerca del mercado.



Las flechas indican la circulación de los usuarios y hacia donde se dirigen.



Con estas líneas se indica donde hay mayor flujo de personas, por lo que la ruta establecida es de los usuarios que se dirigen hacia el metro y salen de él para ir hacia el paradero.



La línea punteada indica donde se encuentra el menor flujo de personas, ya que se encuentran varios locales obstruyendo el paso, no es seguro y no hay alguna atracción visual para que se le de uso a estas áreas relativamente abandonadas.

#### 4.3)

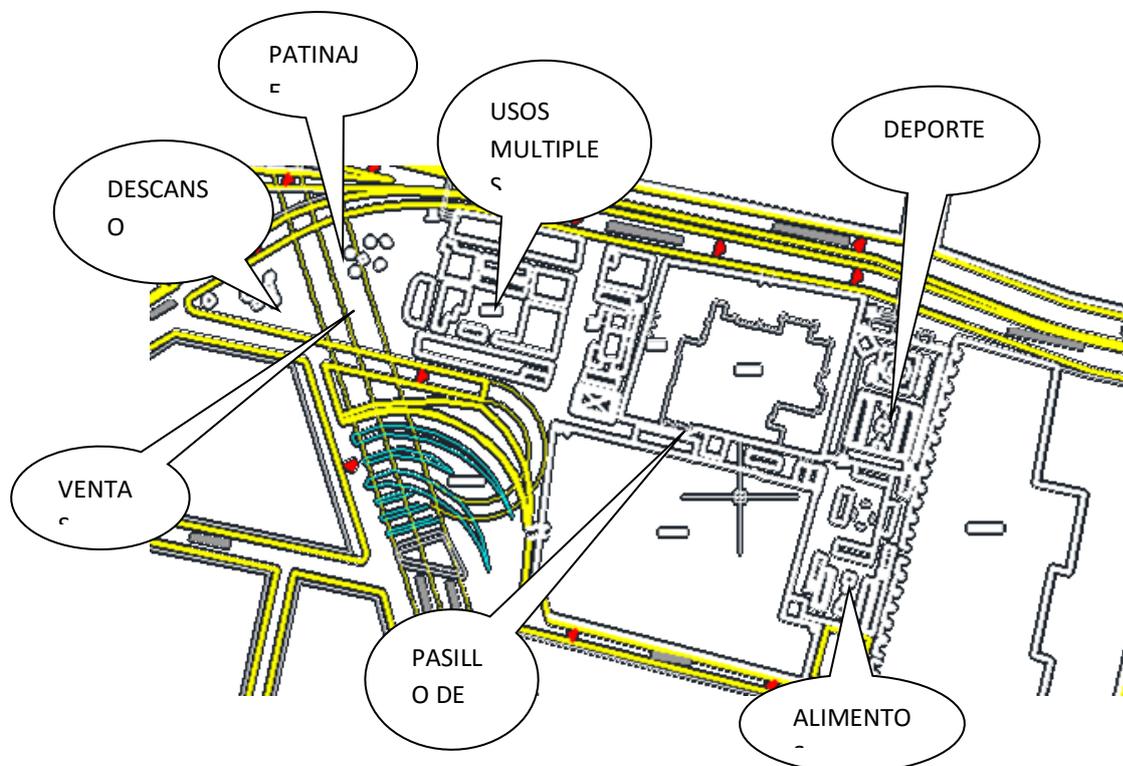
### PROGRAMA DE NECESIDADES

Haciendo el estudio pertinente de la zona, se llega a la conclusión de que los residentes de la zona, necesitan un espacio abierto en el cual se pueda descansar, algún tipo de entretenimiento, tener una vista agradable, limpio, seguro y sentir un ambiente de confort. Del mismo modo, los vendedores necesitan un espacio donde puedan ofrecer su mercancía, que sea estable, higiénico, atractivo, y tenga un orden. Las personas de paso, requieren de pasillos despejados, donde puedan transitar libremente sintiéndose seguros y pasen por un espacio agradable a la vista y a la vez tengan contacto con los comerciantes sin bloquear su paso ni accesos hacia el metro o paradero.

#### 4.4)

### PROGRAMA ARQUITECTONICO

Los espacios para desempeñar estas actividades son una plaza comercial, un parque, una pista de patinaje, una cancha, un gimnasio al aire libre, un restaurante y un área de juegos infantiles.



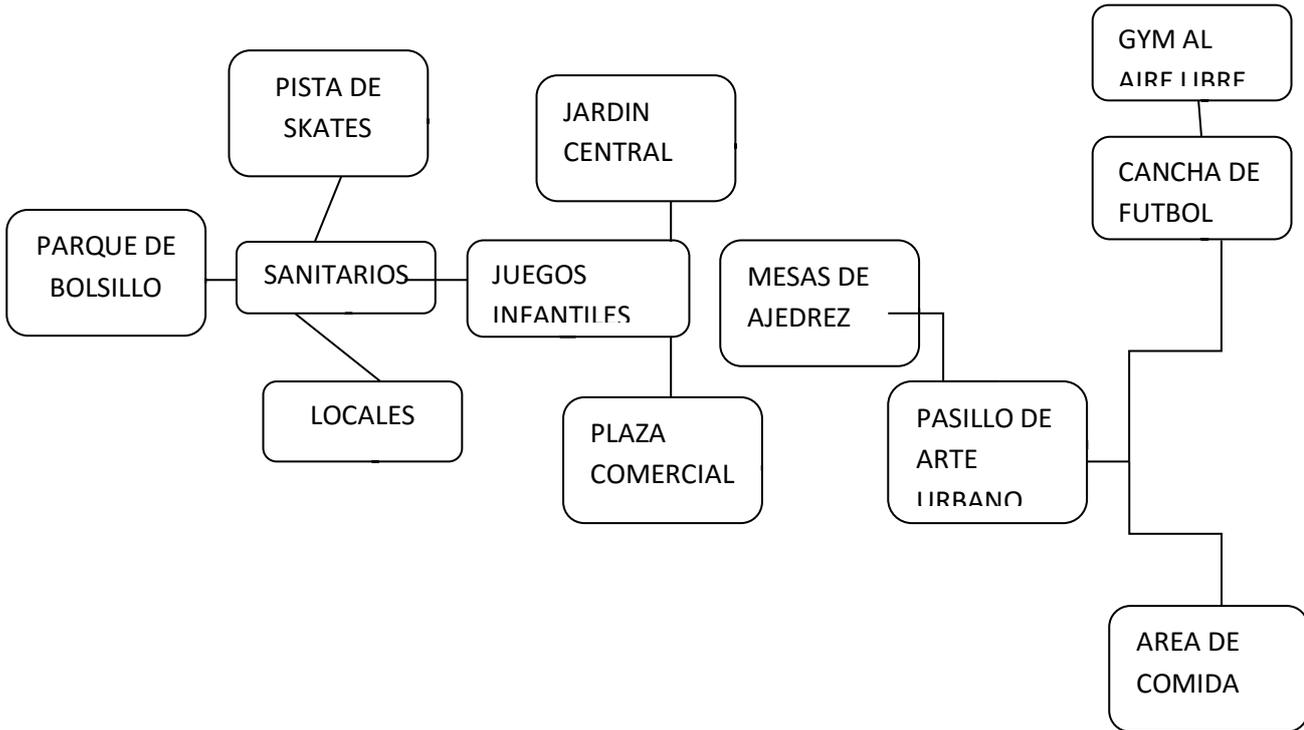
**4.5)**

**PROGRAMA DE REQUERIMIENTOS**

Para que los espacios desempeñen esas actividades, requieren de jardineras, luminarias, bancas, una pista de patinaje, locales, juegos, mesas, aparatos de gimnasio, una cancha de futbol rápido, sanitarios, botes de basura,

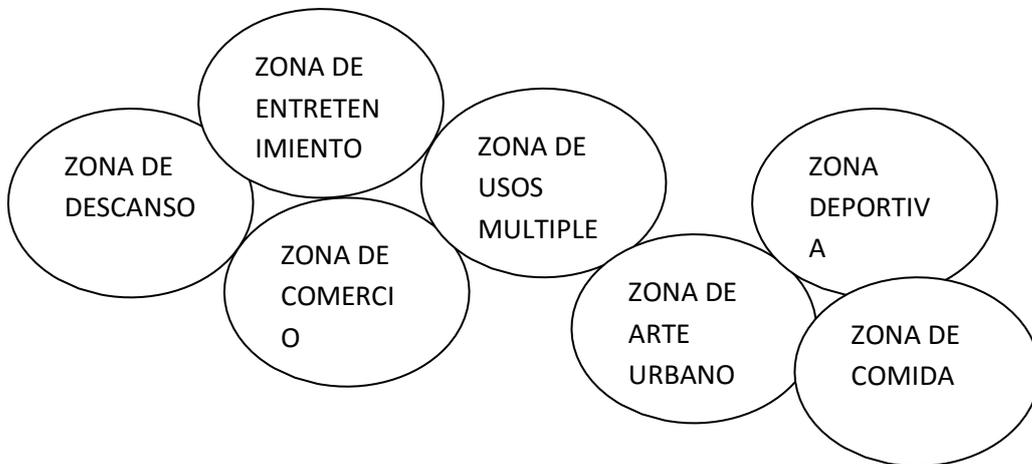
**4.6)**

**DIAGRAMA DE FUNCIONAMIENTO**



**4.7)**

**ZONIFICACIÓN**



## 4.8)

## CONCEPTUALIZACIÓN

### PROYECTO

La idea principal en la que se enfoca el proyecto es en el reordenamiento de la explanada del metro Tacuba, para esto se conlleva a varios objetivos, los cuales uno de ellos es mejorar la imagen urbana del lugar, tomando como conclusión el rehabilitar jardineras, rescatar áreas verdes, recuperar el espacio público, mejorar la iluminación, hacer uso de los espacios deshabitados, rehabilitación de banquetas, y rescatar el patrimonio cultural.

### IDEA CONCEPTUAL:

La idea del concepto es recordarles a los usuarios que la explanada está asentada sobre lo que fue un río, ya que una de las cuatro calzadas que conectaba el islote de México Tenochtitlán con las orillas del lago es la calzada México Tacuba, partiendo desde el zócalo y llegando hasta la plaza del metro Tacuba.

Para esto se utiliza las características del símbolo del agua celta “El Trisquel”



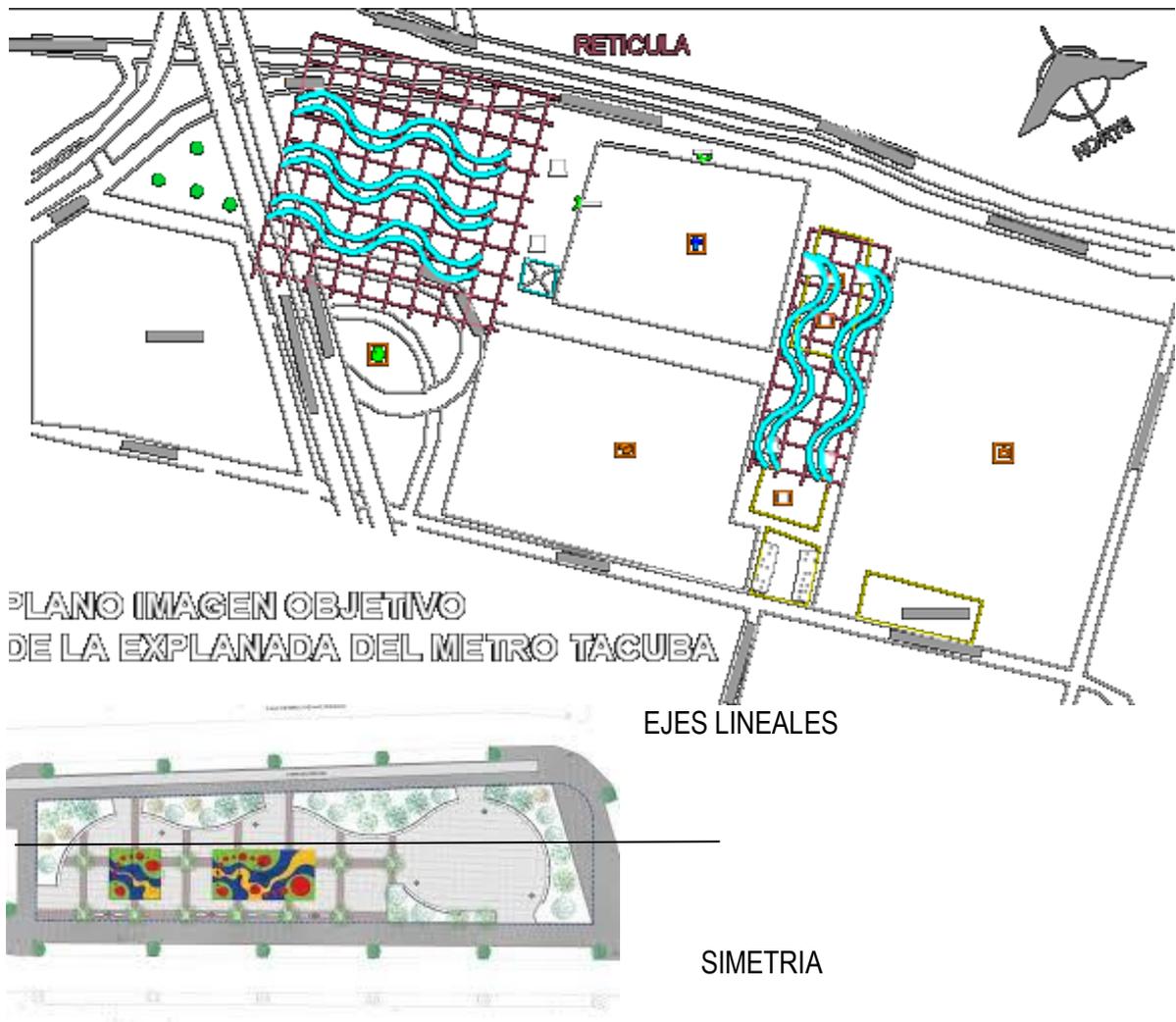
*Según la cultura celta, el Trisquel representa la evolución y el crecimiento. Representa el equilibrio entre cuerpo, mente y espíritu. Manifiesta el principio y el fin, la eterna evolución y el aprendizaje perpetuo. Entre los druidas simbolizaba el aprendizaje, y la trinidad.*

Las características del símbolo como proporción, repetición y fluidez, son tomadas en cuenta para el diseño del acomodo de los locales comerciales.



Siguiendo un patrón para reacomodar los locales, que tengan un flujo en común y poner orden en cuanto a las circulaciones.

Otra forma de representar el agua es en los andadores, utilizando una retícula para formar pasillos curvilíneos, dando la sensación de que el flujo de personas son las olas del agua.



En la zona de descanso, que será el parque de bolsillo, debe de ser tranquila, con un espacio para leer, una pequeña área de juegos infantiles con sus respectivas bancas, árboles que ambienten la zona, y a la vez produzcan sombra. Usando unos colores vivos para armonizar un poco.



Los andadores del parque continúan hacia lo que es la zona de entretenimiento, donde se encuentra una pista de skates en donde los jóvenes podrán tener una actividad de entretenimiento y diversión, que se encuentra debajo del puente, esto se propone con el fin de que esa área sea transitada, tenga mantenimiento y se mejore la iluminación.

Los locales que se encuentran en la parte exterior, son acomodados de cierta manera que la gente tenga que transitar entre ellos, ya que los andadores estarían diseñados con curvilíneas para hacer el efecto de las ondas del agua, y estos mismos andadores provocan un flujo continuo hasta llevarlos hacia el jardín central.



La idea principal del jardín central, es respetar los arboles ya existentes, dándoles mantenimiento y recuperando esas áreas verdes, por lo que se eliminan todos los puestos comerciales, despejando ese espacio para integrar lo que es un área de juegos infantiles, y un espacio con mesas de ajedrez para el entretenimiento de los usuarios.



Los locales que se encontraban rodeando los jardines, se reacomodaron dentro de una plaza comercial que estará integrada al jardín central, esta plaza tiene comunicación con el túnel propuesto que conecta al metro para tener un acceso directo.



De ahí los andadores continúan hacia la entrada de la iglesia y los accesos del mero, en esta zona, se proponen colocar locales pequeños para que estos mismos mantengan limpia la zona de venta y atraigan a la gente.



Continúa con el pasillo entre la iglesia y la escuela, este espacio se denomina zona de arte urbano, ya que la idea principal es quitar los locales que obstruyen este paso, ambientarlo con algunos árboles y promover la idea del grafiti, alentando a los chavos del lugar a que cada uno personalice esto muros con un dibujo relacionado con algún tema, hacerlo interesante y crear un espacio más ameno para poder transitar libremente y tener un atractivo para disfrutar.



Ese mismo pasillo lleva hacia lo que es la zona deportiva, un lugar donde se puede divertir un rato jugando, o hacer uso del gimnasio al aire libre, lo que liga hacia una zona de comida que a su vez está integrada con los locales ya existentes del mercado.

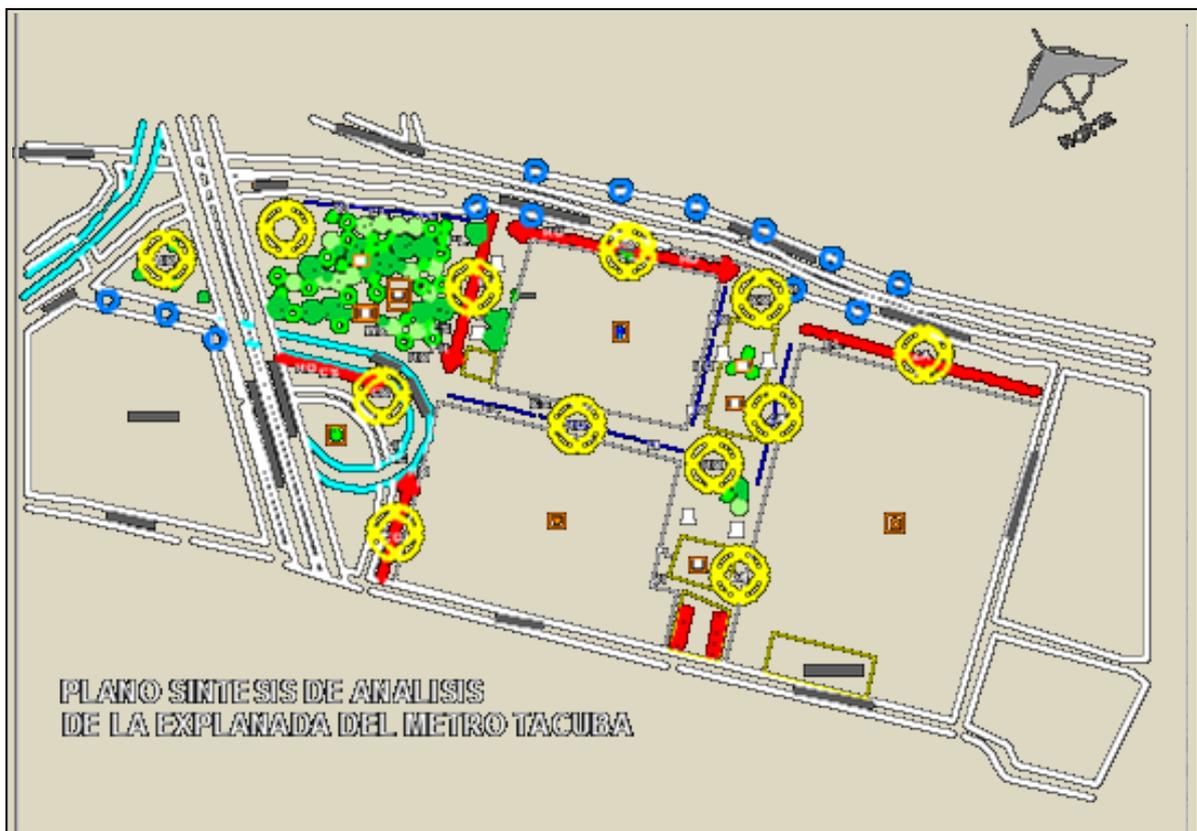


## IMAGEN URBANA

### 5.1)

### SITUACIÓN ACTUAL

Realizando un análisis de campo, se encontraron diversas problemáticas que presenta la explanada del Metro Tacuba, las cuales se describen y representan a continuación.



**AV** Áreas Verdes:

Las pocas áreas verdes que se encuentran en la zona están maltratadas, les falta mantenimiento, se encuentran enrejadas, ocultas y rodeadas por los puestos ambulantes, lo que ayuda a los delincuentes a ocultarse entre la maleza, y ayuda a la propagación de plagas como roedores e insectos por el acumulo de basura en ellas.



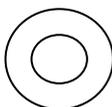
### Concentración de Comercio Informal:

Los puestos ambulantes ocasionan un desorden en cuanto a los flujos de circulación de las personas, obstruyen el paso peatonal, y bloquean visualmente los accesos del metro y el paradero, lo que dificulta la ubicación de los mismos.

ES

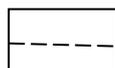
### Estacionamiento:

Sólo hay dos estacionamientos en la parte de atrás del mercado, parte de estos es utilizado como depósito, no cuenta con suficientes cajones por lo que algunos vehículos tienen que estacionarse en la calle.



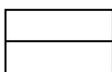
### Congestionamiento vial:

Alguno de los locales venden comida, estos se encuentran cerca de la calzada México Tacuba, Ya que no hay un área específica de carga y descarga los vehículos se estacionan sobre la calzada para dejar su mercancía, esto provoca una invasión de carriles, lo que ocasiona un congestionamiento desde los accesos que se encuentran sobre la avenida, hasta el mercado.



### Mayor fluencia:

El área por donde hay más flujo de personas es del lado de las salidas de la línea 2 que se dirigen hacia el paradero, sobre el camellón que viene de Legaria, el pabellón que pasa frente a la iglesia y el mercado.



### Menor fluencia:

Las áreas casi desiertas son el pasillo entre la iglesia y la escuela, que es donde se encuentran los puestos de ropa, y al lado de la iglesia, cerca de las explanadas donde se encuentran los accesos del metro de la línea 7.

### Iluminación:

Las lonas y láminas de los locales impiden que penetre la luz, dificultando así la visibilidad y ubicación del lugar. Hay pocos postes de luz en las explanadas, y varios de ellos no funcionan, debajo del puente hay luminarias muy tenues que no son suficientes para alumbrar esa zona del puente, lo que beneficia a los delincuentes ya que aprovechan la oscuridad para ocultarse.

## **5.2)**

## **DIAGNÓSTICO**

### **5.2.1) IMAGEN OBJETIVO**

A partir de la visión que establece el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, propone lograr en los próximos años el equilibrio urbano en la Delegación Miguel Hidalgo, esta visión del Programa General de Desarrollo Urbano coincide con los elementos del proyecto del Nuevo Orden Urbano, y una distribución equitativa de las oportunidades en congruencia con las características físico naturales del territorio y la capacidad de soporte de la estructura e infraestructura urbana; así como la integración de la delegación en el contexto metropolitano, a partir de cinco lineamientos básicos:

### **5.2.2) REGENERACIÓN URBANA**

Lograr el mejoramiento integral de la estructura e infraestructura urbana, mediante la realización de acciones de reordenamiento vial, generación de espacios públicos y equipamiento e imagen urbana, a fin de revertir el proceso de despoblamiento en zonas de la ciudad que cuentan con infraestructura suficiente; para lo cual se plantea definir instrumentos de fomento soportados en un concepto de equidad y sustentabilidad, que por un lado favorezcan a las zonas de la delegación con grandes ventajas comparativas y de localización y por otro transfieran los beneficios hacia las que presentan carencias y un alto grado de deterioro.

### **5.2.3) REORDENAMIENTO VIAL**

Mejorar la movilidad de la población, incrementando la velocidad y reduciendo tiempos de espera, a través de la recuperación de la superficie de rodamiento en las vías principales, la generación de estacionamientos públicos y privados, adecuaciones geométricas, semaforización inteligente y definición de la normatividad adecuada en las zonas de mayor demanda.

Así mismo, consolidar la integración de la delegación en el ámbito metropolitano, aprovechando la cobertura de servicios regionales, mejorando su accesibilidad y el desplazamiento de la población local y foránea, al interior y con el resto de las delegaciones y municipios que la circundan.

#### **5.2.4) FORTALECIMIENTO ECONÓMICO**

Consolidar las colonias Granada y ampliación Granada, con actividades económicas empresariales, financieras, comercio especializado, oficinas y vivienda.

#### **5.2.5) SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL**

Procurar el desarrollo equilibrado y sustentable de la delegación en el contexto de la Ciudad de México y de la ZMVM, a través de regular los usos del suelo, prevenir y corregir los desequilibrios urbanos y situaciones de riesgo para la población, en congruencia con la capacidad de soporte del medio sustentante, así como la aplicación eficiente de instrumentos normativos.

#### **5.2.6) PRESERVACIÓN DE SITIOS Y MONUMENTOS HISTÓRICOS Y PATRIMONIALES**

Promover la protección, conservación, rehabilitación y rescate de elementos de valor patrimonial a fin de fortalecer y consolidar los valores patrimoniales de pueblos y barrios.

Reconocer y difundir tradiciones que promuevan el fortalecimiento de los valores culturales en la demarcación.

Promover la identificación de elementos de valor arquitectónico y urbano, generando un listado único que incorpore elementos de valor histórico, artístico y patrimonial.

Incorporar convenios interinstitucionales con objeto de facilitar y coordinar acciones conjuntas en materia del patrimonio cultural entre la Delegación, el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y la Dirección de Sitios y Monumentos de la SEDUVI. Cabe aclarar que esta última instancia ya realiza mesas de trabajo interinstitucionales para la toma de decisiones conjunta.

### **5.3)**

## **LÍNEAS DE ACCION Y MEJORAMIENTO**

Es necesario resaltar las problemáticas que presenta la explanada del metro Tacuba, ya que son de vital importancia para poder mejorar la imagen urbana, y rescatar los patrimonios culturales asentados en este lugar.

#### **INSEGURIDAD:**

Una manera de disminuir la inseguridad en la zona, es reordenar a todos los locales comerciales para despejar la explanada, que haya mayor visibilidad, y cambiar las lonarias que cubren todas las visuales, por materiales fijos y resistentes adecuándolos al entorno. Y proponiendo un sistema de vigilancia para reforzar la seguridad.

#### **BASURA:**

Para disminuir el acumulo de desechos, se propone reubicar a los puestos de comida en un área específica con instalaciones adecuadas para desempeñar su función, sin que perjudique a la imagen urbana y ayude a limpiar la zona.

#### **INDIGENCIA:**

Hay espacios en la zona que no tienen alguna función por lo que es el hogar de algunos indigentes, es por eso que se propone establecer un área recreativa para los usuarios y atracción de los mismos al lugar, con la finalidad de recuperar el espacio público perdido.

## 5.4)

## ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

### REGENERACIÓN URBANA

En este punto se planea evitar la expulsión de la población residente del territorio, mejorar el espacio urbano bajo un esquema de integralidad, en barrios y zonas de población con menores ingresos, que sean agentes sociales y contribuyan a la apropiación de espacios públicos por parte de la ciudadanía.

- Generación de espacios públicos como principal espacio de integración social.
- Mejoramiento de la estructura vial
- Generación de empleo
- Reforzar la seguridad
- Mejoramiento de la imagen urbana



REHABILITAR JARDINERAS



RESCATAR AREAS VERDES



RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO



MEJORAR EL ALUMBRADO PÚBLICO DE MANERA SUSTENTABLE



DAR USO A LOS ESPACIOS VACIOS



DISEÑAR LOS LOCALES COMERCIALES Y REORDENARLOS



REHABILITACIÓN DE BANQUETAS



CAMBIAR PAVIMENTOS



Ejemplo análogo



RECUPERAR Y RESCATAR EL PATRIMONIO CULTURAL

## ÁRBOLES

Los árboles que se colocarían en esta zona serían árboles ficus.

El género *Ficus* contiene alrededor de 900 taxones específicos e infra-específicos aceptados de árboles, arbustos y trepadoras de la familia Moraceae, tribu mono genérica Ficeae, oriundas de la Zona Intertropical, con algunas de ellas distribuidas por las regiones templadas. La mayoría son perennes, excepto las que vegetan en latitudes no tropicales y zonas con una larga estación seca.

Una de las características de las especies de este género es la secreción lechosa llamada látex que segregan al cortar o herir cualquier parte de la planta. Pero el más característico es el tipo muy particular de inflorescencia que se parece más a un fruto que a unas flores habituales.

Otra característica importante del género reside en que las yemas terminales de las hojas están encerradas dentro de un par de estípulas soldadas en un principio y luego caducas.



## BANCAS



Las bancas serían sencillas, con un color claro para dar una sensación de tranquilidad.



Una idea es poder utilizar algunas macetas donde se plantarían los árboles como bancas, para así tener dos usos, usar la maceta como banca y proporcionar sombra con el árbol en ella.



Otra idea es proporcionar jardineras que a la vez también se utilicen como bancas, para que de igual modo tengas doble propósito.

## PAVIMENTOS

Es preciso buscar un pavimento que sea cómodo y accesible, de esa forma será adecuado para personas con minusvalías y para todas aquellas cuya movilidad no esté comprometida.

Se prefiere con aspecto blando, que no blando en sí mismo, a imagen del paisaje que se pretende emular.

Debe ser poco erosionable, evitando que las típicas lluvias torrenciales del área mediterránea lo arruinen. Por último, su mantenimiento debe ser de fácil y rápida reposición.

1.- “pavimento ecológico”, material granular con un ligante transparente a base de reactivos básicos y calcín de vidrio, siendo el árido el que da color al pavimento. Este material se comporta como un suelo cemento ejecutado con suelos de calidad con resistencias de 8.31 a 31 Mpa, aguantando cargas en función del espesor ejecutado. Entre 5 y 6 cm el uso debe ser peatonal, de bicicletas o movimiento puntual de vehículos de peso no superior a 3.50 toneladas, entre 8 y 10 cm soporta tráfico de vehículos ligeros y entre 12 y 30 cm admite tráfico pesado.

Al ser barrido deja en la superficie una porción del material del que está realizado, de forma que su aspecto es el de un camino de tierra natural.



2.- Otra de las soluciones son los hormigones coloreados y/o aplantillados, hormigón de diferentes resistencias características, pero que en su composición introduce un colorante, añadido en central o “in situ”, de forma que se puede conseguir el color deseado.

El aplantillado no es más que la colocación sobre el hormigón aún fresco, de plantillas que dejan una determinada huella, pudiéndose imitar texturas como la madera, encachados de piedra, etc.

3.-\_Un material de reciente incorporación a estos fines es el hormigón drenante, hormigón poroso de diferentes colores que permite el intercambio de agua y aire, facilitando la aireación de raíces y eliminando la formación de charcos. El uso de diferentes colores y texturas permite crear diferentes áreas que faciliten la accesibilidad a personas con visión reducida.



## AREA INFANTIL

Tradicionalmente las áreas de juegos para niños las constituían las propias calles cuyo pavimento era la tierra compactada.

Su dureza hace que se empiecen a utilizar otros materiales que de forma intuitiva y sancionada por la práctica, parecía que podían absorber mejor los golpes

## DEFICIENCIAS

- Este tipo de pavimento presenta una serie de problemas tales como:
- La absorción de impactos por caídas es insuficiente.
- La accesibilidad para dispositivos con ruedas (sillas adaptadas, carritos de bebé) queda comprometida.
- Los elementos del pavimento pueden ser utilizados como armas arrojadizas, pudiendo causar daños entre los niños.
- El mantenimiento y la limpieza son muy complicados por las razones expuestas con anterioridad.
- La dificultad de extracción de los materiales que constituyen el pavimento, pues el uso de las graveras de ríos y playas está muy limitado, hay pocas concesiones por parte de la Administración y la obtención de éstas exige estudios de Impacto Ambiental que las avalen.
- De igual forma y a pesar de amortiguar en parte la caída de los niños, incumplen normas de seguridad tales como la Norma UNE-EN 1177 “Revestimientos de las superficies de las áreas de juego absorbentes de impactos. Requisitos generales de seguridad y métodos de ensayo” o el Decreto 127/2001 de 5 de junio “Medidas de seguridad en los parques infantiles”, de la Junta de Andalucía, entre otras.



## SOLUCIONES

Estas son las opciones más utilizadas en la actualidad y que han desplazado a la arena como pavimento:

### PAVIMENTO DE LOSETAS DE CAUCHO.

Son losetas de tamaño variable, normalmente de 50x50, 100x100 o 50x100 cm constituidas por gránulos procedentes de neumáticos fuera de uso, con distintos colores y varios espesores (2,4 y 6 cm).

Pueden tener un sistema de machihembrado y un bisel en las losetas de borde para permitir la accesibilidad total al espacio de juego.

Ventajas principales:

- ✓ Elevada amortiguación y absorción de impactos.
- ✓ Son antideslizantes.
- ✓ Aislamiento térmico y acústico.
- ✓ Permeabilidad.
- ✓ Facilidad de limpieza e instalación.
- ✓ Coste razonable.
- ✓ No son inflamables, no son tóxicas y su mantenimiento es sencillo.

### ***Inconvenientes sancionadas por la práctica:***

- Presencia de juntas.
- El despegue de una loseta produce bordes salientes con riesgo de caídas.
- El deterioro exige su sustitución.
- Se reduce la posibilidad de combinación de colores y diseños que permitan crear zonas fácilmente visibles e identificables por los usuarios.



### ***PAVIMENTO DE SUELO DE CAUCHO CONTINUO.***

Se trata de un pavimento constituido por una mezcla de grano de caucho tipo SBR procedente del reciclado de neumáticos de granulometría 1-6 mm cuyo ligante son resinas de poliuretano.



El espesor es variable dependiendo de la HIC

(Altura Crítica de Caída), con una capa superficial de terminación de 10 mm de espesor que es mezcla de grano de caucho de EPDM de color, con granulometría 1-4 mm ligado con resinas de poliuretano.



[http://movilidad.malaga.eu/export/sites/default/movilidad/trafico/portal/menu/seccion\\_0007/documentos/Guia\\_pavimentos.pdf](http://movilidad.malaga.eu/export/sites/default/movilidad/trafico/portal/menu/seccion_0007/documentos/Guia_pavimentos.pdf)

## LOCALES



Los locales que irán en la parte externa cerca del parque de bolsillo, serán de madera, para darles un toque rustico e integrarlos a la naturaleza sin que altere el entorno.

Las dimensiones de estos son de 4m<sup>2</sup>. Y su distribución formará un medio círculo para que la gente transite entre ellos.



Los locales que se encuentran a las salidas del metro frente a la iglesia, serán más pequeños y de materiales más ligeros, para que no obstruyan la vista hacia la iglesia.



## **ARQUITECTURA DEL PAISAJE**

### **ACTIVIDADES EXTERIORES (USUARIOS)**

1.- VENDEDORES

2.- PROVEEDORES

3.- RESIDENTES

4.- DE PASO

5.- VIGILLANTES

6.- PERSONAL DE ASEO

1.- Una parte de los vendedores se dirigirá a la plaza que está en el jardín central, hacia sus respectivos locales para llevar a cabo sus ventas, otro porcentaje se quedará en la parte de afuera bajo el puente para desempeñar dicha actividad, mientras que algunos venderán sus productos en los túneles subterráneos que se encuentran debajo de la explanada.

2.- Los proveedores llegarán a descargar la mercancía en las zonas indicadas para evitar conflictos viales.

3.- Los residentes podrán hacer uso de la explanada llevando a cabo las actividades que se encuentran en la explanada como jugar, patinar, sentarse a leer, comer, y comprar, o solo disfrutar del entorno.

4.- Las personas que están de paso, transitarán x el lugar, llegan a comprar o consumir algún producto, y pasan por paisajes agradables, iluminados y seguros.

5.- Los vigilantes estarán montando guardias alrededor de toda la zona, para mantener bien vigilado el lugar y evitar cualquier anomalía.

6.- El personal de aseo se va a encargar de limpiar todas las zonas, regar las plantas, para mantener en buen estado la explanada y fuera de alguna plaga.

## PALETA VEGETAL

- VEGETACIÓN:

| DATOS  | IMAGEN   | DIMENSIONES   | FOLLAJE  | FLORACION  | NOTAS  |
|--|--|---|--|--|--|
| <p><b>Nombre común</b><br/>Acacia mimosa</p> <p><b>Nombre científico</b><br/><i>Acacia arnesiana</i></p> <p><b>Familia</b><br/>Mimoseae</p>        | <p>árbol</p>      | <p><b>Altura máxima</b><br/>2.50 - 3.00 m</p> <p><b>Copa máxima</b><br/>3.00 - 4.00 m</p> | <p><b>Tipo</b><br/>Perene</p> <p><b>Color</b><br/>Verde oscuro</p> <p><b>Densidad</b><br/>Ligera</p> | <p><b>Color</b><br/>Amarillo</p> <p><b>Época o meses</b><br/>Primavera</p>     | <p><b>Forma del Tronco</b><br/>0.75 m multitroncal</p> <p><b>Color</b><br/>Café oscuro.</p>                |
| <p><b>Nombre común</b><br/>Siempre viva</p> <p><b>Nombre científico</b><br/><i>Helichrysumd ecumbrens</i></p> <p><b>Familia</b><br/>cumpuestas</p> | <p>arbusto</p>  | <p><b>Altura máxima</b><br/>0.80 m</p> <p><b>Copa máxima</b><br/>0.30 - 0.50 m</p>        | <p><b>Tipo</b><br/>Perenne</p> <p><b>Color</b><br/>Verde cenizo</p> <p><b>Densidad</b><br/>Media</p> | <p><b>Color</b><br/>Amarilla</p> <p><b>Época o meses</b><br/>Marzo a Junio</p> | <p>Puede cubrir zonas en grupo, marcar accesos, delimitar espacios etc.</p>                                |
| <p><b>Nombre común</b><br/>ficus</p> <p><b>Nombre científico</b><br/><i>ficeae</i></p> <p><b>Familia</b><br/>Moraceae</p>                          |                 | <p><b>Altura máxima</b><br/>2.50 - 3.00 m</p> <p><b>Copa máxima</b><br/>3.00 - 4.00 m</p> | <p><b>Tipo</b><br/>Perene</p> <p><b>Color</b><br/>Verde</p> <p><b>Densidad</b><br/>Ligera</p>        | <p><b>Color</b><br/>Amarillo</p> <p><b>Época o meses</b><br/>Primavera</p>     | <p>El tipo muy particular de inflorescencia que se parece más a un fruto que a unas flores habituales.</p> |

|   |   |  |  |  |  |
|---|---|--|--|--|--|
| <p><b>Nombre común</b><br/>Acacia</p> <p><b>Nombre científico</b><br/><i>Acacia longifolia</i></p> <p><b>Familia</b><br/>fabaceae</p> |    | <p><b>Altura máxima</b><br/>4.00 – 6.00 m</p> <p><b>Copa máxima</b><br/>3.00 m</p> | <p><b>Tipo</b><br/>magniolopsida</p> <p><b>Color</b><br/>Verde</p> <p><b>Densidad</b><br/>Ligera</p>               | <p><b>Color</b><br/>Amarillo</p> <p><b>Época o meses</b><br/>Primavera</p>   | <p>Tienen hojas pulvinuladas, estipuladas o no, pecioladas, uni o biparipinnadas, o reducidas a filodios; las estípulas son libres entre sí, fugaces o muy desarrolladas y transformadas en espinas;</p> |
| <b>DATOS</b>  | <b>IMAGEN</b>   | <b>ESTABLECIMIENTO</b>   | <b>HABITO</b>  | <b>TEXTURA</b>   | <b>TOLERANCIA</b>  |
| <p><b>Nombre común</b><br/>Rye Grass</p>  |   | <p><b>Tiempo:</b><br/>Rápido</p>   | <p><b>Macollo</b><br/>Mantenimiento:<br/>Medio</p>   | <p><b>Hoja;</b><br/>Media</p>  | <p><b>Sombra:</b><br/>Baja<br/><b>Sequia;</b><br/>Baja</p>   |
| <p><b>Nombre común</b><br/>Filodendro</p>   |  | <p><b>Tiempo:</b><br/>Rápido</p>   | <p>Se adaptan sin problemas a diferentes entornos, son bonitas, decorativas y muy resistentes a los descuidos.</p> | <p><b>grandes hojas</b> de color verde oscuro, en muchos casos brillantes y, en ocasiones, con pequeñas manchas blancas,</p> | <p>crecen alrededor de los árboles: sus raíces aéreas los utilizan como soporte o respaldo</p>   |
| <p><b>Nombre común</b><br/>Helecho peine</p> <p><b>Nombre científico</b><br/><i>Nephrolepis exaltata</i></p>                          |  | <p><b>Tiempo:</b><br/>Rápido</p>   |  | <p>La hoja tiene forma oblonga y pinnada; sus esporangios se reúnen en soros.</p>  | <p>Crece en plena luz aunque sobrevive en la sombra, en una temperatura cálida moderada.</p>   |
|   |   |  |  |  |  |

- MANTENIMIENTO

-RIEGO:

La reutilización de aguas residuales tratadas en el riego agrícola garantiza una fuente constante, aporte continuo de nutrientes y micro elementos para las plantas, ahorro en gastos de fertilización, y sobre todo coadyuvar en la eliminación del riego con aguas negras y la sustentabilidad del sistema

Algunos de los principales sistemas de tratamiento de aguas residuales son:

– Tratamiento previo (pre tratamiento): su objetivo es eliminar aquellos elementos que por su naturaleza o gran tamaño pueden afectar el correcto funcionamiento de los tratamientos posteriores. Incluye desbaste, desarenado y desengrasado.

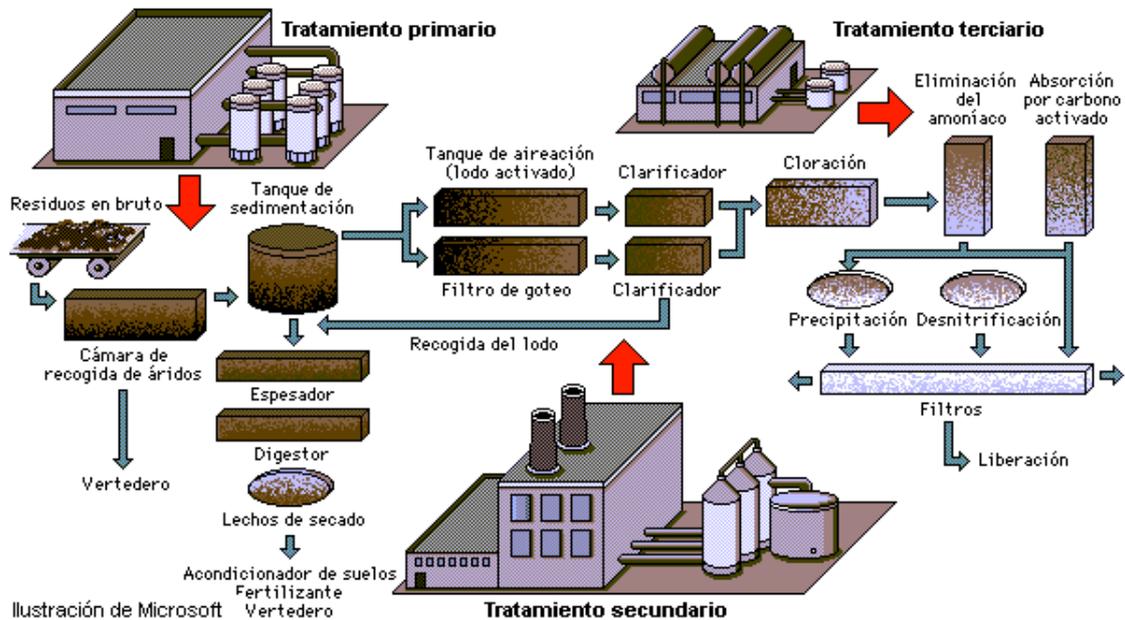
– Tratamiento primario: es la separación por medios físicos y fisicoquímicos de los sólidos en suspensión no retenidos en el pre tratamiento. Se realiza por medio de decantadores primarios o uso de fosas sépticas.

– Tratamiento secundario convencional: incluyen un proceso biológico y una decantación secundaria, con lo que se logra eliminar la mayor parte de la materia orgánica biodegradable no retenida en el tratamiento primario. Implica provocar el desarrollo de microorganismos capaces de asimilar y oxidar la materia orgánica. Los sistemas más empleados son de tipo fisicoquímico (coagulación-floculación), con lodos o fangos activados y con lechos bacterianos.

– Tratamientos secundarios de bajo costo o no convencionales: hacen uso del poder auto depurador bacteriano de las aguas residuales, de la bio asimilación vegetal de la materia orgánica o del papel depurador ejercido por el suelo y la zona no saturada. Los de mayor empleo son: lagunaje (lagunas anaerobias, facultativas y aerobias), lechos de turba, bio discos, filtros verdes e infiltración en el terreno.

– Tratamientos terciarios: después del tratamiento secundario, el efluente puede aún no tener la calidad adecuada para el uso al cual se destina, por lo que es necesario utilizar otros procesos de muy diversa naturaleza, entre los que destacan la filtración en medio granular, separación por membranas (micro filtración, ultrafiltración, ósmosis inversa); precipitación química y la adsorción con carbón activado.

- Desinfección: tiene el fin de obtener agua con una determinada calidad microbiológica, para lo cual se destruyen o desactivan los organismos patógenos por medio de sistemas como cloración o el uso de ozono.



#### -FERTILIZACIÓN:

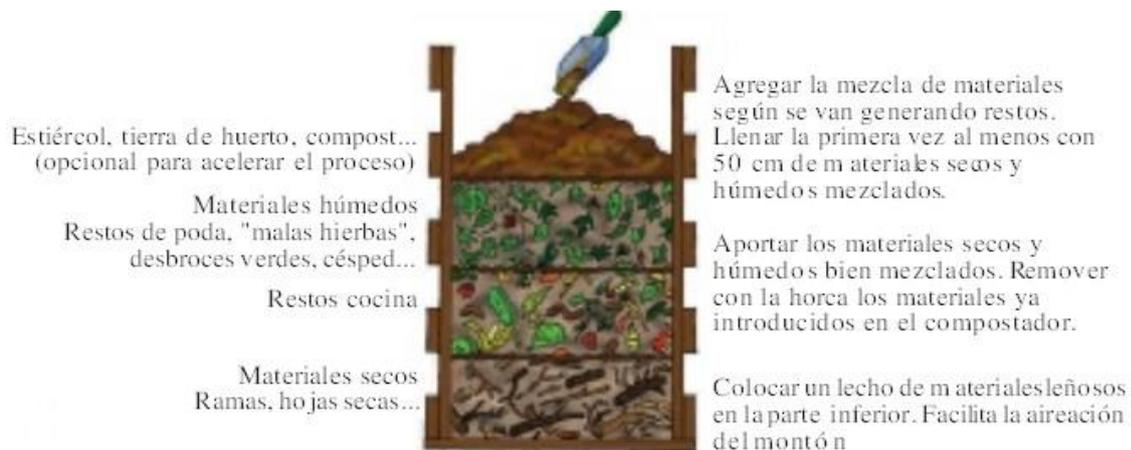
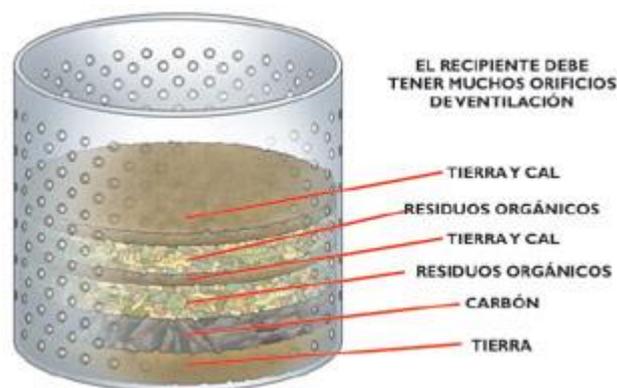
Una manera de fertilizar sería por medio de una composta, el cual es el producto que se obtiene de compuestos que forman o formaron parte de seres vivos en un conjunto de productos de origen animal y vegetal; constituye un "grado medio" de descomposición de la materia orgánica que ya es en sí un magnífico abono orgánico para la tierra, logrando reducir enormemente la basura.

El compostaje se forma de desechos orgánicos como: restos de comida, frutas y verduras, aserrín, cáscaras de huevo, restos de café, trozos de madera, poda de jardín (ramas, césped, hojas, raíces, pétalos, etc.). La materia orgánica se descompone por vía aeróbica o por vía anaeróbica. Llamamos "compostaje" al ciclo aeróbico (con alta presencia de oxígeno) de descomposición de la materia orgánica. Llamamos "metanización" al ciclo anaeróbico (con nula o muy poca presencia de oxígeno) de descomposición de la materia orgánica.

De ésta manera se logra hacer algo con la gran cantidad de basura que genera el mercado y tanto la plaza como los demás locales comerciales.

## TECNICA DE COMPOSTAJE

**Compostaje en pilas estáticas:** se forman pilas, en un bote o caja metálica grande (mínimo 1 m<sup>3</sup>, máximo 1.5 m<sup>3</sup>) con tapa, colocando una capa gruesa (aproximadamente 6 cm) de aserrín o tierra y se deja sin movimiento, se vierte ahí todos los desechos orgánicos y se cubren con otra capa de tierra, para que se mantenga la humedad se rocía con un poco de agua que resulta indispensable y se espolvorea con cal para evitar malos olores. Termina ventilándose naturalmente por un proceso de convección térmica natural. En este procedimiento no se tiene temperatura, los procesos son los naturales a temperatura ambiente.



- EXTERIORES

Empleo de mobiliario ecológico  
MOBILIARIO

➤ BANCO GIRCE:

ESPECIFICACIONES

Con respaldo 1900 x 600 x 815 (asiento 448)

Sin respaldo 1900 x 380 x 460



**Color estructura**

**Color tablas**



Patas laterales de chapa de acero de 2 mm de espesor con placas para fijar al suelo. Estructura asiento/respaldo formada por dos costados laterales de chapa de acero de 4 mm de espesor anclados a las patas mediante sus correspondientes tornillos y por una banda de refuerzo de chapa de acero de 3 mm de espesor sobre la cual están ancladas, con sus correspondientes remaches de acero, ocho listones de acero de 1,2 mm de espesor redondeados en las esquinas y replegadas hacia el interior de manera que refuerce la estructura o bien ocho tablas de madera de pino tratada autoclave o de madera exótica. Todas las partes metálicas están protegidas por cataforesis o galvanización y sucesivamente barnizadas con pintura en polvo poliéster.

Toda la tornillería es de acero inoxidable.

Banco Circe sin respaldo: el banco Circe es disponible también sin respaldo con listones de acero barnizado o de madera.

Bajo petición: patas con tirafondos para empotrar al suelo.

➤ BANCO SOPHIA CURVO

ESPECIFICACIONES



2480 x 1025

altura respaldo 830

altura asiento 435

Con respaldo 1900 x 600 x 815 (asiento 448)

Sin respaldo 1900 x 380 x 460

**Color banco**



El banco Sophia curvo está disponible en versión con asiento interno o externo. Dos patas laterales y una central de chapa de acero de 6 mm de espesor con placas para fijar al suelo.

Banco reforzado por un tubo de acero curvado de 50 x 2 mm colocado horizontalmente y anclado a las patas mediante remaches de acero inoxidable.

Asiento y respaldo formados por tubos curvados de acero de 20 x 1,5 mm unidos por cinco placas de chapa de acero de 3 y 5 mm de espesor soldadas a cada tubo con la finalidad de formar una estructura muy resistente anclada a los estribos y al tubo de refuerzo mediante remaches de acero inoxidable.

Los estribos, las patas y el tubo de refuerzo inferior están protegidos por cataforesis o galvanización y sucesivamente barnizados con pintura en polvo poliéster. El asiento y el respaldo pueden ser de acero protegido y barnizado en polvo poliéster o de acero inoxidable satinado.

Toda la tornillería es de acero inoxidable.

Posibilidad de unir dos o más bancos a través de patas centrales.

➤ PAPELERA ERMES

ESPECIFICACIONES



340 x 500 x 1000

**Color**



La papelera cilíndrica ERMES tiene una capacidad de 35 litros. Cuerpo de chapa de acero de 1,2 mm de espesor con relieves ornamentales a lo largo del perímetro externo. Anillo superior para sujetar la bolsa con cierre a pestillo anclado a la papelera mediante una resistente bisagra.

La papelera puede ser de acero protegido por cataforesis y barnizada con polvo de poliéster o de acero inoxidable pulido. Poste de soporte de tubo de acero diam. 60 mm con tapón de PVC y placa base para fijar al suelo mediante tornillos con tacos o alargamiento del tubo con sus correspondientes soportes para empotrar al suelo.

Bajo petición: soporte de acero de 2 mm de espesor para la fijación mural.

Bajo petición: collares de acero para el anclaje de la papelera a un poste existente.

➤ PAPELERA ERMES

ESPECIFICACIONES

Con Tapa Ø600 x 1120

Sin Tapa Ø600 x 1000



Color cuerpo



Color residuos



Las papeleras TRIO son papeleras circulares, con o sin tapa, idóneas para la recogida selectiva de 3 tipos de residuos con una capacidad total de 200 litros. Base de la papelerera preparada para fijar al suelo. Estructura fabricada mediante 3 placas verticales de chapa de acero de 2 mm ancladas a la base y a la chapa superior de 5 mm. La chapa superior tiene tres orificios cortados laser para la recogida de los residuos con tres placas de color. Las 3 placas de color están disponibles en verde, azul, marrón, amarillo y blanco y van ancladas a la placa superior. Etiquetas adhesivas disponibles para los diferentes tipos de residuos. La tapa (versión con tapa) está fabricada de chapa de acero de 1,2 mm con diseño y bordes reforzados fijados a la papelerera mediante placas de acero. 3 puertas de acceso independientes (una para cada tipo de residuo) con armazón de acero de 3 mm fijadas al montante mediante bisagra y cerrada con cerradura de acero inoxidable y llave universal. Cada una de las puertas cuenta en su interior con un anillo de chapa de acero para sujetar la bolsa de plástico y una chapa base en la que se apoya la bolsa cuando está llena. El anillo en la puerta y la chapa inferior facilitan el vaciado y la limpieza de la papelerera. Todas las partes metálicas están protegidas por cataforesis o galvanización y sucesivamente barnizadas con barnizado en polvo poliéster o pulidas en acero inoxidable. Toda la tornillería es de acero inoxidable. Bajo Petición: cenicero de acero inoxidable integrado en la parte superior de la tapa.

## ➤ SEÑALIZACIÓN ZEUS

## ESPECIFICACIONES



Generales 800 x 230 x 2050  
Cartelería 650 x 2000

### Color estructura



El panel para señalización ZEUS tiene dos costados laterales de forma trapezoidal de acero de 1.5 mm de espesor. Base sistema de anclaje al suelo mediante una doble estructura de acero con forma de caja de la cual una interna que se fija al suelo mediante tornillos con tacos y una externa estética que se fija a la interna mediante tornillos de acero inoxidable. Cubierta superior de acero de 1.5 mm de espesor.

Dos paneles, uno anterior y otro posterior, de chapa de acero de 1.2 mm de espesor ancho 650 x h. 2000 sobre el cual es posible aplicar impresiones adhesivas de PVC. El porta señalización ZEUS está disponible en la versión acero inoxidable satinado o en la versión de acero protegido por cataforesis o galvanización y barnizado con pintura en polvo poliéster. Toda la tornillería es de acero inoxidable.

## ➤ ASIENTO JARDINERA



La familia de productos destinados al mobiliario urbano compuesto de asiento-jardinera y bolardo, este producto está fabricado con syntre, material plástico 100% reciclado procedente del reciclaje urbano de los contenedores de envases. El sistema constructivo consta de una pieza única cuadrada de 40x40 cm, con perfilado perimetral a inglete, lo cual permite unir las piezas verticales por cada arista, mediante

elementos de fijación interiores o perfiles exteriores. Las piezas horizontales, bases y tapas, se acoplan al conjunto pre montado, mediante clips metálicos elásticos.

## ➤ ASIENTO JARDINERA

Jardinera Minerva cuadrada o rectangular. Cuerpo formado por una estructura de acero de 2 mm de espesor con cuatro angulares curvados, dos bandas estéticas colocadas en la parte superior de los costados y una base con orificios para el drenaje del agua. En los lados del cuerpo están fijadas tablas de plástico reciclado de 120 x 40 mm. Cuatro patas regulables en altura permiten la nivelación de la jardinera.



Contenedor interno con orificios para el drenaje del agua (una en la versión cuadrada y dos en la versión rectangular) en chapa de acero de 2 mm preparados para el levantamiento manual o con grúa.

Todas las partes metálicas están protegidas por cataforesis o galvanización y sucesivamente barnizadas con pintura en polvo poliéster. Toda la tornillería es de acero inoxidable.

Las tablas de plástico reciclado pueden ser sustituidas por paneles de chapa de acero barnizado poliéster o acero inoxidable de 1.2 mm.

- **PAVIMENTOS**

- Hormigón drenante

El tipo de pavimento que se empleara es el Hormigón drenante, es un tipo de concreto que permite el traspaso del agua para evitar encharcamientos.

Su esqueleto granular, con una red de diminutos canales, lo dota de gran capacidad para la evacuación de agua y evita el encharcamiento en la superficie. Es un material idóneo para la capa de rodadura por su adherencia, durabilidad, menor emisión de ruido, menor absorción de la luz y menor coste de mantenimiento que el asfalto.



### Campo de aplicación

- Pavimentos de capa de rodadura en los que, además, se requiere cierta resistencia del material.
- Pavimento de pistas deportivas, aparcamientos.
- Pavimentos drenantes para aguas pluviales.
- Bases de bóvedas o hastiales de túneles.



### Ventajas

- Menor peso que el hormigón convencional.
- Mejora la adherencia del vehículo al pavimento.
- Reduce el ruido emitido por el paso de vehículos.
- Mejora el drenaje, permite el encauzamiento de aguas pluviales.
- Aporta resistencia. Ideal cuando se requiere capacidad drenante y resistencia a compresión.
- Menor absorción de la luz, mejor visibilidad.

- Menor coste de mantenimiento que un asfalto.

## Sistema de aplicación

- Colocación mediante extendedoras.
- Aplicación similar al hormigón convencional, aunque no requiere de vibración, sí requiere compactación.



*“De gran utilidad en obras y zonas en las que preocupa la presencia de agua con acumulación de charcos. Este tipo de hormigón permite el paso del agua y proporciona una superficie limpia”*

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| Resistencia (N/mm <sup>2</sup> ) | 20 / 25 / 30    |
| Consistencia                     | S               |
| Tamaño máximo de árido           | 10 mm. / 20 mm. |
| Ambientes                        |                 |
| Clase general                    | I               |
| Clase específica                 | H / F           |

Este tipo de hormigón será colocado en los andadores de la explanada, para permitir el libre tránsito de las personas sin problemas de encharcamientos, utilizando los diferentes colores para armonizar el lugar.



- ARTE URBANO

La actividad a realizar con respecto a este tema, es ocupar el pasillo entre la iglesia y la escuela para mostrar la técnica de pintura o escultura que se encargarán de realizar los jóvenes del sitio para tener una actividad de entretenimiento, difundir la libre expresión y que a la vez sea agradable para los demás usuarios.

El material será otorgado por la delegación Miguel Hidalgo, para así organizar una especie de concurso al pintar los murales y poder promover el interés de dicha actividad.



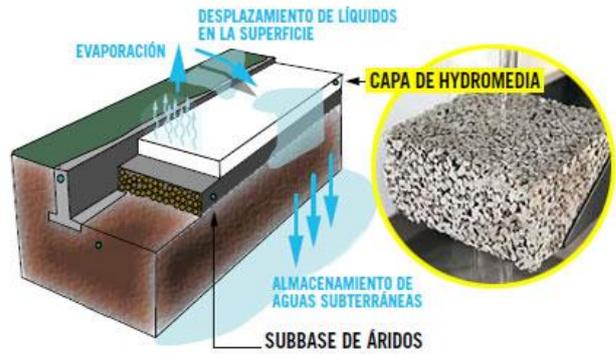
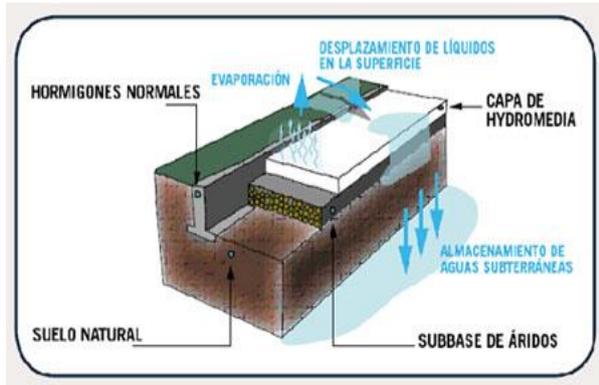
Otro tema interesante para este mismo pasillo es pintar el suelo, dando diferentes sensaciones a los usuarios que circulen por ahí y atrayéndolos con las diferentes pinturas. De tal manera que les sea divertido el transitar por ahí.



También se llevaran a cabo concursos de esculturas con materiales reciclables para exhibirlas en este mismo pasillo, las cuales estarán dirigidas a todos los usuarios.

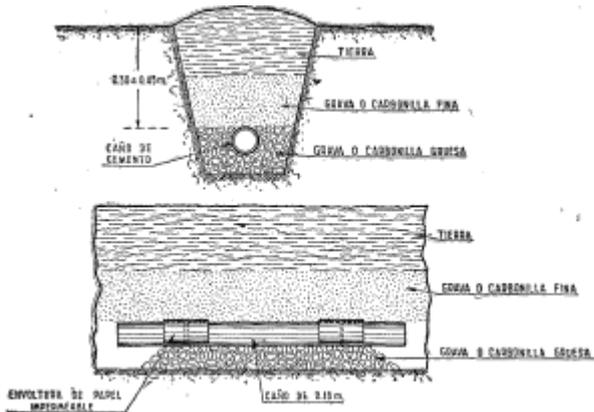
- **INSTALACIONES**  
**MANEJO DE AGUA**

La idea de colocar el Hormigón drenante, no solo es para evitar encharcamientos, sino también para captar el agua obtenida de la lluvia y reutilizarla por medio del mecanismo de construcción del hormigón.

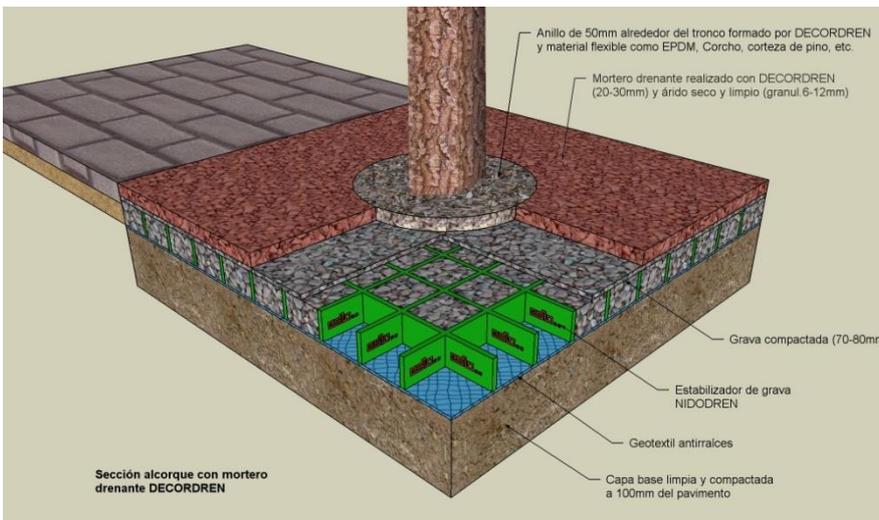
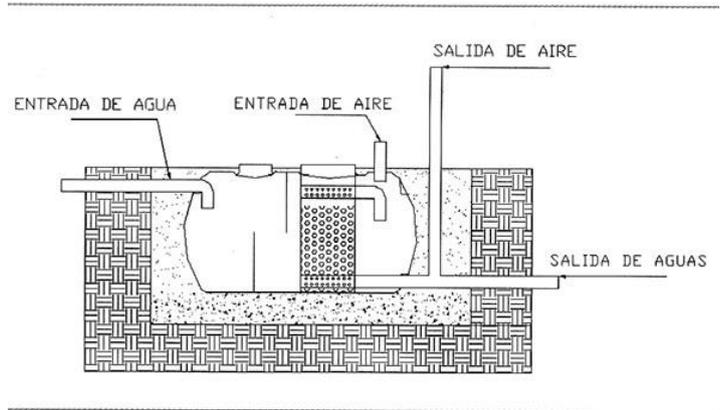


Esta agua es recolectada y llevada hacia una planta de tratamiento por medio de los ductos que se encuentran en la parte inferior, para poder distribuirla y tratarla.

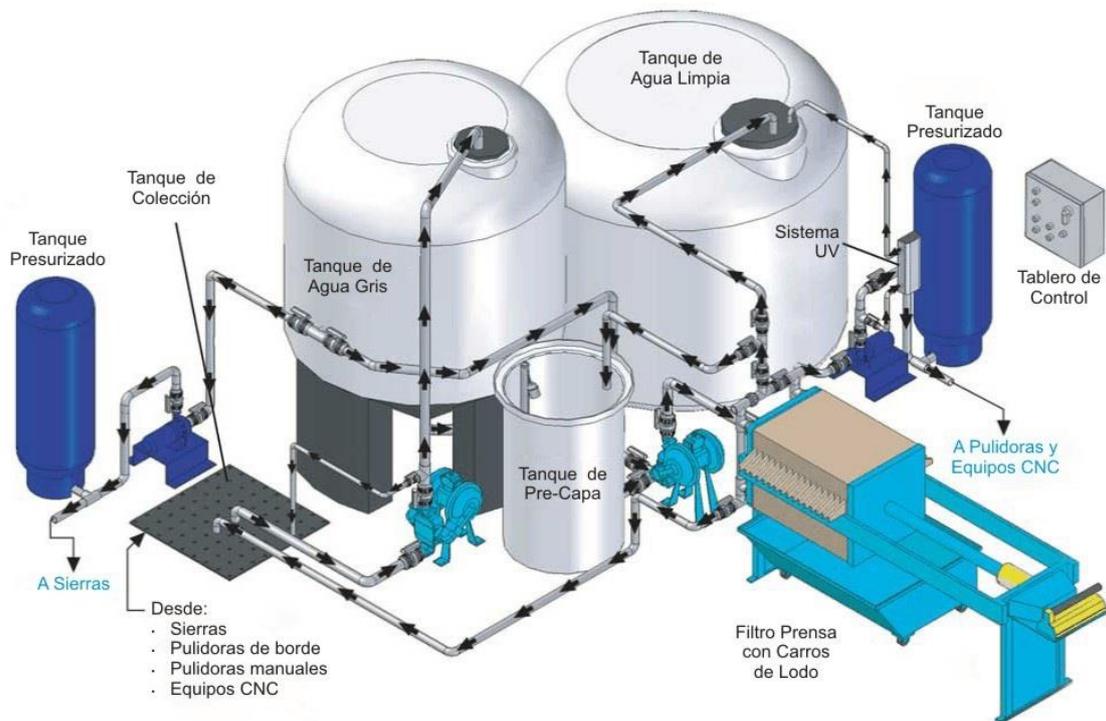
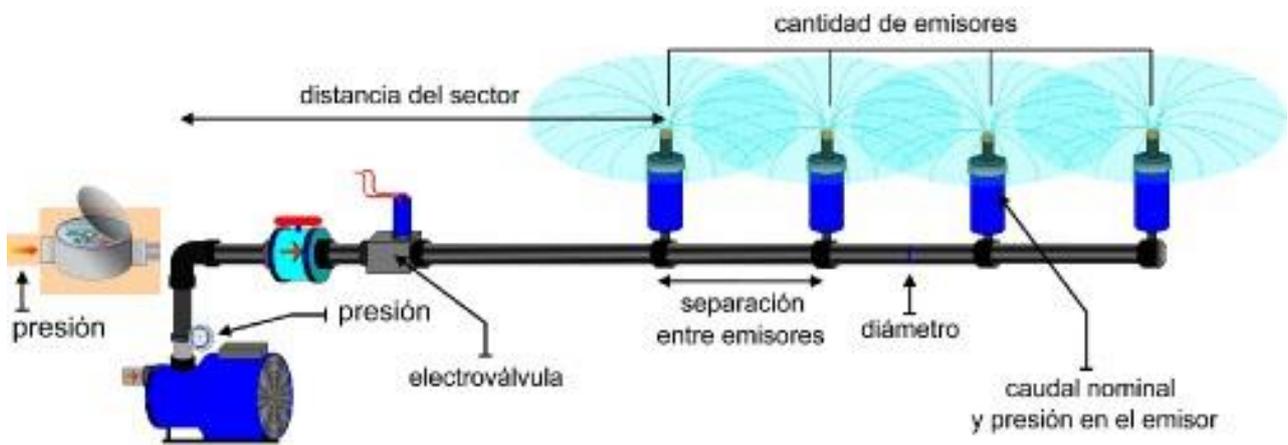




Disposición de la cañería absorbente. Detalle de su colocación.



## RIEGO



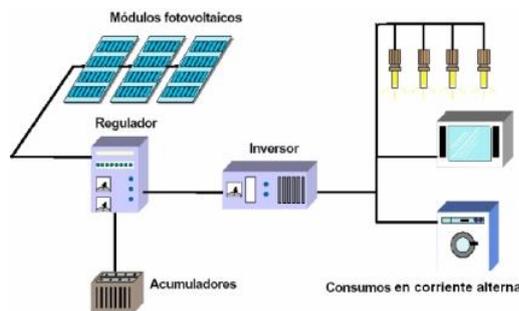
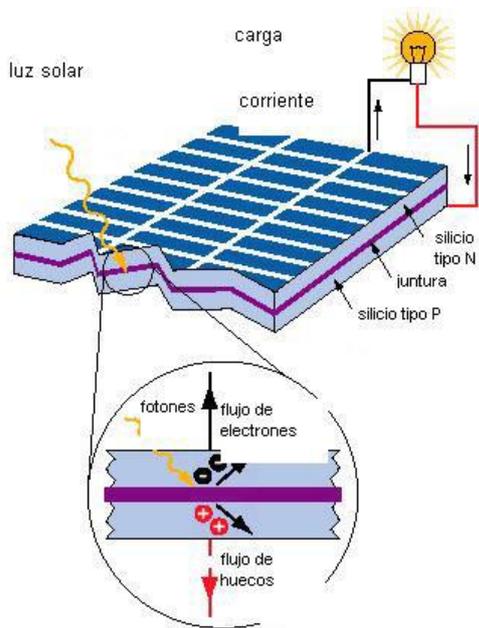
## ILUMINACIÓN

Para iluminar esta explanada se pretende utilizar celdas solares, ya que son un medio natural y sustentable que favorece al entorno sin dañarlo.

Un panel solar (o módulo solar) es un dispositivo que aprovecha la energía de la radiación solar. El término comprende a los colectores solares utilizados para producir agua caliente (usualmente doméstica) mediante energía solar térmica y a los paneles fotovoltaicos utilizados para generar electricidad mediante energía solar fotovoltaica.

Las estructuras para anclar los paneles solares son generalmente de aluminio con tornillería de acero inoxidable para asegurar una máxima ligereza y una mayor durabilidad en el tiempo. Las estructuras pueden ser estándares para las medidas más habituales (superficie, orientación e inclinación -tanto en horizontal, como en vertical.)

La estructura suele estar compuesta de ángulos de aluminio, carril de fijación, triángulo, tornillos de anclaje (triángulo-ángulo), tornillo Allen (generalmente de tuerca cuadrada, para la fijación del módulo) y pinza zeta (para la fijación del módulo y cuyas dimensiones dependen del espesor del módulo).

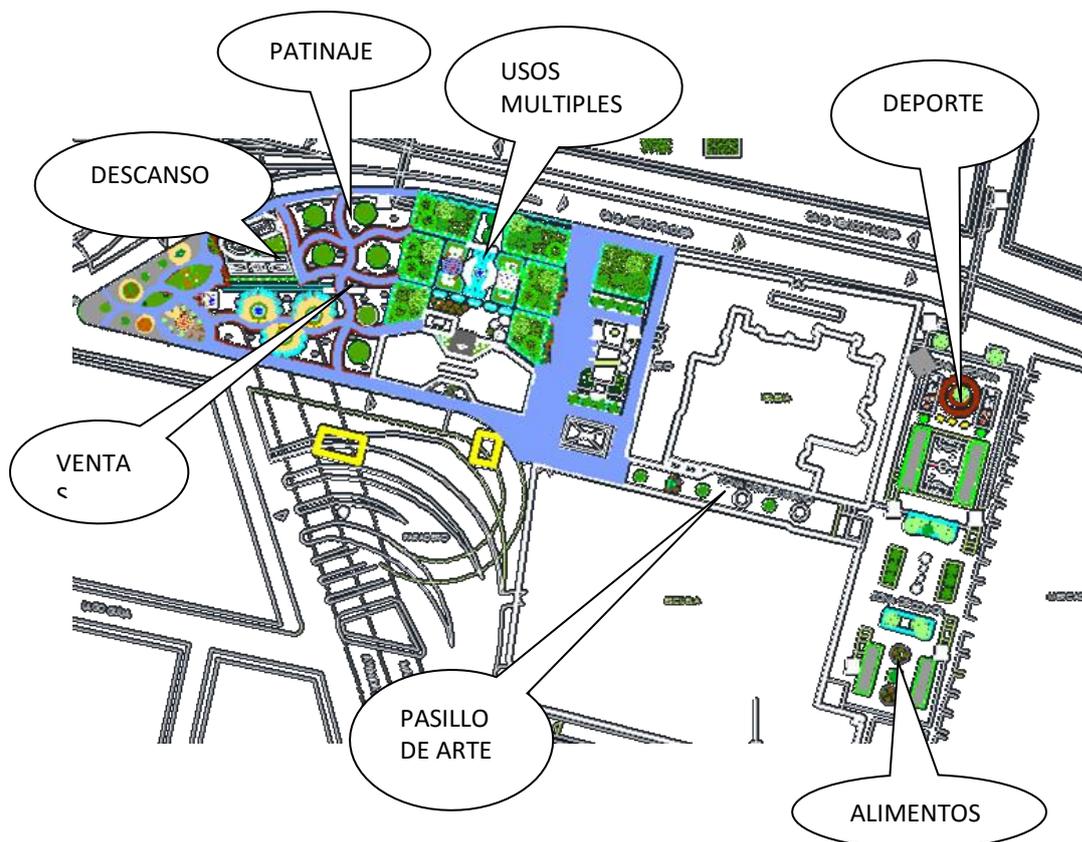


### PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

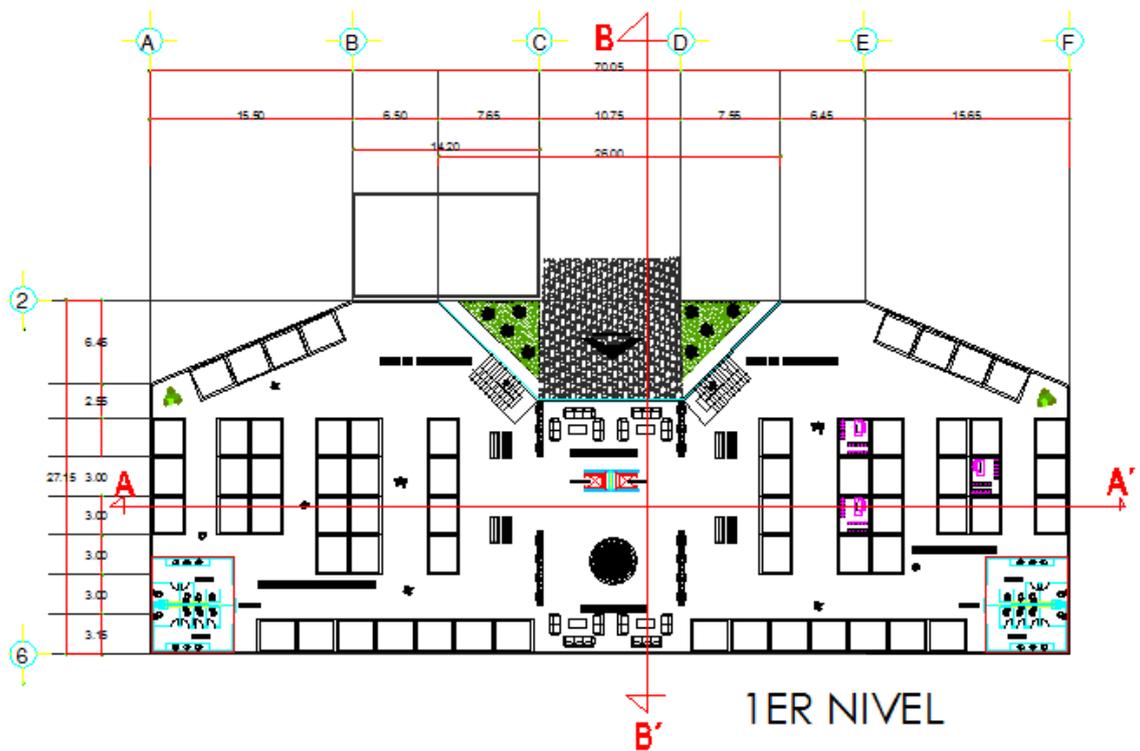
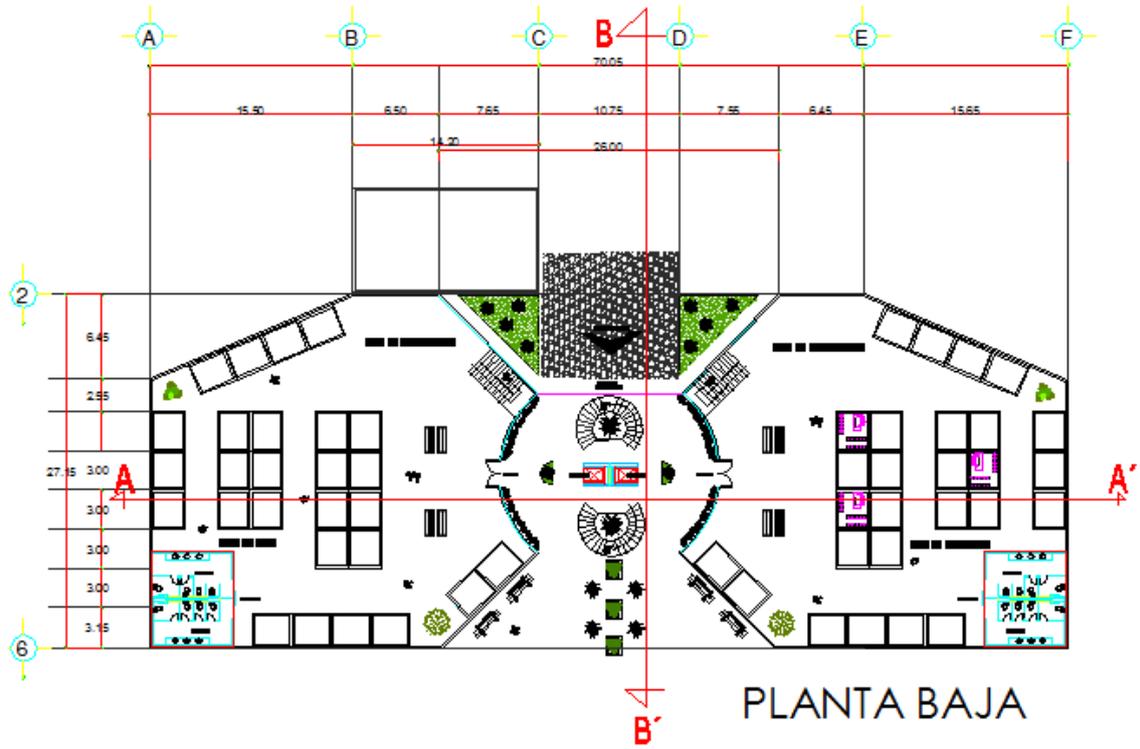
Los objetivos principales del proyecto son regenerar el paradero de Tacuba, el fortalecimiento económico, la sustentabilidad ambiental, y la preservación del patrimonio cultural.

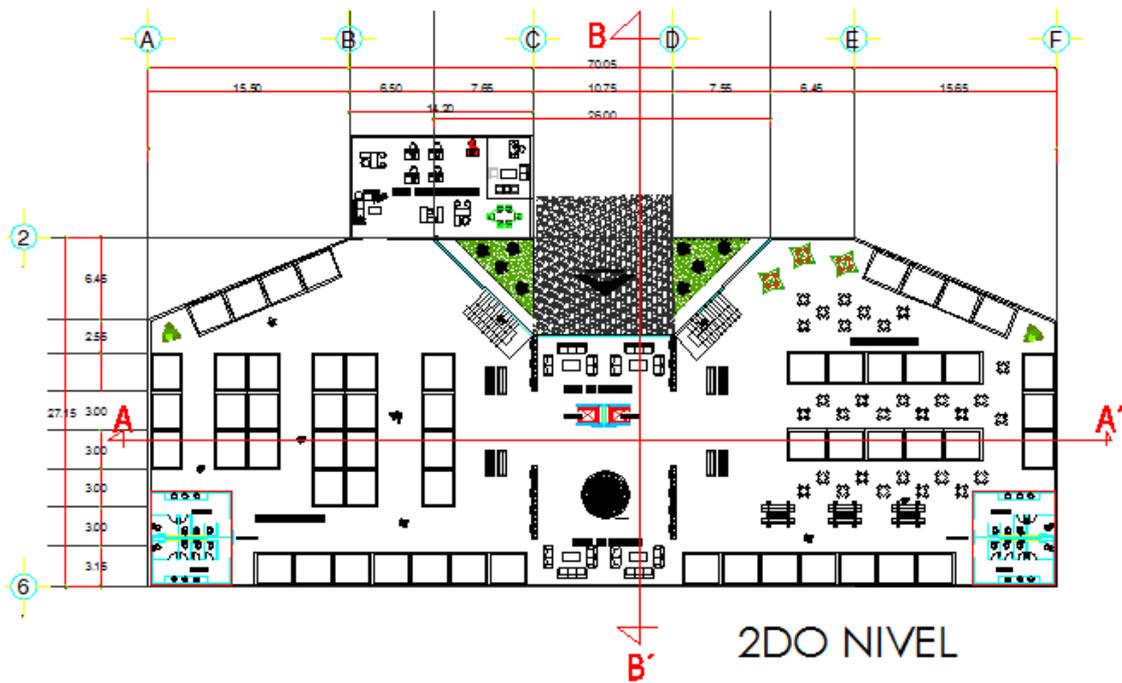
Para esto se generarán áreas públicas como principal espacio de integración social, mejorar la estructura vial, generación de empleos, reforzar la seguridad y mejoramiento de la imagen urbana.

#### Planta de Conjunto General

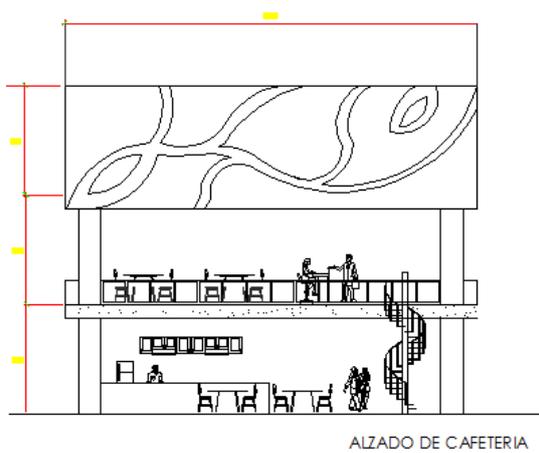
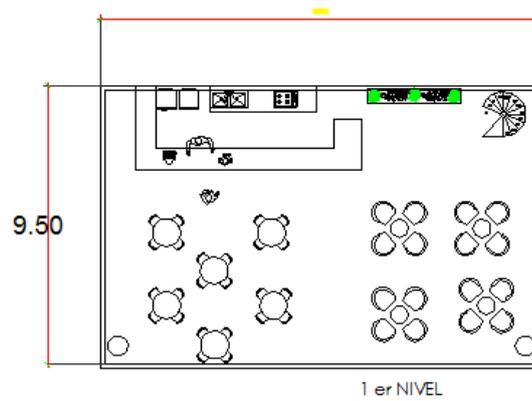
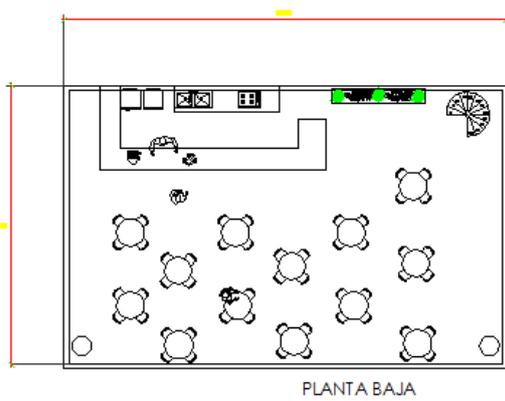


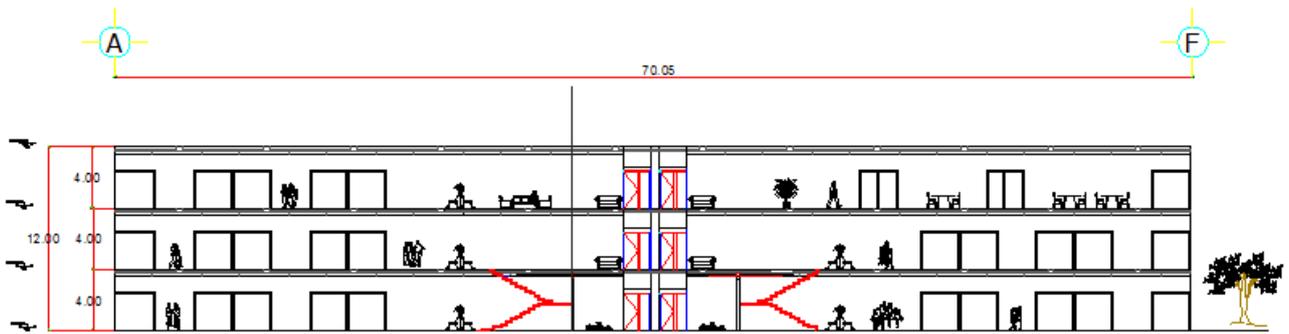
# Plaza Comercial



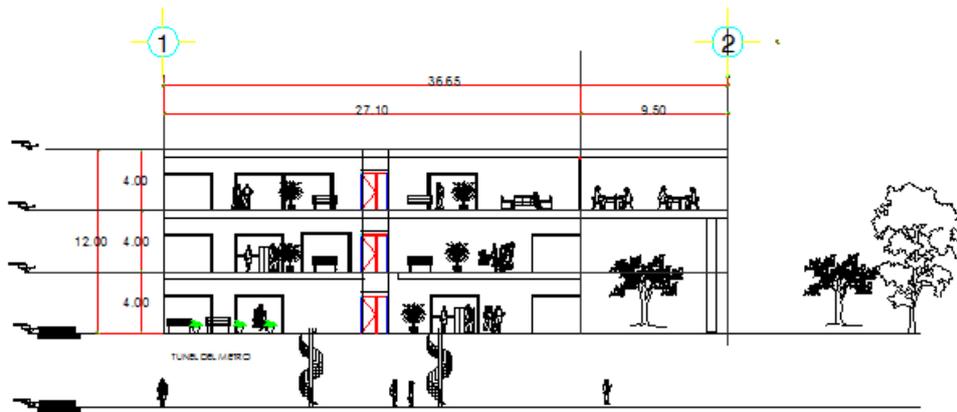


## Cafetería

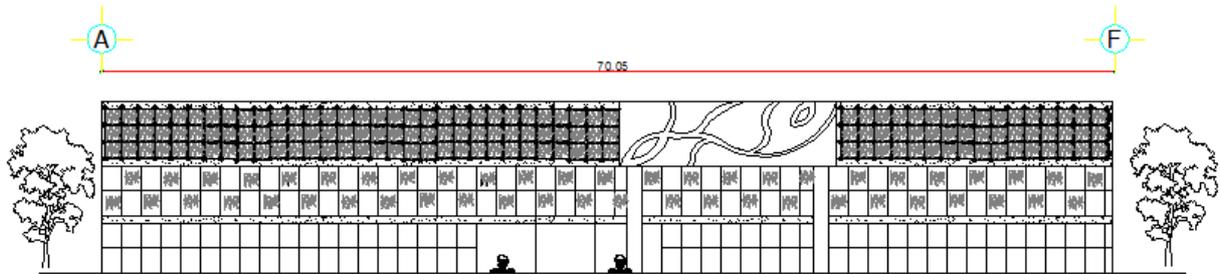




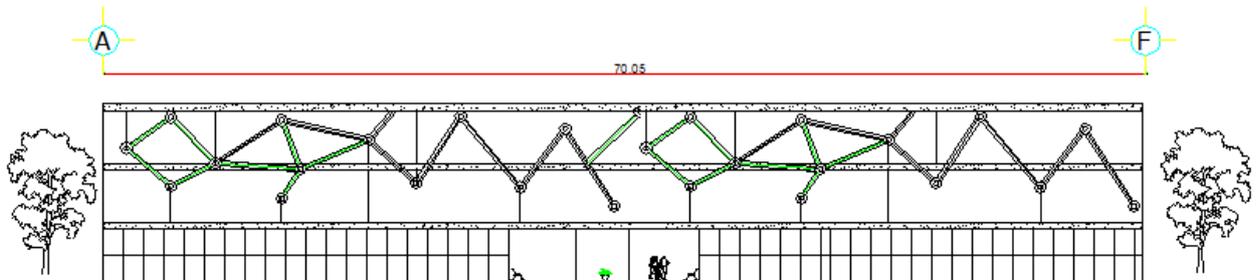
CORTE LONGITUDINAL A - A'



CORTE TRANSVERSAL A - A'



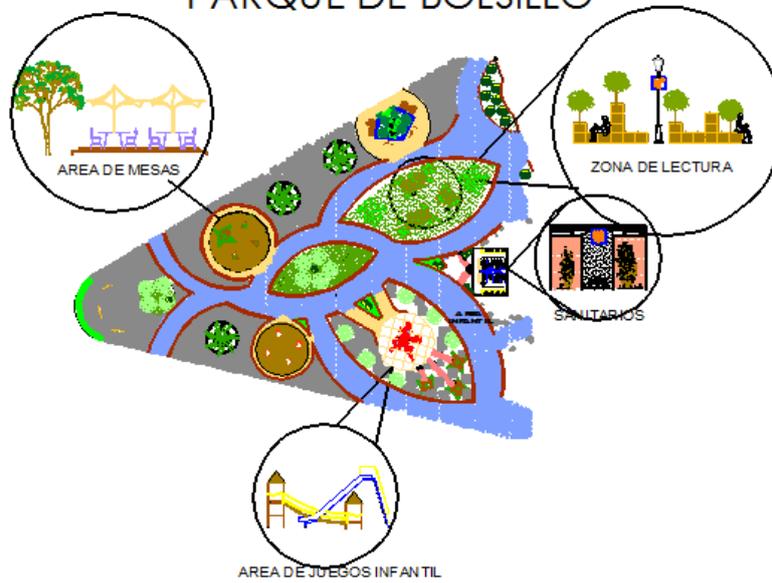
FACHADA PRINCIPAL



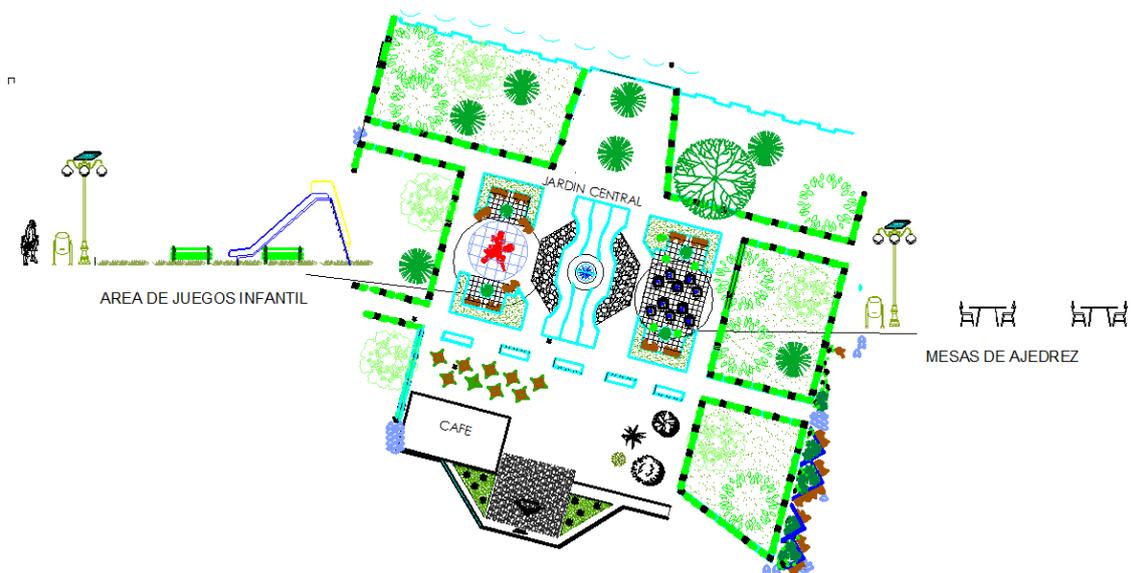
FACHADA POSTERIOR

## DETALLES ARQUITECTÓNICOS

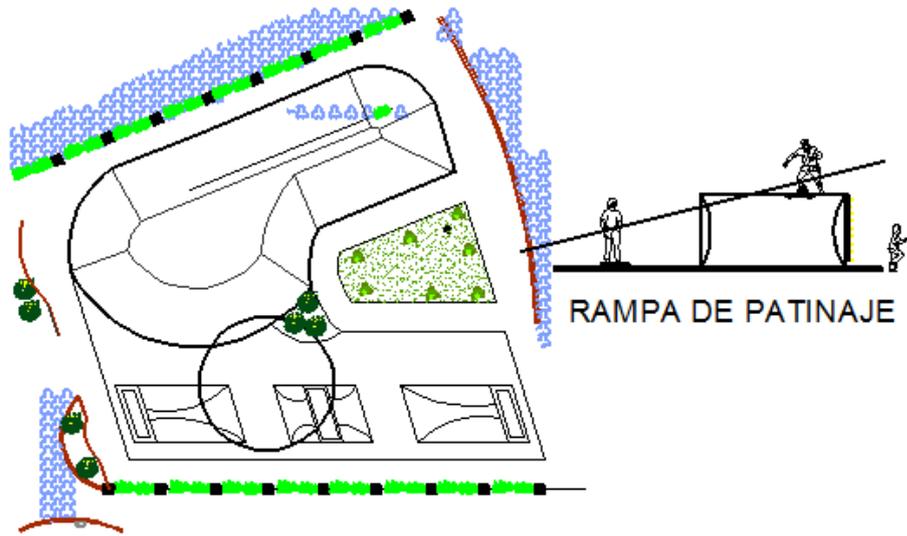
### PARQUE DE BOLSILLO



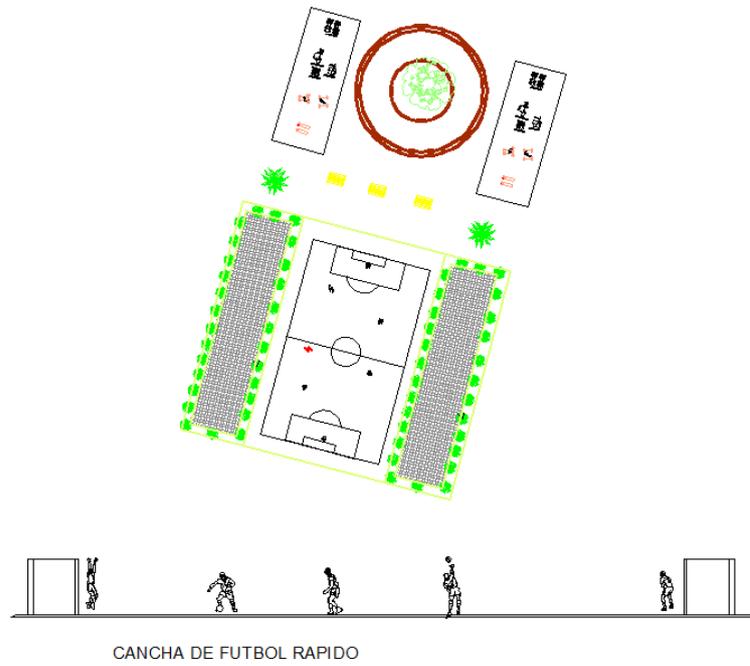
### JARDÍN CENTRAL



## PISTA DE SKAT´S



## ZONA DEPORTIVA



## RESULTADO



ACTUAL



PROPUESTA



ACTUAL



PROPUESTA



ACTUAL



PROPUESTA



ACTUAL



PROPUESTA



ACTUAL



PROPUESTA



ACTUAL



PROPUESTA

## **CONCLUSIONES**

Tacuba se considera un centro urbano muy importante, ya que es una de las cuatro calzadas que conecta el islote de México Tenochtitlán con las orillas del lago, era precisamente la calzada México-Tacuba. En esta área se concentran actividades de tipo administrativas, educativas, culturales, y comerciales, además en él se encuentra una estación de transferencia multimodal, que es de gran importancia en el sistema de transporte de la ciudad de México.

Es por eso que la regeneración urbana del sitio atraería mucho más porcentaje de personas ya que se sentirían en un lugar seguro para transitar lo cual promueve el turismo y fortalecimiento del nivel económico.

## **5.7)**

## **NORMATIVIDAD**

De conformidad con lo señalado en la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; en sus artículos 19, fracción IV, 29 y 33; este Programa Delegacional de Desarrollo Urbano determina las normas de ordenación que permitan el ordenamiento territorial con base en la estrategia de desarrollo urbano propuesta. Las normas de ordenación podrán ser: normas de ordenación en áreas de actuación; normas de ordenación generales para el Distrito Federal y normas de ordenación para las delegaciones.

Las licencias de construcción, de uso de suelo y cualquier constancia o certificación que emita la autoridad, así como las disposiciones administrativas o reglamentarias quedan sujetas a las normas generales y particulares establecidas en este Programa Delegacional.

### **5.7.1) NORMAS DE ORDENACIÓN QUE APLICAN EN ÁREAS DE ACTUACIÓN SEÑALADAS EN EL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO URBANO.**

Son normas a las que se sujetan los usos del suelo descritos en las tablas correspondientes en el suelo comprendido dentro de los polígonos que se definen, describen y delimitan en este Programa Delegacional.

#### **1. EN ÁREAS CON POTENCIAL DE RECICLAMIENTO.**

Para el caso de la promoción de vivienda que se localice en las zonificaciones: Habitacional (H), Habitacional con Oficinas (HO), Habitacional con Comercio (HC), Habitacional Mixto (HM), con potencial de reciclamiento y que a su vez se ubiquen dentro del perímetro del circuito interior incluyendo ambos paramentos podrán optar por alturas de hasta 6 niveles y 30% de área libre; para las que se ubican entre el circuito interior y ambos paramentos del periférico, podrán optar por altura de 4 niveles y 30% de área libre; y para aquellas ubicadas fuera del periférico, podrán optar por alturas de hasta 3 niveles y 30% de área libre. Para la promoción de vivienda de interés social y popular aplicará la norma general No. 26.

## **2. EN ÁREAS CON POTENCIAL DE DESARROLLO.**

Las áreas con potencial de desarrollo clasificadas con zonificación Habitacional Mixto (HM) o Equipamiento (E) podrán aplicar la norma de ordenación No. 10, referente a alturas máximas por superficie de predios.

## **3. EN ÁREAS DE INTEGRACIÓN METROPOLITANA.**

De conformidad con los convenios de coordinación que se establezcan con las autoridades municipales y estatales de esa entidad, procurando establecer criterios comunes y mejorar las condiciones de integración entre ambas entidades. en los lotes con frente a vialidades primarias que colinden con el Estado de México, se podrá optar por la zonificación Habitacional Mixto (HM) o Equipamiento (E), además podrán aplicar la norma No. 10, referente a las alturas máximas dependiendo de la superficie del predio.

## **4. ÁREAS DE CONSERVACIÓN PATRIMONIAL.**

Las áreas de conservación patrimonial son los perímetros en donde aplican normas y restricciones específicas con el objeto de salvaguardar su fisonomía, para conservar, mantener y mejorar el patrimonio arquitectónico y ambiental, la imagen urbana y las características de la traza y del funcionamiento de barrios, calles históricas o típicas, sitios arqueológicos o históricos y sus entornos tutelares, los monumentos nacionales y todos aquellos elementos que sin estar formalmente catalogados merecen tutela en su conservación y consolidación.

Cualquier trámite referente a uso del suelo, licencia de construcción, autorización de anuncios y/o publicidad en Áreas de Conservación Patrimonial, se sujetará a las siguientes normas y restricciones y a las que sobre esta materia establece el Programa Delegacional para todas o para alguna de las Áreas de Conservación Patrimonial:

**4.1.** Para inmuebles o zonas sujetas a la normatividad del Instituto Nacional de Antropología e Historia o del Instituto Nacional de Bellas Artes, es requisito indispensable contar con la autorización respectiva.

**4.2.** La rehabilitación y restauración de edificaciones existentes, así como la construcción de obras nuevas se deberá realizar respetando las características del entorno y de las edificaciones que dieron origen al área patrimonial; estas características se refieren a la altura, proporciones de sus elementos, aspecto y acabado de fachadas, alineamiento y desplante de las construcciones.

**4.3.** No se permite demoler edificaciones que forman parte de la tipología o temática arquitectónica-urbana característica de la zona; la demolición total o parcial de edificaciones que sean discordantes con la tipología local en cuanto a temática, volúmenes, formas, acabados y texturas arquitectónicas de los inmuebles en las áreas patrimoniales, requiere, como condición para solicitar la licencia respectiva, del dictamen del área competente de la Dirección de Sitios Patrimoniales de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y de un levantamiento fotográfico de la construcción que deberán enviarse a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda para su dictamen junto con un anteproyecto de la construcción que se pretenda edificar, el que deberá considerar su integración al paisaje urbano del Área.

**4.4.** No se autorizan cambios de uso o aprovechamiento de inmuebles construidos, cuando se ponga en peligro o modifique la estructura y forma de las edificaciones originales y/o de su entorno patrimonial urbano.

**4.5.** No se permiten modificaciones que alteren el perfil de los pretilos y/o de las azoteas. La autorización de instalaciones mecánicas, eléctricas; hidráulicas, sanitarias, de equipos especiales, tinacos, tendederos de ropa y antenas de todo tipo requiere la utilización de soluciones arquitectónicas para ocultarlos de la visibilidad desde la vía pública y desde el paramento opuesto de la calle al mismo nivel de observación. De no ser posible su ocultamiento, deben plantearse soluciones que permitan su integración a la imagen urbana tomando en consideración los aspectos que señala el punto 2 de esta norma.

**4.6.** No se permite la modificación del trazo y/o sección transversal de las vías públicas ni de la traza original; la introducción de vías de acceso controlado, vialidades primarias o ejes viales se permitirán únicamente cuando su trazo resulte tangencial a los límites del área patrimonial y no afecte en modo alguno la imagen urbana o la integridad física y/o patrimonial de la zona. Los proyectos de vías o instalaciones subterráneas, garantizarán que no se afecte la firmeza del suelo del área de conservación patrimonial y que las edificaciones no sufrirán daño en su estructura; el Reglamento de Construcciones especificará el procedimiento técnico para alcanzar este objetivo.

**4.7.** No se autorizará en ningún caso el establecimiento en las vías públicas de elementos permanentes o provisionales que impidan el libre tránsito peatonal o vehicular; tales como casetas de vigilancia, guardacantones, cadenas u otros similares.

**4.8.** En la realización de actividades relacionadas con mercados provisionales, tianguis, ferias y otros usos similares de carácter temporal, no se permitirán instalaciones adosadas a edificaciones de valor patrimonial o consideradas monumentos arquitectónicos o la utilización de áreas ajardinadas con estos fines. Cuando la ocupación limite el libre tránsito de peatones y/o vehículos, deberán disponerse rutas alternas señaladas adecuadamente en los tramos afectados; en los puntos de desvío deberá disponerse de personal capacitado que agilice la circulación e informe de los cambios, rutas alternas y horarios de las afectaciones temporales. Cuando la duración de la ocupación de dichas áreas sea mayor a un día, se deberá dar aviso a la comunidad, mediante señalamientos fácilmente identificables de la zona afectada, la duración, el motivo, el horario, los puntos de desvío de tránsito peatonal y vehicular, así como de las rutas alternas y medidas adicionales que se determinen. Estos señalamientos deberán instalarse al menos con 72 horas de anticipación al inicio de los trabajos que afecten las vías públicas.

**4.9.** Los estacionamientos de servicio público se adecuarán a las características de las construcciones del entorno predominantes en la zona en lo referente a la altura, proporciones de sus elementos, texturas, acabados y colores, independientemente de que el proyecto de los mismos los contemple cubiertos o descubiertos.

**4.10.** Los colores de los acabados de las fachadas deberán ser aquellos cuyas gamas tradicionales en las edificaciones patrimoniales de la zona se encuentren en el catálogo que publique la Dirección de Sitios Patrimoniales de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

**4.11.** Los locales comerciales deberán adaptar sus aparadores a las dimensiones y proporciones de los vanos de las construcciones, además de no cruzar el paramento de la edificación, de tal manera que no compitan o predominen en relación con la fachada de la que formen parte.

**4.12.** La superficie de rodamiento de las vialidades se construirá con materiales similares a los que son característicos de los rasgos tradicionales de la zona, pudiendo en su caso, utilizarse materiales moldeables cuyo acabado en formas y colores igualen las características y texturas de

los materiales originales. Los pavimentos en zonas aledañas a edificios catalogados o declarados, deberán garantizar el tránsito lento de vehículos. Las zonas peatonales que no formen parte de superficies de rodamiento vehicular deberán recubrirse con materiales permeables.

**4.13.** Para el abasto y suministro de servicios no se permite la utilización de vehículos de carga con un peso máximo vehicular de cinco toneladas o cuya dimensión longitudinal exceda de seis metros.

**4.14.** El Delegado celebrará convenios para que los propietarios de edificaciones que sean discordantes con la tipología local a que alude la fracción 4.3, puedan rehabilitarlas poniéndolas en armonía con el entorno urbano.

**4.15.** Para promover la conservación y mejoramiento de las áreas patrimoniales que son competencia de Distrito Federal, la Delegación, previa consulta al Consejo Técnico, designará un profesional competente, a cuyo cuidado estén dichas áreas; este profesional actuará además como auxiliar de la autoridad para detectar y detener cualquier demolición o modificación que no esté autorizada en los términos de este Programa.

### **5.7.2) ESTUDIO DE IMPACTO URBANO.**

En suelo urbano, todos los proyectos de vivienda a partir de 10,000 m<sup>2</sup> de construcción y todos los que incluyan oficinas, comercios, servicios, industria y/o equipamiento a partir de 5,000 (cinco mil) metros cuadrados, deberán presentar, como requisito para la obtención de la licencia de uso de suelo, un estudio de impacto urbano al entorno el que deberá analizar las posibles afectaciones en los siguientes aspectos:

#### **Agua potable**

Capacidad de las líneas de conducción que alimentan la red de distribución de agua en la zona del proyecto, capacidad de dotación de la red de distribución de agua al predio, tanto en cantidad de agua como en presión y en consecuencia la disponibilidad de suministrar la demanda requerida por el proyecto a desarrollar en el predio.

### **Drenaje**

Capacidad de la red de alcantarillado público en la zona del proyecto (captación y conducción), disponibilidad de la red de alcantarillado público para absorber los volúmenes de la descarga derivada del predio tanto de agua residual como de agua pluvial, considerando para este tipo de agua, el tiempo y dirección del escurrimiento y el cálculo de la tormenta de diseño, la cual deberá elegirse para un periodo de retorno no menor a 25 años. Se deberán de proporcionar las características de calidad de las aguas residuales, así como la factibilidad de instalar un sistema de tratamiento primario de estas aguas, previo a su descarga a la red pública.

### **Vialidad**

Capacidad de tránsito y velocidad de recorrido de las vialidades que circundan el predio objeto del estudio, la cual deberá contemplar tanto las vialidades locales como las de acceso y salida de la zona de influencia del proyecto propuesto. El estudio deberá considerar el tránsito diario promedio por tipo de vehículo que utilizará las vialidades como consecuencia de la actividad propia de los usos que generará el proyecto, así como sus dimensiones, pesos, necesidades de maniobrabilidad al circular, entrar o salir del predio y sus características de ruido y emisiones. Este estudio deberá contener el aforo de las vialidades durante un periodo mínimo de dos semanas.

### **Otros servicios públicos**

Características y volumen de los materiales de desperdicio que se generarán en el interior del predio, su acumulación durante distintos periodos del día y la capacidad y disposición de las instalaciones que se utilizarán para su acopio y desalojo. Deberá indicarse la existencia de algún tipo de tratamiento primario para estos desechos. Deberá describir de manera amplia, las instalaciones de energía eléctrica, telefonía, que requieren de modificación y/o ampliación como consecuencia del establecimiento del proyecto en el predio en estudio, además, deberá indicarse los requerimientos de espacio de dichas modificaciones y/o ampliaciones en vía pública, así como el plazo requerido para efectuarlas. En materia de servicios de transporte deberá de estudiarse las necesidades de servicio que generará el proyecto, su magnitud con relación a la capacidad instalada, las afectaciones que tendrá el servicio, su nivel de operación y de servicio previo y durante la construcción, así como la necesidad de instalar nuevas facilidades para este servicio.

### **Vigilancia**

Deberá describir el sistema de vigilancia y seguridad que se instalará, y las necesidades de este tipo que requerirá por parte de la delegación, haciendo mención de la cantidad y características de los servicios afines que el proyecto demanda.

### **Servicios de emergencia**

Deberá analizar los requerimientos de los equipos y servicios de emergencia que requiere el proyecto, así como la operación simultánea tanto de los servicios de emergencia propios del proyecto como de los servicios de emergencia públicos, su compatibilidad de equipos y espacios para su movilización y operación.

### **Ambiente natural**

Deberá ajustarse a lo que señala la Ley Ambiental del D.F. y a las disposiciones que en la materia señale la Secretaría del Medio Ambiente del D.F.

### **Riesgos**

El estudio de estos aspectos deberá considerar todas aquellas situaciones que representen un riesgo potencial tanto para la ciudad (patrimonio cultural, histórico, arqueológico o artístico) como a la población (salud, vida y bienes), cualquiera que sea su grado de peligrosidad ya sea que su posibilidad de ocurrencia se presente durante el periodo de construcción o durante la operación del proyecto. Deberá analizar, además, las medidas que se tomarán para controlar y disminuir los efectos negativos que se pudieran presentar en las diversas etapas de la vida del proyecto.

### **ÁREAS DE RESCATE (RE)**

Los usos habitacionales y de servicios, sólo se permitirán en los Programas Parciales; los habitantes del territorio sujeto a Programa Parcial, firmarán un compromiso de crecimiento urbano cero para que el Programa pueda autorizarse. Los usos turísticos, recreativos y de infraestructura no tendrán uso habitacional; en todos los demás usos no se permitirá que más del 3% de la superficie total del predio sea cubierta o pavimentada, aun si se utilizan materiales permeables.

### **AREA DE PRESERVACIÓN (PE)**

Sólo se permitirá la construcción cuando se trate de instalaciones vinculadas a actividades relacionadas y afines a los usos permitidos que en ningún caso significarán obras de urbanización. La construcción a cubierto no podrá exceder del 1.0% de la superficie total del terreno, y el

acondicionamiento de andadores y vialidades no deberá exceder del 2% de la superficie total del terreno debiendo garantizar la permeabilidad de su superficie. El 97% restante, se sujetará a la silvicultura en los términos que señale la legislación de la materia.

### **PRODUCCIÓN RURAL AGROINDUSTRIAL (PRA)**

Los usos permitidos cuando impliquen construcción a cubierto, no podrán exceder de un nivel del 3% de la superficie del terreno como área de desplante. La superficie que se destine a plazas, andadores y caminos no deberá exceder del 3% de la superficie total del terreno debiendo garantizar su permeabilidad. La Ley de la materia determinará las concurrencias y las características de dicha producción.

### **5.7.3) LIMITACIONES AL USO DE LA VÍA PÚBLICA**

La normatividad en materia de uso, aplicable a la vía pública y otros bienes de uso común, se establece en el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal y en el Reglamento de Construcciones del propio Distrito Federal, en su Título Segundo, Capítulo I, II, III, IV, y V.

En base a la Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal, como en el Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, la vía Pública cuenta con una serie de lineamientos y limitaciones en cuanto a su uso, con el objeto de no entorpecer el flujo peatonal así como su correcto funcionamiento para no provocar molestias a los vecinos, peatones y vehículos automotores.

La Ley para el Funcionamiento de Establecimientos Mercantiles en el Distrito Federal señala lo siguiente:

Abstenerse de utilizar la vía pública para la prestación de servicios o la realización de las actividades propias del giro mercantil de que se trate, salvo aquellos casos en que lo autorice expresamente la Ley (Artículo 10).

Los establecimientos mercantiles de acuerdo al Reglamento de Construcción, deberán disponer de estacionamiento para el público asistente y en caso de no poder contar con el espacio en la misma edificación, deberán ofrecer el servicio de acomodadores, señalando expresamente que el estacionamiento deberá verificarse en lugares adecuados para este fin y en ningún caso los vehículos podrán ser dejados sobre la vía pública (Artículo 11). Como especial referencia la aplicación de este artículo, apoyado por la construcción de estacionamientos, concreta su uso

entre particulares para las zonas de Bosques de Durazno, Polanco, Galerías, Cuatro Caminos, Chapultepec, Tacuba y Tacubaya y depósitos de camiones de carga en las zonas industriales.

Los restaurantes, cafeterías y bares que se ubiquen en zonas comerciales, culturales o turísticas podrán colocar en la vía pública, previo pago de los derechos correspondientes, sombrillas, mesas, sillas, o instalaciones desmontables (Artículo 12) siempre y cuando respeten un ancho libre de por lo menos 1.50 m entre la guarnición y dichos enseres, para el paso de peatones, éstos podrán ubicarse en zonificaciones HM, HC y E.

También se especificará que no ocupen la superficie de rodamiento para la circulación vehicular, no afecten ni el entorno ni la imagen urbana y que esos mismos enseres no se instalen en zonas preponderantemente destinadas al uso habitacional y de oficinas. (Artículo 13).

Por su parte el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, en su Capítulo Segundo referente a vías públicas y otros bienes de uso común indica lo siguiente:

Para ocupar la vía pública con instalaciones de servicio público, comercios semifijos, construcciones provisionales o mobiliario urbano, se requiere la autorización del Departamento del Distrito Federal (Artículo 11) y se podrá dar en centros y Subcentros urbanos, es decir, zonas HM y E, Equipamiento.

No se autoriza el uso de la vía pública para aumentar el área de un predio, para depósitos de basura u otros desechos, para instalar comercios semifijos en vías primarias y de acceso controlado, ni para realizar actividades que ocasionen molestias a los vecinos tales como humos, malos olores, gases, residuos y luces intensas. (Artículo 12).<sup>1</sup>

[1.- http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miquel11.pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miquel11.pdf)

## **REFERENCIAS Y ANEXOS**

[1.- Documento, \(n.d.\) antecedentes del lugar 19-agosto-2013](http://www.mexicodesconocido.com.mx/tacuba.html) ..... Pág.8  
<http://www.mexicodesconocido.com.mx/tacuba.html>

### INFORME PERIODÍSTICO LA JORNADA

1.- <http://www.jornada.unam.mx/2011/01/12/capital/033n1cap> ..... Pág.11

1.- <http://www.metro.df.gob.mx/red/estacion.html?id=23> ..... Pág.12

### DEFINICIÓN DE REORDENAMIENTO

1.- [http://www.cuenca.gov.ec/?q=page\\_planordenamiento](http://www.cuenca.gov.ec/?q=page_planordenamiento) ..... Pág.18

2.- <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/deter/8.htm> ..... Pág.18

### PARADERO

1.- <http://www.atinachile.cl/content/view/29338/Un-Paradero-de-bus-es-un-espacio-publico-de-uso-social-colectivo-y-multifuncionalidad.html> ..... Pág.20

### IMPORTANCIA A LOS USUARIOS

1.- <http://www.slideshare.net/10301632/un-paradero-final-informal-de-combis-en-villa-el-salvador-y-sus-dinamicas-agregadas> ..... Pág.21

2.- <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0528801.pdf> ..... Pág.21

### IMAGEN URBANA

1.- <http://desarrollourbano.wordpress.com/imagen-urbana/> ..... Pág.23

2.- <http://imaginacolima.blogspot.mx/2013/03/la-importancia-de-la-imagen-urbana-para.html> ..... Pág.23

### TEORÍAS

<http://desarrollourbano.wordpress.com/imagen-urbana/> ..... Pág.26

## EDO. CONOCIMIENTO RESCATE TACUBA

- 1.- <http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?tag=tacuba> ..... Pág.29
- 2.- <http://transeunte.org/2010/04/27/rescate-de-tacuba/> ..... Pág.29

## LOCALIZACIÓN

- <http://www.viadf.com.mx/Directorio/microbus> ..... Pág.32

## CLIMA

- 1.- <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones/09016a.html> ..... Pág.33
- 2.- [http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel\\_Hidalgo\\_\(Distrito\\_Federal\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel_Hidalgo_(Distrito_Federal)) ..... Pág.33
- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto) ..... Pág.33

## VEGETACIÓN

- 1.- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto/14/](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto/14/) ..... Pág.34

## DEMOGRAFÍA

- [http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel\\_Hidalgo\\_\(Distrito\\_Federal\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Miguel_Hidalgo_(Distrito_Federal)) ..... Pág.35
- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto) ..... Pág.35

## ÍNEGI

- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=770](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=770) ..... Pág.36

## USO DE SUELO

- [http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguel\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguel[1].pdf) ..... Pág.38

## ÁREAS DE USO HABITACIONAL

[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1].pdf) ..... Pág.42

## ZONAS HOMOGÉNEAS

[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1].pdf) ..... Pág.44

## INFRAESTRUCTURA

[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1].pdf) ..... Pág.46

## EQUIPAMIENTO

Fuente: Resultado de análisis de campo

[http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU\\_Gacetitas/2008/PDDU\\_Miguel\\_Hidalgo.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2008/PDDU_Miguel_Hidalgo.pdf) ..... Pág.48

[http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf1].pdf) ..... Pág.49

## VIALIDADES

<http://www.mexicocity.gob.mx/barriosmagicos/guiasBMT/Tacuba.pdf> ..... Pág.50

## VÍAS PRIMARIAS

<http://www.mexicocity.gob.mx/barriosmagicos/guiasBMT/Tacuba.pdf> ..... Pág.51

## VÍAS SECUNDARIAS

[http://www.miquelhidalgogob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miquelhidalgogob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto) ..... Pág.53

## TRANSPORTE

[http://www.miquelhidalgogob.mx/sitio2013/?page\\_id=2742#prettyPhoto](http://www.miquelhidalgogob.mx/sitio2013/?page_id=2742#prettyPhoto) ..... Pág.55

## EQUIPO DE TRÁNSITO

- 1.- <http://www.tuciedad.mx/proyectos-y-servicios/proyectos/movilidad-inteligente/222-cetram-el-rosario> ..... Pág.56

## ASPECTO CULTURAL

- 1.- [http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page\\_id=995](http://www.miguelhidalgo.gob.mx/sitio2013/?page_id=995) ..... Pág.60
- 2.- <http://www.taringa.net/posts/apuntes-y-monografias/15448957/Iglesia-de-San-Gabriel-Arcangel-Plaza-Pueblo-de-Tacuba.html> ..... Pág.60

## SEGURIDAD PÚBLICA

- <http://www.jornada.unam.mx/2010/08/02/index.php?section=capital&article=037n1cap>  
*Diagnóstico de la policía capitalina en materia de seguridad pública "La Jornada"* ..... Pág.62

## PROPUESTA ECOLÓGICA

- 1.- <http://www.diariodemexico.com.mx/exigen-vecinos-de-tacuba-recojan-basura/> ..... Pág.64

## ZONA PATRIMONIAL

- [http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf\[1\].pdf](http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/miguelf[1].pdf) ..... Pág.71

## ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO DETALLES

- [http://movilidad.malaga.eu/export/sites/default/movilidad/trafico/portal/menu/seccion\\_0007/documentos/Guia\\_pavimentos.pdf](http://movilidad.malaga.eu/export/sites/default/movilidad/trafico/portal/menu/seccion_0007/documentos/Guia_pavimentos.pdf) ..... Pág.103



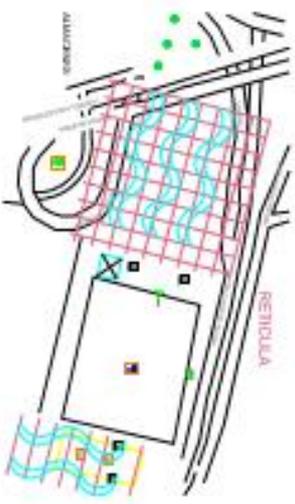








PROYECTO PARA  
EL RECONOCIMIENTO Y REDISEÑO  
DE LA MANCHA URBANA D.O.  
PASADERO DE TACUBA DE LA  
CIUDAD DE MEXICO



LIBRO DE RETIQUILA PARA RECONSTRUIR  
LOS ANILLOS, LABORES Y JARDINES,  
PRODUCIENDO UNA SIMETRÍA Y RITMO ENTRE  
ESTOS.

# EXPLANADA METRO TACUBA

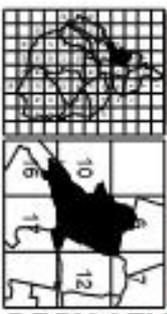


LÁMINA CONCEPTUAL

06 - 10

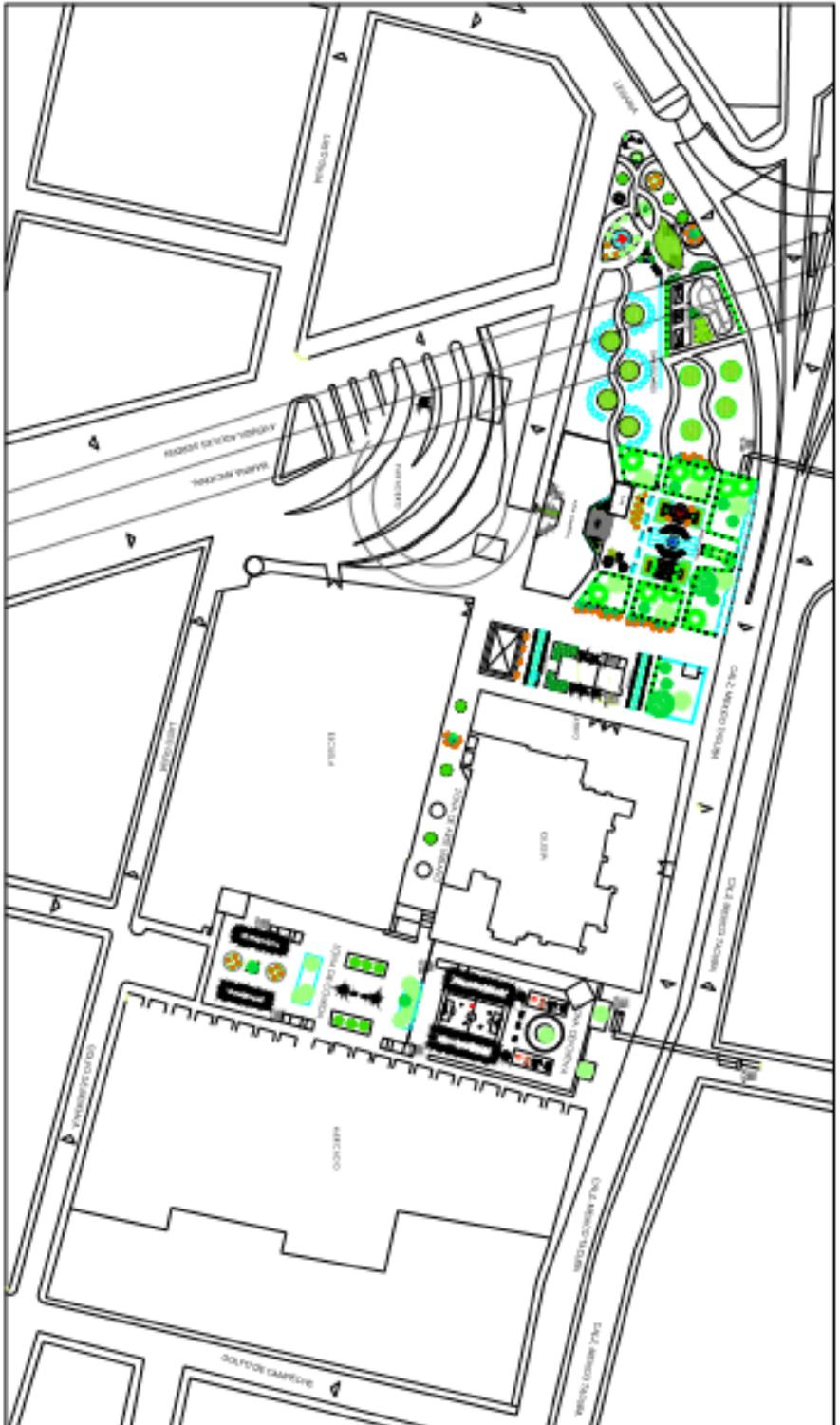
LC - 01



AVANZANDO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FUTURO



PROYECTO PARA  
EL RECONOCIMIENTO Y MEJORA  
DE LA IMAGEN URBANA DEL  
PARADISO DE TACUBA DE LA  
CIUDAD DE MEXICO



# REGENERACION Y MEJORA DE LA IMAGEN URBANA DE LA EXPLANADA METRO TACUBA



|   |           |
|---|-----------|
| RESERVA URBANA                          |           |
| 1:10                                    | 07 - 30   |
| SECRETARÍA DE URBANISMO Y DISEÑO URBANO | REUR - 01 |
| AVANZADO DEL DISEÑO URBANO              |           |
| SECRETARÍA DE URBANISMO Y DISEÑO URBANO |           |
|   |           |





PROYECTO PARA  
EL RECONOCIMIENTO Y MEJORA  
DE LA IMAGEN URBANA DEL  
PARADISO DE TACUBA DE LA  
CIUDAD DE MEXICO



PLANTAS ARQUITECTONICAS

08 - 10

ARG - 01

ANEXOS

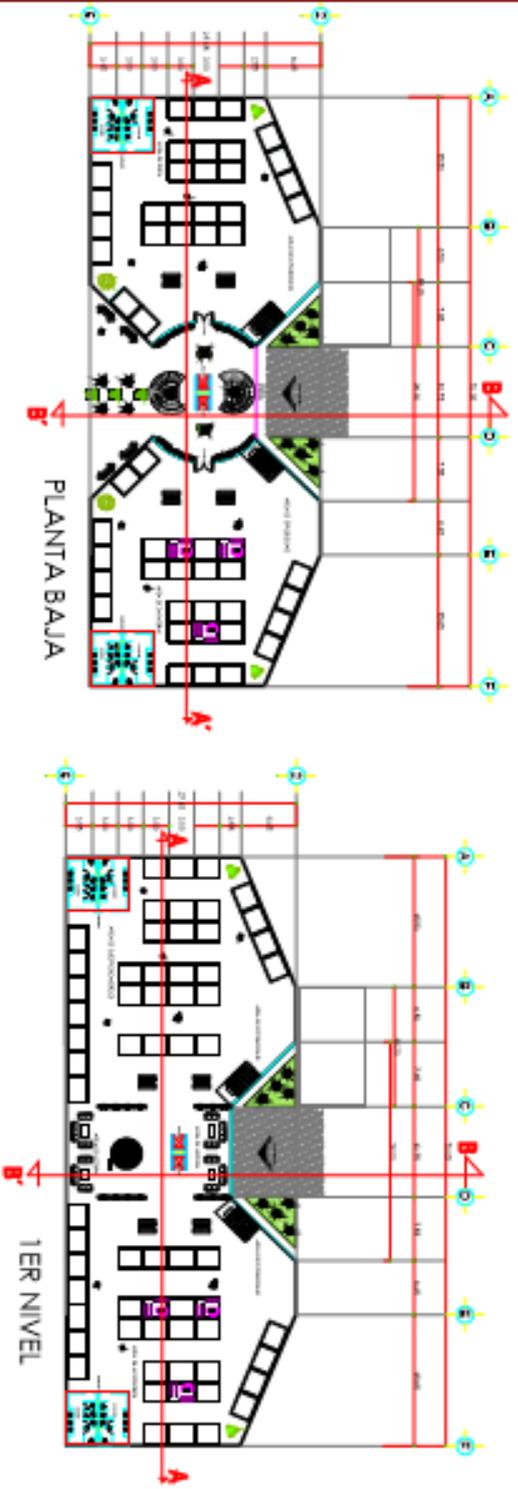
ARG - 01

ANEXOS

ARG - 01

ANEXOS

ARG - 01



# PLAZA COMERCIAL TACUBA





PROYECTO PARA  
EL RECONOCIMIENTO Y MEJORA  
DE LA MANERA URBANA DEL  
PASADIZO DE TAJUEBA DE LA  
CIUDAD DE MEXICO



PLANTAS ARQUITECTONICAS

08 - 10

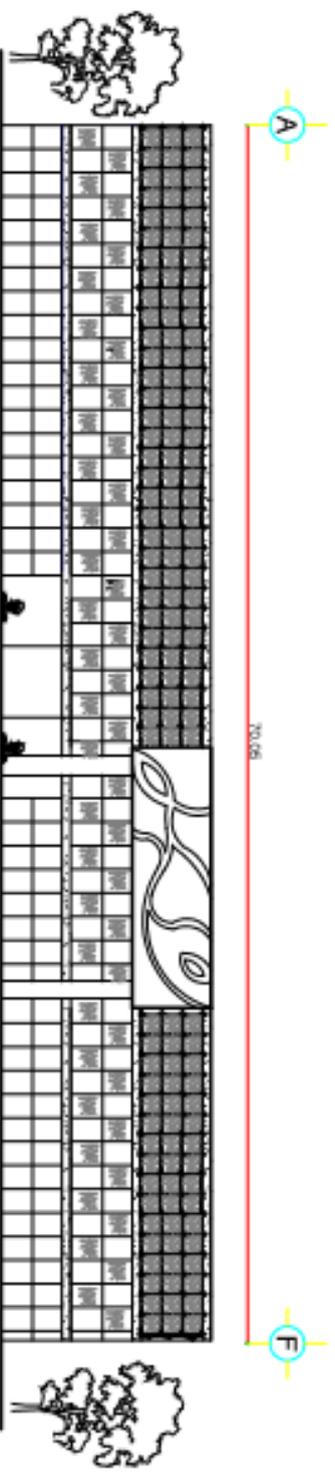
ARG - 03

AAA REPORT DEL DISEÑO VISUAL

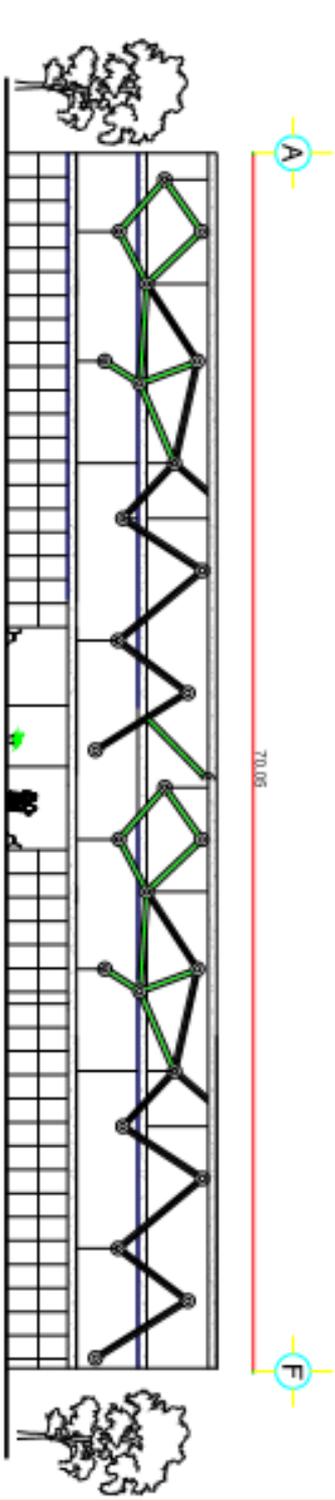


ARQUITECTOS

ARQUITECTOS



FACHADA PRINCIPAL

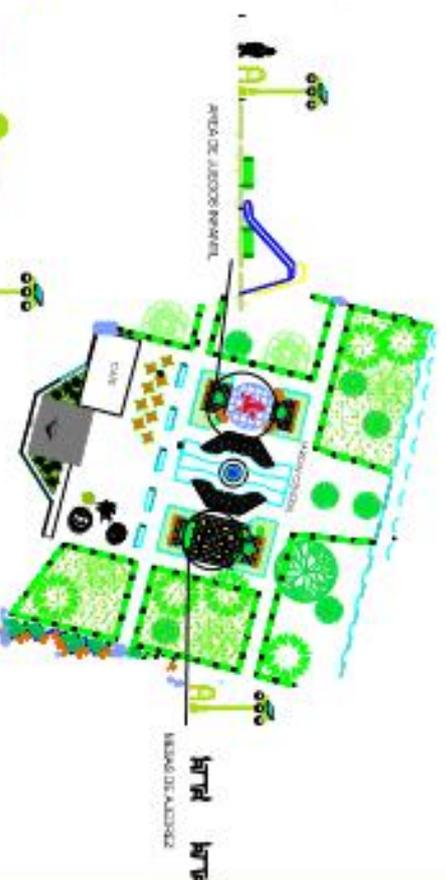


FACHADA POSTERIOR

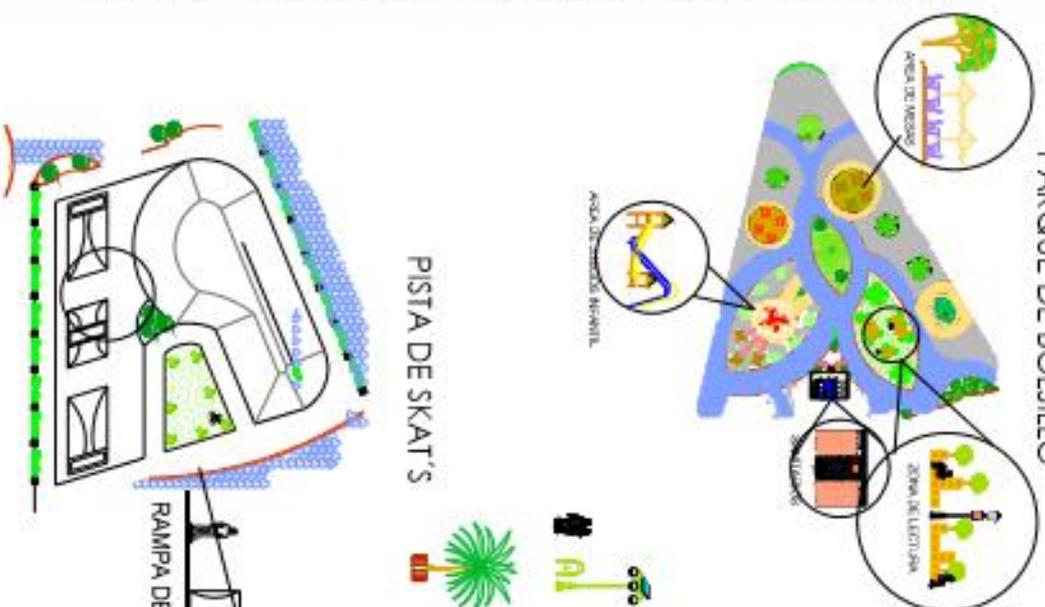


PROYECTO PARA  
EL RECONOCIMIENTO Y MEJORA  
DE LA MANERA URBANA DEL  
MUNICIPIO DE TACUBA DE LA  
CIUDAD DE MEXICO

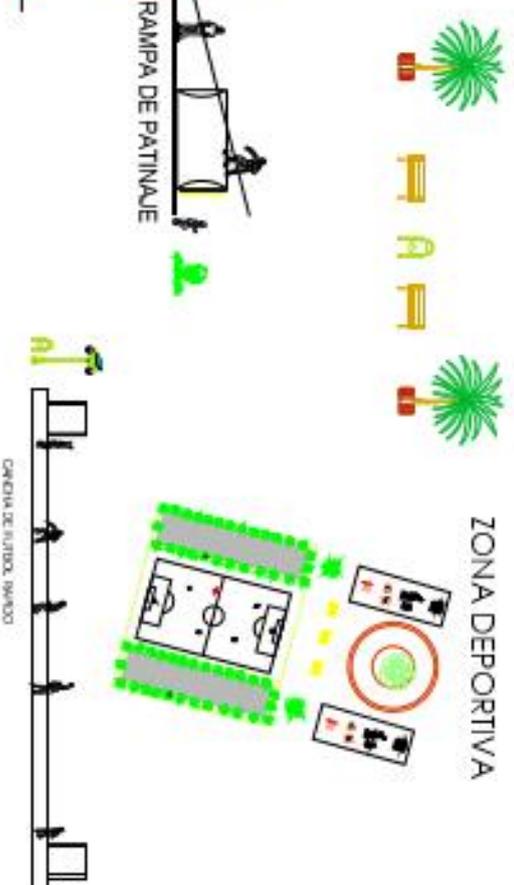
## LARDIN CENTRAL



## PARQUE DE BOLSILLO



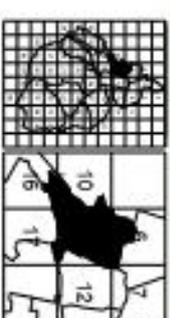
## ZONA DEPORTIVA



### SIMBOLOGIA

- MONUMENTOS CULTURALES
- HEREDEROS DE LA SOCIEDAD
- QUINIENTOS AÑOS
- RESERVA
- RECONSTRUCCION EN SERVO

- ALBERGUE
- SERVIDOR
- OTORRINOLARINGOLOGIA
- PNEUMONIA
- ENTRENAMIENTO
- SERVIDOR
- ENTRENAMIENTO



### DETALLES

10 - 10

DET - 01

ANEXO TECNICO (OPORTUNIDAD)



2018