



REPORTECINCO

SEPTIEMBRE 2014

Información de la ciudad para la ciudadanía

- Desarrollo Económico
- Aspectos Sociales
- Patrimonio Cultural
- Gobernanza y Participación Social
- Movilidad
- Medio Ambiente



www.observaleon.org

El Observatorio Urbano de León es un organismo de la Sociedad Civil, fundado en 2003

FOTOGRAFÍA DE PORTADA:
Alvaro Obregón y 5 de Mayo
Fotografía Cynthia Díaz



PRESIDENTE DEL CONSEJO DIRECTIVO

DR. MIGUEL ANGEL GARCÍA GÓMEZ

COORDINADOR TÉCNICO

ARQ. LUIS OSCAR OSIO GRASSO

COORDINADORES DE MESAS MESAS TEMATICAS

ASPECTOS SOCIALES

DR. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA GÓMEZ

PATRIMONIO CULTURAL

M. ARQ. ERNESTO PADILLA GONZÁLEZ DEL CASTILLO

DESARROLLO URBANO Y HÁBITAT

ARQ. LUIS OSCAR OSIO GRASSO

MEDIO AMBIENTE

ARQ. VICENTE SILVA CAMPOS

GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL

ARQ. MÓNICA HÍBERT SÁNCHEZ

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ING. JORGE A. MIRANDA BERNAL

Agradecemos a todas las personas que colaboraron en la elaboración y discusión de este material a partir de las mesas temáticas enunciadas.



INSTITUCIONES PARTICIPANTES

- Universidad de Guanajuato
- Universidad Iberoamericana León
- Universidad De La salle Bajío
- Colegio de Arquitectos de León A.C.
- Colegio de Ingenieros Civiles de León A.C.
- Colegio de Economistas del Estado de Guanajuato A.C.
- Cámara Nacional de Empresas de Consultoría, Delegación Guanajuato
- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, Delegación Guanajuato
- Centro de estudios de Infraestructura de León del Consejo Coordinador Empresarial

EDITORIAL

Dr. Miguel Angel García Gómez
PRESIDENTE DE OBSERVALEÓN

observaleón es una experiencia de observación urbana que desde 2003 en León, ha generado información de la ciudad para la ciudadanía, gracias al esfuerzo ciudadano de los representantes académicos, gremiales, empresariales, de un grupo de líderes de los distintos organismos, quienes han puesto su tiempo, su capacidad intelectual y su entusiasmo, en la construcción de este esfuerzo del Observatorio que hoy es una realidad.

En León, necesitamos aún trabajar para encontrar un equilibrio entre los actores ciudadanos y el gobierno local, debemos, por nuestra parte, mostrar que nuestro interés es básicamente el mismo que el de las autoridades que atienden los aspectos urbanos de León, debemos ser capaces de mostrarnos como un observatorio participativo, que genera conocimiento sobre los problemas urbanos, que pueda mostrar a la ciudadanía el estado que guardan los temas urbanos sobre la base de su investigación y observación exhaustiva, profesional, comprometida.

Este es el esfuerzo que observaleón ha realizado en sus más de once años de existencia, que hoy se muestra en este su quinto reporte.

Está en las manos de todos la posibilidad de transitar en León hacia la gobernanza como uno de los caminos posibles, que permita acortar las brechas que todavía persisten en el entendimiento entre gobernantes y gobernados. Esto también se observa en las ciudades, esto también es compromiso de los Observatorios Locales de México, seguiremos haciendo del Observatorio Urbano de León un espacio de investigación, de estudio, de trabajo de observación, de construcción de indicadores confiables en beneficio de León.

Durante 2013, Observaleón realizó tres foros cuyo objetivo principal fue proponer una reflexión ciudadana sobre algunos de los temas emergentes relacionados con el fenómeno urbano.

Ciudad metropolitana y Ciudad Histórica fueron los dos grandes temas que se propusieron, se invitó a especialistas locales e internacionales que pudieran aportar opiniones que significaran el inicio de la reflexión.

El primer Foro se realizó el 28 de febrero en el Aula Magna de la Universidad Iberoamericana León.

El éxito de este primer Foro se reflejó en la asistencia de 125 personas, correspondiendo el 36% a estudiantes y profesores universitarios; el 25% de los asistentes registrados fueron miembros del Colegio de Arquitectos de León, organismo miembro de Observaleón que participó en la organización de los foros; se contó con un 36% de asistentes entre profesionistas, miembros de Cámaras empresariales, Organismos de la sociedad civil y público interesado en el tema propuesto. En importante mencionar que por iniciativa de los estudiantes de la Universidad, el Foro se transmitió en tiempo real por las redes sociales, convirtiéndose en algún momento en trend topic, por el número de seguidores que alcanzó. Esto como una evidencia de la importancia de las redes sociales, pero también del interés que puede despertar la discusión ciudadana de los temas urbanos.

El evento tuvo dos momentos, en la primera parte el Dr. Miguel Angel García Gómez, Presidente de Observaleón presentó una ponencia sobre la Zona Metropolitana de León, y posteriormente se realizó un a mesa de trabajo con la participación de los Consejeros de Observaleón: Arq. Antonio Romo Fernández (CEIL); Mtro. Rafael Pérez Fernández (UIA); Ernesto Padilla González del Castillo (UIA).

Entre los aspectos más relevantes del Foro, se puede mencionar que en la actualidad, la condición metropolitana de León obliga a atender los problemas de dispersión, conectividad, distancias de desplazamiento y complejidad para la dotación de infraestructura y servicios urbanos, de forma coordinada con los municipios colindantes, que no deben ser vistos ya como tales sino como integrantes de una sola forma urbana.



Planeación metropolitana

Como "...exigencia ineludible para los gobiernos de estas grandes concentraciones poblacionales..." (Negrete, 2000)

Por medio de la creación de un *Instituto Metropolitano de Planeación*

Al que debieran probablemente emigrar el actual IMPLAN



...Los términos en que se definen las metrópolis no son del todo claros, empezando por el concepto de "zona metropolitana" aplicado en México y oficialmente adoptado por las instituciones federales

(MA. Eugenia Negrete Salas)

El segundo Foro se realizó el 9 de mayo en la Universidad De La Salle Bajío, con el título:

Centros Históricos ¿Vida y muerte de la memoria?

Contando con la participación de:

M.en Arq. Arturo Joel Padilla Córdova

Director del Fórum Cultural Guanajuato



EL PATRIMONIO ES:

Herencia que debemos salvaguardar porque pertenece a las siguientes generaciones de leoneses



En la ciudad que crece a la escala metropolitana, la atención a los problemas de la expansión periférica, centrados principalmente en la dotación de la infraestructura, equipamientos y servicios públicos, se suma la atención a la ciudad histórica, que es la parte consolidada formada por el centro histórico y los barrios tradicionales.

Siendo este uno de los temas emergentes más relevantes, sobre todo por la actual tendencia a la consideración de la expansión dispersa como problema urbano, en Observaleón nos hemos dado a la tarea de reflexionar sobre el papel de la Ciudad Histórica, con esta finalidad, los dos últimos Foros de 2013 estuvieron orientados a esta reflexión.

En el Auditorio Miguel Febres Cordero de la Universidad De La Salle Bajío se realizó el segundo Foro Observaleón, teniendo como invitado al especialista Arturo Joel Padilla, quien habló de la necesidad de atención que requieren los centros históricos como partes de la ciudad con una carga de patrimonio muy importante. Los temas más relevantes de la propuesta de este Foro son las siguientes:

- La Ciudad Histórica de León, es un bien patrimonial, depositario de la memoria de los leoneses y formadora de identidad, lo que hace necesaria su atención de forma integral en la que se deben atender los aspectos de patrimonio edificado, formación de ciudadanía en el respeto a los bienes patrimoniales.
- En el contexto metropolitano, la identidad es uno de los atributos culturales que se deben mantener, ya que en la ciudad actual, multicultural, la memoria local está en riesgo de ser relegada en favor de formulaciones más globales, si no se atiende su preservación.
- Los proyectos, programas y acciones que se emprendan para la salvaguarda de los bienes patrimoniales de la ciudad de León, deben tener un fuerte contenido social, ya que una de las condiciones para la conservación del patrimonio, es su apropiación por parte de la sociedad. Los habitantes del centro y los barrios históricos deben participar directamente en la toma de decisiones sobre cualquier actuación patrimonial.

El Tercer Foro se realizó el 23 de agosto en el patio de la Casa de la Cultura, gracias al apoyo del Instituto Cultural de León, contando con la presencia del especialista Internacional Fernando Carrión, quien dictó la conferencia magistral:

El rol de los Centros Históricos en las Metrópolis emergentes



FERNANDO CARRIÓN MENA, es una autoridad global en el tema, actualmente es Coordinador del Programa de Estudios de la Ciudad de FLACSO Sede Ecuador; Presidente de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos (OLACCHI); Concejal del Distrito Metropolitano de Quito y Editorialista del Diario Hoy.

Después de los dos primeros foros, en los que se planteó el tema de lo metropolitano, y posteriormente el de la Ciudad Histórica, ahora se trató de complementar con el punto de vista de un especialista de la talla de Fernando Carrión, con el fin de intentar focalizar los temas emergentes en la atención de la Ciudad Histórica en el marco metropolitano.

La asistencia a este tercer evento fue de 119 personas con perfiles similares a los de los dos primeros foros, haciéndose notar que si bien asistieron menos estudiantes que en los dos primeros eventos, en este tercero se contó con la asistencia de comerciantes organizados y miembros de los organismos ciudadanos encargados de la atención del Centro Histórico de León

Las aportaciones más relevantes de este evento, que forman parte a partir de entonces de las reflexiones de Observaleón son las siguientes:

- El patrimonio construido en las ciudades se entendía en un primer momento, a partir principalmente de la década de 1960, como un atributo, las normas y actuaciones patrimoniales se realizaban bajo este criterio.
- Los proyectos, planes y acciones en las zonas de patrimonio histórico se realizaban con criterios de restauración y conservación de los atributos materiales del patrimonio edificado y los centros históricos.

- Actualmente, en la complejidad de la globalización y el intercambio mundial, el patrimonio y los Centros Históricos no se deben atender en sus atributos, sino entenderlos a través de los actores patrimoniales.
- Los proyectos, programas y acciones, deben atender la problemática de los universos de interés de los actores patrimoniales, para que las intervenciones sean el resultado de la actuación en la sociedad y no sólo en la materialidad.
- Las ciudades que crecen hasta la escala metropolitana, se ven sometidas a presiones propias de la expansión, los Centros Históricos se convierten en la ciudad central de la metrópoli, con la complejidad que esto agrega a la atención integral.
- La identidad como formulación dinámica cultural, está sometida en la metrópoli a las presiones transculturales globales, mientras que en los Centros Históricos y Barrios Tradicionales, se manifiestan los materiales culturales locales.

La Ciudad Histórica de León es en sí misma un bien de Patrimonio Cultural, no sólo los edificios relevantes, sino la totalidad de sus calles, plazas y todo el conjunto que constituye el marco material de los actores patrimoniales leoneses, quienes como depositarios pero también usuarios y propietarios del patrimonio, tienen el compromiso de su salvaguarda.

Finalmente, la importancia de transferir a la sociedad la noción y el valor de patrimonio, son actualmente compromisos en el marco de la ciudad metropolitana, el derecho de propiedad patrimonial, no se limita a la propiedad material, monetaria o legal de los inmuebles y sitios relevantes, sino que es trascendida por la propiedad moral que tiene toda la ciudadanía en tanto que la Ciudad Histórica sigue siendo el corazón y el origen de León.



INFRAESTRUCTURA

Vialidades pavimentadas y sin tratamiento en la ciudad de León, en relación a otras ciudades.

Las vialidades que utilizamos día con día para desplazarnos en esta Ciudad conocidas como calles o bulevares, se denominan superficie de rodamiento, SCT las define como:

Conjunto de capas de material seleccionado, que reciben en forma directa las cargas del tránsito, y las transmiten a los estratos inferiores en forma disipada, proporcionando una superficie de rodamiento, la cual debe funcionar eficientemente. Las condiciones necesarias para un adecuado funcionamiento son anchura, alineamiento horizontal y vertical, resistencia adecuada a las cargas para evitar fallas y agrietamientos, además de una adherencia adecuada entre el vehículo y el pavimento aún en condiciones húmedas. Deberá presentar una resistencia adecuada a los esfuerzos destructivos del tránsito, de la intemperie y del agua.

Pavimento rígido.- Se compone de losas de concreto hidráulico que en algunas ocasiones presenta un armado de acero.

Pavimento flexible.- Se compone principalmente de una carpeta asfáltica, de la base y sub-base

FUENTE: MANUAL DE PROYECTO GEOMETRICO DE CARRETERAS, SCT



Además de las características físicas que deben cumplir los pavimentos descritas por el manual de la SCT, las vialidades integran un componente urbano básico, que es la conectividad, lo que permite la comunicación entre un barrio y otro, entre una zona con el resto de la ciudad, creando y fomentando las dinámicas urbanas que por ejemplo generan el comercio con el traslado de mercancías, la circulación de vehículos públicos, privados y bicicletas, así como el traslado y el recorrido por peatones.

Por lo que esta conectividad entre un punto y otro de la ciudad se ve afectado e incluso disminuido a causa de las condiciones físicas de estas vías de comunicación; pueden evitar el desarrollo de una zona urbana, frenar el crecimiento, aislar a los habitantes de una comunidad...

Sistema vial primario en León, Gto.

	Eje Metropolitano		Vía Primaria		Vía Interbarrio	
	Construida	No construida	Construida	No construida	Construida	No construida
Zona Urbana	70,405.20	308.11	69,426.13	7,632.40	90,284.03	17,054.52
Zona Oriente	17,248.41	47,428.94	30,754.55	40,643.24	34,788.90	101,931.12
Zona Poniente	9,525.18	24,302.59	17,558.84	32,157.93	3,145.59	36,886.60
Zona Norte	-	-	1,279.45	1,730.79	1,718.21	21,296.45
TOTAL	97,178.79	71,731.53	119,018.99	82,164.36	129,936.73	177,168.69
GRAN TOTAL		346,134.51	ML. construidos			
		331,064.57	ML. sin construir			

Fuente: Acervo Cartográfico IMPLAN 2013

Vialidades sin tratamiento en varias ciudades del país

CALIDAD DE VIALIDAD
(vialidades sin tratamiento)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
MUNICIPIO						
Ags				3.62%		
Chihuahua	42.86%			22.76%	29.58%	34.24%
Guadalajara	3.87%	1.43%	1.43%	1.43%		
Hermosillo	29.23%	29.12%	26.16%	24.74%		
León					23.43%	21.10%
Nogales	63.29%	51.62%				
Puebla	36.37%	35.14%	34.86%	33.20%	32.85%	
Torreón	8.99%	8.25%				
PROM.	30.77%	25.11%	20.82%	17.15%	28.62%	27.67%

INTERPRETACIONES:

Como podemos observar en la gráfica del sistema vial primario, quedan aún 331,064.57 ml de vialidades, entre eje metropolitano, vías primarias y vías interbarrios de las zonas urbanas de la ciudad de León, sin tratamiento alguno en su superficie, lo que ocasiona una reducción y una limitante entre el traslado de personas y mercancías, frenando la economía de la ciudad.

En comparativo con otras ciudades de la república, se ha ido abatiendo año con año el rezago de infraestructura vial, pasando de un 51% en el 2006 a un 21.10% para el 2013.



FUENTES:

MANUAL DE PROYECTO GEOMETRICO DE CARRETERAS, SCT
IMPLAN, SISTEMA DE INDICADORES PARA EL MUNICIPIO DE LEÓN
IMPLAN, ACERVO CARTOGRAFICO 2009
SINDES, 2013

INFRAESTRUCTURA

Ciclovías, sistema de transporte no motorizado en la Ciudad.

DESCRIPCIÓN DEL
INDICADOR:

El transporte privado, el automóvil, requiere costosas infraestructuras que repercute directamente en los impuestos, emiten a la atmósfera aproximadamente el 50% de las emisiones de CO2. La apropiación de la vía pública es clara, y no solo exigen prácticamente la totalidad de la vialidad, sino que a su vez demandan más infraestructura. con lo que indirectamente se genera una dependencia del automóvil y con esto los consecuentes problemas típicos en las Ciudades; incremento en las tasas de motorización, altos costos de infraestructura vial, gran necesidad de espacio para poder ubicar estacionamientos, dependencia energética, alta emisión de contaminantes, altas tasas de accidentes y mortalidad, etc.

¿Qué son las ciclovías?

No se trata de crear un carril reservado para que la gente se pasee los domingos en un horario determinado, hay que crear una red de vías alternas y seguras que permita al ciclista trasladarse de un lado al otro de la ciudad.

Javier Hinojosa (Presidente Pro Bici)



Las ciclovías son espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles, en los camellones o paralelos a las carreteras de acceso a las ciudades. Su utilización permite desarrollar el concepto de la bicicleta como un medio de transporte alternativo, el cual se presenta como solución concreta y factible a los problemas de congestión vehicular y contaminación ambiental; es una lástima que en México cuando se planea el crecimiento de las ciudades no se programen este tipo de alternativas; por otro lado se desarrollan un sin fin de obras viales, con costos sumamente elevados que únicamente solucionan el problema temporalmente para la minoría automovilista.

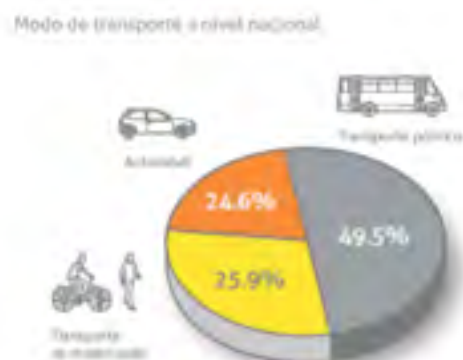
¿Por qué las autoridades en lugar de gastar grandes cantidades del presupuesto en este tipo de obras, no invierten en ciclovías que son mucho más baratas y si representan una verdadera alternativa para los habitantes? Nuevamente invitamos a nuestras autoridades, a reflexionar, ya que los ciclistas también deben ser tomados en cuenta.

El transporte no motorizado puede convertirse en un medio de hacer ciudades menos contaminantes

EL COSTO DE USAR AUTOMÓVIL

Privilegiar el uso del automóvil genera costos adicionales a las ciudades (externalidades), representados por la contaminación, accidentes, tiempos perdidos por congestionamientos, ansiedad social producto del ruido urbano, etc.

Estas externalidades, consideradas como costos no sólo económicos, pero medibles en estos términos, debe ser uno de los factores que motiven a promover acciones de estímulo al uso de transporte no motorizado.



MODO DE TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL

Acorde a datos del CTS México - Banco Mundial (2009), sólo el 24.59% del total de los viajes en el país se realizan en automóvil y el 72% de los autos en circulación transportan únicamente a 1.3 personas en promedio. El grueso de los viajes a nivel nacional sigue realizándose principalmente en transporte público (49.48%) y en segundo lugar transporte no motorizado (25.93%)

CUADRO 5. ESTIMACIÓN DE EXTERNALIDADES ASOCIADAS AL USO DEL AUTOMÓVIL EN ZONAS METROPOLITANAS SELECTAS DE MÉXICO, 2009 (millones de pesos).

ZONA METROPOLITANA	CONTAMINACIÓN LOCAL	CAMBIO CLIMÁTICO	ACCIDENTES	CONGESTIÓN	RUIDO	TOTAL
Valle de México	14,396	6,718	10,332	82,163	8,320	121,930
Monterrey	2,282	1,065	5,843	11,485	1,319	21,994
Guadalajara	2,795	1,304	4,970	10,635	1,615	21,319
Puebla-Tlaxcala	996	465	1,317	1,894	575	5,247
León	506	236	1,250	321	293	2,606
TOTAL	20,975	9,787	23,712	106,498	12,123	173,095

Fuente: Medina (2012).

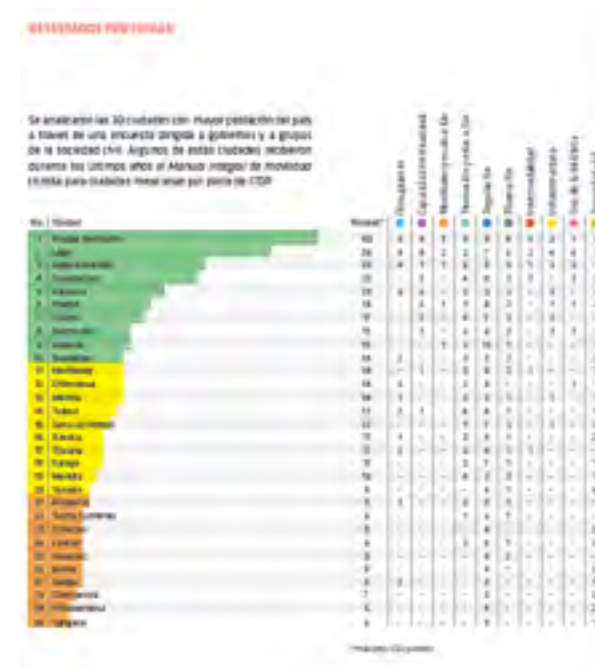
La ciudad de León cuenta con una red de ciclovías entre las más extensas de la República



La Cd. de León cuenta con 101.45 Km lineales, y en proyecto 101.89 Km más, con lo que entre la cantidad de ciclovías construidas y otros indicadores entre ellos la planeación, monitoreo y evaluación, promoción y educación, en un reciente estudio del ITDP Ranking, índice de ciudades, entre las 30 ciudades principales, León se encuentra en el No. 2. (ver gráfica)

En comparación con otras ciudades del mundo, consideradas como Bicycle-Friendly, entre ellas Copenhague, con una población de 1,967,727 habitantes, en la que el 44% de sus habitantes no poseen automóvil propio, ya que el 70% del costo de un vehículo son impuestos, unos 30,000 ciclistas al día utilizan una red de 416 Km.

Actual	Proyecto	
Querétaro	0	
Guadalajara	52 Km	127 Km
Bogotá, Colombia	120 Km	180 Km
León	101.45 Km	101.89 Km



Entre sus objetivos a corto plazo relativos al transporte en bicicleta se encuentran:

- Reducir los tiempos de los trayectos en un 15%
- Que el 50% de todos los viajes del trabajo y escuela sean efectuados en bicicleta (2010: 35%)
- Una reducción del número de accidentes a los ciclistas en un 70%
- 80% de los ciclistas que encuentren las rutas en buen estado (2010: 50%)

ASPECTOS SOCIALES

Los usos del suelo en el Centro Histórico de León

En 2013, Observaleón con el apoyo de la Universidad Iberoamericana León, realizó un ejercicio de investigación en el Centro Histórico, que consistió en trabajar en tres variables de observación:

- Registro de usos del suelo.
- Registro del estado de conservación de los inmuebles.
- Caracterización del perfil de los usuarios del espacio público que vive cotidianamente el Centro Histórico.

Es importante reconocer el apoyo que, por la vía del Servicio Social Profesional, la carrera de Arquitectura de la Universidad Iberoamericana apoyó este trabajo de investigación, como una muestra de que sí es posible la interacción entre organismos de la sociedad civil, como el Observatorio Urbano de León, y las Universidades. .

METODOLOGÍA

Para las dos primeras variables de interés se realizó un recorrido de verificación en las manzanas que forman la zona peatonal, elaborándose una lista indicativa predio por predio, tomando como base el plano de división catastral. Para cada uno de los predios se realizó un registro fotográfico del inmueble, con fotografía de la fachada.

Posteriormente se realizó un recorrido predio por predio para registrar en una cédula, el número de niveles, el estado de

conservación (Bueno, Regular,Malo), y el uso. Para el caso de los usos comerciales se registró el giro comercial específico (regalos, zapatería, colegio, estacionamiento).

Para el tercer aspecto por analizar, se realizó una encuesta a 135 personas, con la finalidad de conocer tanto el perfil como la percepción que los habitantes y visitantes de la ciudad tienen sobre la zona, se revisaron variables como las siguientes:

- Origen del visitante
- Frecuencia de la visita
- Tiempo de traslado
- Percepción de: seguridad, limpieza, referentes arquitectónicos, urbanos, etc.

Algunos de los resultados se presentan de forma resumida en este reporte.

Observaleón agradece a la Universidad Iberoamericana, y muy especialmente a las Arquitectas:

Yolanda Samantha Cruz García
Delia Alejandra Murguía Gutiérrez
Fabiola del Rocío López Quiroz
Yessica Celeste Suárez Tavizón

5 de febrero (entre Gante y Emiliano Zapata)							
Edificio	Local	Imagen	Giro Comercial	Hero de Niv	Dirección	Observaciones	Croquis
1 (2 niveles)	1		empanadas	1	5 de febrero #225	Estado del edificio, bueno.	
	2		acceso seg. Nivel depas	2	5 de febrero #223		
2 (2 niveles)	1		Colegio educadoras	2	5 de febrero #221	Estado del edificio, bueno.	
3 (terreno)	1		Estacionamiento zapateria Pietra	1	5 de febrero #219		
4 (1 nivel)	1		Escuela de educación especial y telesec	1	5 de febrero #217	Estado del edificio, bueno.	
5 (1 nivel)	1		Tienda	1	5 de febrero #215	Estado del edificio, regular.	
6 (2 niveles)	1		Colegio Isabel Allende	2	5 de febrero #213	Estado del edificio, bueno.	
7 (1 nivel)	1		Estacionamiento	1	5 de febrero #211B	Estado del edificio, bueno.	
	2		Zapateria	1	5 de febrero #211A		
	3		local solo	1	5 de febrero #211		
8 (1 nivel)	1		Reparación de electrodomesticos	1	5 de febrero #209	Estado del edificio, regular.	
	2		casa	1	5 de febrero #207		
	3		copias	1	5 de febrero #205		
	4		importadora	1	5 de febrero #203		
	5		telcel	1	5 de febrero #201		

Usos del suelo y estado de conservación.

Para el registro de usos del suelo, se elaboró un registro por calle como el que se muestra en la gráfica, que incluye la identificación por número de lote referido a un plano general de división catastral, el número de niveles que tiene cada inmueble registrado; una fotografía de identificación que permite el registro del estado de conservación exterior del edificio. El registro del uso específico de cada parte del inmueble, es decir, si en un inmueble se detectó una subdivisión con usos diferentes, o si el edificio tiene usos diferentes en cada nivel de construcción, esto también fue registrado.

Este trabajo permitió la lectura de caracterización de los usos del suelo en la zona registrada.

Uno de los primeros resultados observados, es la diferencia existente entre los predios del plano catastral y los espacios diferenciados por su uso, se presenta en la siguiente tabla el resultado de esto, se observa que existen un 53.57% más de usos en su relación con el total de predios del plano catastral. La subdivisión de predios para la optimización de rentas, puede ser una de las casas probables de la diferencia observada.

CALLES DE REGISTRO		TOTAL LOCALES	PREDIOS CATASTRALES
Uso	Giro		
5 de febrero (entre Gante y Emiliano Zapata)		15	8
Belisario Dominguez (entre Justo Sierra y Juárez)		12	7
5 DE MAYO (entre Madero y Pedro Moreno)		39	17
20 de Enero (entre Álvaro Obregón y Colón)		11	5
Juárez (entre Josefa Ortiz de Dominguez y Belizario Dominguez)		5	5
Emiliano Zapata (entre 5 de febrero y Francisco I Madero)		14	10
Donato Guerra (entre Madero y Pedro Moreno)		18	12
HERMANOS ALDAMA – PEDRO MORENO		20	12
HERMANOS ALDAMA (entre Pedro Moreno y Madero)		23	11
Plaza de Los Fundadores		32	13
Justo Sierra (Entre J.O. de Domínguez y Belisario Domínguez)		7	5
Francisco I Madero (entre Donato Guerra y Hermanos Aldama)			
TOTALES		196	105

Perfil del visitante

La caracterización del perfil del visitante se realizó sobre la base de los resultados de una encuesta aplicada en la zona peatonal y en la Plaza Catedral.

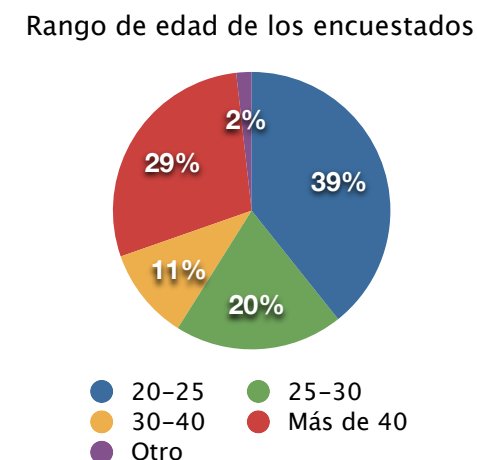
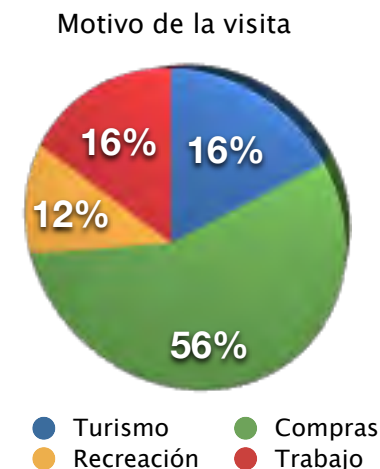
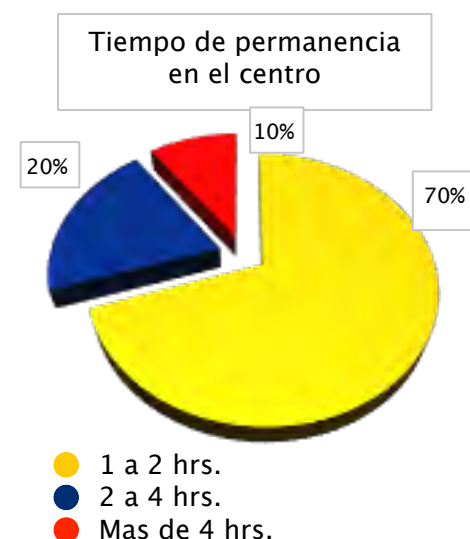
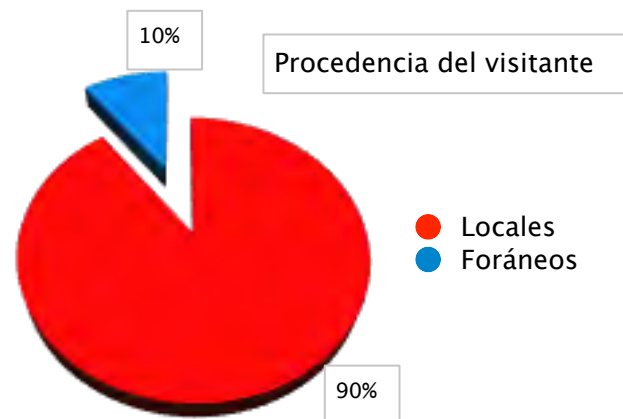
El total de encuestas aplicadas fue de 135, la muestra se ubicó entre las personas presentes en el espacio público que se pudieran identificar en rangos mayores a los 20 años. En los gráficos se pueden ver algunos de los resultados obtenidos en esta parte de la investigación.

Se pudo establecer, de acuerdo con los resultados, que la gran mayoría de los entrevistados, 90%, son habitantes de la propia ciudad, inclusive en la encuesta se preguntó sobre la colonia de origen, así como la frecuencia de las visitas al centro, o el tiempo utilizado en llegar y el tipo de transporte utilizado; en el caso de quienes utilizaron el transporte público se preguntó sobre el

múmero de transbordos realizado y el tiempo empleado en llegar.

En este reporte no se muestran estos resultados pero es importante mencionar que lo que este reporte nos permite como alcance, no incluye todos los resultados obtenidos.

Lo que si mostramos aquí es que el tiempo de permanencia es variable; quienes sólo permanecen entre una y dos horas, representan el 70% de la muestra encuestada, mientras que el 20% permanece entre 2 y 4 hrs. y sólo el 10% permanece más de 4 hrs. Por lo que toca a los motivos por los que acuden al centro, el 56% se refirió a compras, el 16% por motivos de trabajo o negocios, mismo porcentaje de los que tienen como motivo el turístico, es decir, el de conocer o visitar por este motivo específico, mientras que el 12% acude al centro como actividad recreativa o de utilización del tiempo libre.



Tres cosas que le no le gusten del centro:		
a2	b2	c2
Sucio algunas zonas		
A veces muy lleno	Inst. eléctricas	Sucio
McDonalds		Basura
Inseguridad	Tráfico	Robo de bicicletas
Biciestacionamientos	No hay eventos culturales	No hay buenos restaurantes
Hippies	Gente	Restaurant vegetariano
Inseguridad	Sucio	Gente
limosneros	Delincuencia	Sucio
Tráfico	Gente	No hay sombra
limosneros	Palomas	Vagabundos
No hay nada nuevo	No hay eventos culturales	Limosneros
Olores	Vigilancia	Inseguridad
Palomas	Señores hacen exhibición	Borrachos
Hippies	Ruido	No respeto
Baños	Malos olores	Basura
No hay sombrita	No bicicletas	Olores
Sucio algunas zonas	Tráfico	Basura
Gente irrespetuosa	Mercado Aldama	Limpieza
Gente	Trafico	Precios
Aglomeración	Estacionamientos	Limosneros

Aspectos cualitativos

La investigación tenía también como objetivo el conocimiento de la percepción de los usuarios sobre las condiciones generales del centro, así como de los lugares más significativos.

Tres cosas que le gusten mas del centro:		
a	b	c
calles cerradas	paseos	
zona principal	fuelle de los leones	catedral
Espacio publico	Billar	Comida
comercio	todo	
comida	cafés	precios
cebadina	cafés	cineteca
eventos	arquitectura	comida
escuela	comercio	iglesias
comida	tiendas	descansar
limpio	todo	gente
cebadina	gorditas	plaza principal
Expiatorio	Catedral	Teatro
comida	comercio	gente

En las tablas que se incluyen, se muestran algunas de las respuestas vertidas por los encuestados, que pueden servir como base de análisis para que, al confrontarlas con los datos cuantitativos, permitan una mejor caracterización de las condiciones generales del Centro Histórico, y la forma como lo perciben los leoneses y quienes lo visitan como el espacio público histórico más significativo de León.

CALLES DE REGISTRO		TOTAL LOCALES	PREDIOS CATASTRALES
Uso	Giro		
5 DE MAYO (entre Madero y Pedro Moreno)			
Comercio	33		
	Biba		
	Todo Moda		
	Super Soya		
	Flexi		
	Tesoro Oriental		
	Zapatería Janet		
	Zapatería Janet		
	Plaza de la mujer		
	Almacenes García		
	Del Sol		
	Calzado Kínder		
	Zapatería Liz Minelli		
	Zapatería Marco Vialli		
	Zapatería 3 Hermanos		
	Ropa		
	Tienda Telcel		
	Oxxo		
	Vertiche		
	Sport Palace		
	Gamers		
	Optica		
	Elektra		
	Pasillo Zapato		
	Óptica Devlyn		
	Casa Familia Guedeá		
	Calzado Charly		
	Sport Palace		
	Calzado Au Petit Jean		
	Mercería San José		
	Mercería San José		
	Edubye		
	Men's Factory		
Alimentos	3		
	Comida		
	Nieves		
	Lupillo's		
Servicios	3		
	CFE		
	Caja Popular		
	Abogados		

El trabajo incluye el registro pormenorizado a nivel de giro comercial y nombre del negocio, esta tabla es una muestra de la forma como se elaboró este registro.

La experiencia de este ejercicio, cuyos resultados se resumen en este reporte, muestran la forma como se puede articular el trabajo de una organización ciudadana como **Observaleón** con el servicio social profesional de los estudiantes universitarios.

La oportunidad que representa este tipo de trabajos es muy importante. La actuación colaborativa en trabajos de investigación de interés compartido se puede aún potencializar si este trabajo se integra a los proyectos municipales, o si se orienta a la investigación urbana que sirva de base para la elaboración de proyectos de actuación en la ciudad o de elaboración de políticas públicas.

El Observatorio Urbano de León surgió precisamente como un organismo de mediación entre el sector público y la ciudadanía. Este es el objetivo compartido, esperamos que el sector gubernamental tome la oportunidad que ejercicios como el que se presenta en este reporte, significa en el aprovechamiento de las potencialidades de los leoneses.

Dr. Miguel Angel García Gómez
Presidente de **Observaleón**

Forópolis es una asociación de profesionales, estudiosos y organizaciones relacionados con la planificación y la gestión de la ciudad y del territorio orientada a promover la participación ciudadana.



FORÓPOLIS + OBSERVALEÓN

Participación ciudadana



Forópolis es una organización nacional que se funda en la cd. de México en 2010, de acuerdo con su declaratoria fundacional: como un espacio social de liderazgo nacional y de influencia política en las decisiones públicas que afectan a los territorios y las ciudades, en el que confluyan los expertos que radican y laboran en las ciudades, los académicos que estudian los fenómenos socio espaciales y ambientales y forman a los nuevos especialistas, las organizaciones, sociales, empresariales, gremiales y académicas, los

actores económicos, los estudiantes y en general, todos los ciudadanos comprometidos con el desarrollo de su ciudad.

Observaleón es uno de los primeros observatorios urbanos fundados en el país. En León, este organismo fue formado en 2003 por acuerdo entre instituciones educativas, gremiales y empresariales que buscaron desde lo local, la implementación de las estrategias globales y nacionales relacionadas con el fenómeno urbano, en el que anticipaban como una de las mejores formas de hacer ciudad, la interacción estrecha entre los ciudadanos y

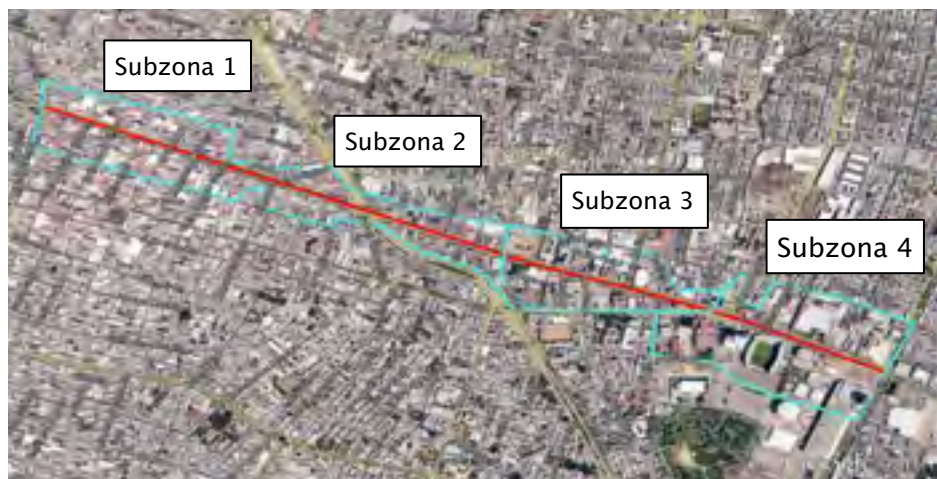
los gobiernos de sus ciudades bajo una idea muy sencilla: Los ciudadanos, en su cotidianidad, viven los problemas urbanos, los conocen, los producen y los padecen; los gobiernos por su parte, deben propiciar que las ciudades cumplan su propósito de permitir el intercambio entre los ciudadanos, procurándoles los espacios necesarios de convivencia y seguridad para esa cotidianidad.

La confluencia de objetivos convierte en un acto natural, la búsqueda de trabajo compartido, por esto:

A partir de este 2014, ambas organizaciones iniciamos un trabajo compartido, a través del cual se ampliarán las perspectivas y posibilidades de intercambio de información y experiencias; de construcción de programas y proyectos conjuntos; de integración y adaptación de políticas y estrategias y, sobre todo, de mejoramiento efectivo de las condiciones de vida y habitabilidad de nuestras ciudades.

(Declaratoria fundacional FOROPOLIS)

INVESTIGACIÓN ACADÉMICA



El trabajo de vinculación de Observaleón con la investigación que se realiza en el sector académico, se materializó en un trabajo de la **Maestría en Planificación y Desarrollo Urbano**, de la **Universidad Autónoma de Ciudad Juárez**.

El Consejero de Observaleón, Rafael Pérez Fernández asesoró la estancia de investigación que realizó el estudiante de esa maestría **Eder Roberto Reyes Soto**, quien estuvo en León realizando trabajo de campo para el trabajo: **Incidencia del sistema de transporte masivo Optibus en los usos de suelo**. El

siguiente texto está tomado del reporte de la estancia referida y realizada en nuestra organización:

Objetivo y justificación

El principal objetivo de la estancia de investigación realizada en la ciudad de León Guanajuato es conocer de cerca la experiencia del sistema de transporte Optibus y su impacto en el territorio, específicamente en los usos de suelo. Esto con la finalidad de generar un referente comparativo para el caso de Ciudad Juárez, ya que en meses pasados comenzó a funcionar la primera ruta troncal

de un sistema BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) en la ciudad.

Datos de estudio

La ciudad de León cuenta con un Sistema de Transporte Integrado (SIT) conformado por:

- 5 rutas troncales,
- 48 Alimentadoras
- 18 Auxiliares
- 30 Convencionales

Dichos elementos en tienen un recorrido en longitud de aproximadamente 65 km, además cuenta con alrededor de 65 estaciones a lo largo de las rutas troncales, así como algunas estaciones base que son puntos donde confluye la flota de autobuses que constituyen el sistema.

Para el caso de la presente investigación se analizó la Línea 1, que corresponde a la Av. Adolfo López Mateos, específicamente en el tramo de la Calle Miguel Alemán hasta el Blvd. Francisco Villa.

El polígono de estudio tiene una superficie de 110.50ha y está dividido por cuatro subzonas con las siguientes superficies:

- Subzona 1 26.75ha
- Subzona 2 26.58ha
- Subzona 3 23.85ha
- Subzona 4 33.31ha

Metodología

La metodología planteada para realizar la investigación consta de cinco actividades básicas que facilitaron la comprensión de la incidencia del sistema de transporte Optibus en los usos de suelo, así como detectar la dinámica que ha surgido en las actividades manifestadas en el territorio. Por lo tanto, se determinaron las siguientes actividades:

- Levantamiento de usos de suelo
- Entrevistas a locatarios
- Digitalización de información
- Interpretación y observación en campo
- Análisis de datos

Levantamiento de usos de suelo

Una vez que se delimitó la zona de estudio, se realizó un levantamiento de usos de suelo colindantes a la ruta troncal. El levantamiento de información se llevó a cabo en campo y se realizó manzana por manzana del tramo analizado. El procedimiento que se siguió fue el siguiente:

- Se consiguió una traza en formato de Autocad del Centro Histórico.
- Se identificó el tramo a analizar correspondiente a la Línea 1.
- Se fragmentó el tramo en cuatro secciones.
- Se imprimieron las secciones en tamaño doble carta.
- Se realizó el levantamiento manzana por manzana.

Los gráficos que se presentan corresponden al análisis de la línea 1, del Blvd. Adolfo López Mateos.

Se realizó la observación y registro de los usos del suelo, y se aplicaron encuestas con locatarios de la zona para conocer la percepción sobre el impacto del transporte en los usos del suelo.



Nota: Los gráficos del reporte que aquí se presentan son ilustrativos, la escala no permite la lectura, se presentan en el este documento como evidencia del trabajo de investigación.

Resultados, conclusiones y experiencias

Como se ha mencionado anteriormente, el análisis implementado en la Línea 1 correspondiente a la Av. Adolfo López Mateos se realizó por subzona para un mayor detalle, aunado a las diferentes características en materia de uso del suelo que presentaban los establecimientos colindantes a dicha ruta troncal.

Subzona 1 Tramo de Miguel Alemán a Donato Guerra

Para esta subzona los resultados en el levantamiento de usos de suelo fue en su mayoría la presencia de establecimientos activos, con una intensidad de uso significativa. Existen pocos locales comerciales en desuso y se localizó una vivienda colindante a la ruta troncal solamente.

Como resultado de las entrevistas se puede señalar que han existido algunos

cambios de uso de suelo de manera espontánea, sin embargo algunos locatarios mencionaron que el sistema de transporte Optibus no influye directamente en el uso del suelo.

Subzona 2 Tramo de calle Donato Guerra a calle Mérida.

En esta subzona se detectó un fenómeno muy relevante, ya que es la zona que cuenta con un mayor número de locales comerciales desactivados. El motivo por el que se encuentran así se desconoce en su totalidad, sin embargo se pueden observar una gran cantidad de locales con malla ciclónica cerrada y en su mayoría vandalizada con señales de graffiti.

Subzona 3 Tramo calle Mérida a Calzada de los Héroes.

En este tramo es donde se encuentra la mayor consolidación de los usos de suelo de la ruta troncal analizada, ya que en su

mayoría pertenecen a servicios de un nivel alto y de grandes superficies. Son pocos los giros que se encuentran en desuso o en condiciones de renta, tales como: locales comerciales, una mueblería de gran superficie y una plaza comercial

Subzona 4 Tramo de Calzada de los Héroes a Blvd. Francisco Villa.

Por último, la subzona 4 está caracterizada por el equipamiento regional que se localiza en el tramo, ya que están emplazados la Biblioteca Central y el Museo de Arte e Historia de Guanajuato, ambos equipamientos de categoría cultural; el Estadio de León, equipamiento deportivo a nivel estatal; las instalaciones de la Feria Expo y el Polifórum.

Además la zona cuenta con servicios de alto nivel y de grandes superficies, tales como: una compañía de seguros, bancos, restaurantes, una papelería de gran superficie, la distribuidora de la compañía Coca Cola, una

gasolinera y dos hoteles de grandes dimensiones, así como un perdido destinado a estacionamiento público.

Como conclusión final cabe mencionar que este reporte es de forma muy general con resultados basados en las entrevistas, observación de campo, levantamiento de usos de suelo, opiniones de personas residentes de la zona entre otros factores. Para un estudio más preciso se requiere de mucho más tiempo y personal capacitado para dicho análisis.

Los resultados ayudaron a entender la relación que existe entre el transporte y el territorio, específicamente en los usos de suelo. Asimismo, es importante resaltar que esta relación no es directa, es decir, siempre influirán distintos factores para cada caso en especial. En el caso de esta ruta troncal, ocurrieron fenómenos muy diversificados y distintos para cada subzona, lo que lo hace más interesantes y complejos a su vez.

PATRIMONIO CULTURAL

Notas metodológicas para una historia gráfica de las transformaciones urbanas de la ciudad metropolitana de León

Arq. Gilberto Piñeda Bañuelos

Profesor Investigador de la de la Universidad Autónoma de Baja California Sur

Cynthia de Lourdes Díaz Barajas

Egresada de la carrera de Arquitectura de la Universidad de Guanajuato.

La coautora de esta colaboración realiza su tesis de licenciatura para obtener el título de Arquitecto con un trabajo como el que aquí se resume.

La tesis será sobre la ciudad de León, el Observatorio Urbano de León participará con apoyo mediante información y asesoría al trabajo de tesis.

Una manera de contar la historia de las transformaciones urbanas de una ciudad es utilizando las fotografías históricas y actuales del paisaje urbano y sobreponiendo los planos históricos de su traza urbana en el plano catastral actualizado.

Para esto, es necesario observar el proceso demográfico que están viviendo las ciudades en el último medio siglo, cuando empieza el predominio de los urbanitas, y aclarar que la clasificación de localidad urbana considerada por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística en el Censo de Población y Vivienda 2010 son todas aquellas mayores 2 mil 500 habitantes, mientras que para el Sistema Urbano Nacional es considerada ciudad, aquellas mayores a 15 mil habitantes, clasificadas como centro urbano, conurbaciones y zona metropolitana; y según el Consejo Nacional de Población y la Secretaría de Desarrollo Social, existen en México “384 ciudades de más de 15 mil habitantes en el Sistema Urbano Nacional, de las cuales 59 son Zonas Metropolitanas, 78 son conurbaciones y 247 son centros urbanos. En estas 384 ciudades habitan 81.2 millones de personas, lo

que representa el 72.3 por ciento de la población, confirmando que el país es principalmente urbano” (SUN, 2012).

Los datos del censo de población y vivienda 2010 indican que Guanajuato tiene una superficie territorial de 30 mil 607 kilómetros cuadrados donde el 70% de la población es urbana y 30 % es rural, de un total de 5 millones 486 mil 372 personas (179 habitantes por kilómetro cuadrado), cuenta con 154 localidades urbanas donde sólo existen 32 ciudades (INEGI, 2010; SUN, 2012).

Siguiendo una metodología gráfica (PIÑEDA, 2013; DÍAZ, 2014), las transformaciones urbanas del siglo XX se pueden contrastar si se registran imágenes fotográficas actuales en el mismo lugar donde fueron tomadas las fotografías históricas de finales del siglo XIX y de la primera mitad del siglo XX que se encuentran en los archivos históricos; y al mismo tiempo se sobreponen los planos históricos de la traza urbana del siglo XVI al siglo XX, en los planos a actuales de la ciudad de León; imágenes como las que se muestran en esta síntesis presentada.

La metodología gráfica se sigue en cuatro pasos muy sencillos (PIÑEDA, 2013):

Primero: Seleccionar imágenes fotográficas históricas del patrimonio cultural edificado de la ciudad y barrios históricos de León; fotografías que se encuentren preferentemente en los archivos históricos que hayan sido tomadas en el siglo XIX o en la primera mitad del siglo XX.

Segundo: Una vez seleccionadas las fotografías históricas (el antes), realizar un recorrido por la ciudad y barrios históricos; y hacer la toma fotográfica aproximada en el mismo lugar que fue originalmente tomada (el ahora)

Tercero: Con ambas imágenes digitalizadas realizar una fotocomposición en formato Corel o Photoshop, para que en una misma imagen se observen las transformaciones urbanas de la ciudad y barrios históricos de León; y geo referenciar el lugar en que fue tomada la fotografía; y,

Cuarto: Seleccionar las imágenes de los planos históricos de la ciudad de León obtenidos de documentos y mapotecas de los archivos históricos, preferentemente, y escalarlos en el plano catastral actual y construir con los planos la evolución de mancha urbana de la ciudad de León a partir de la traza original ordenada en el siglo XVI.





Nos interesa mucho tu opinión y tu participación.
Contáctanos o envía alguna información que sea de
interés para la ciudad y la ciudadanía a:

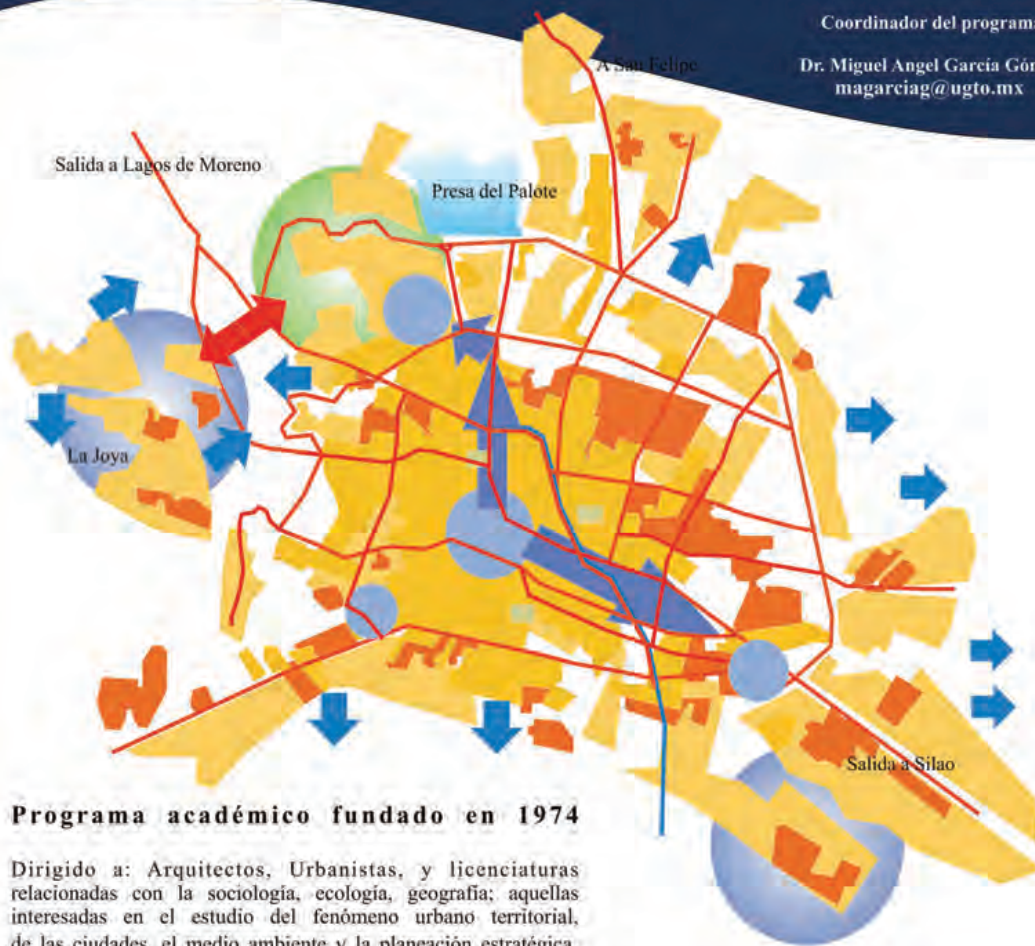
contacto@observaleon.org

[www. observaleon.org](http://www.observaleon.org)

MAESTRÍA EN PLANEAMIENTO URBANO REGIONAL

Coordinador del programa:

Dr. Miguel Ángel García Gómez
magarciag@ugto.mx



Programa académico fundado en 1974

Dirigido a: Arquitectos, Urbanistas, y licenciaturas relacionadas con la sociología, ecología, geografía; aquellas interesadas en el estudio del fenómeno urbano territorial, de las ciudades, el medio ambiente y la planeación estratégica.

Próxima Convocatoria mayo 2012

Informes: Departamento de Arquitectura
Av. Juárez No. 77 C.P. 36000
Tel. 01 473 10 20 100 ext. 2220 y 2294
mplanurbano@ugto.mx Guanajuato, Gto.



Universidad
de Guanajuato

UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO
DIVISIÓN DE ARQUITECTURA, ARTE Y DISEÑO

Posgrados **IBERO**

ARTE y Diseño

*Maestría en Diseño, Análisis
y Creación de Mensajes*

Maestría en Interiorismo Arquitectónico

Maestría en Arquitectura del Paisaje

Maestría en Diseño Fotográfico

Maestría en Centros Urbanos

20%
de descuento
EXALUMNOS

01 800 800 3637 ext. 1104 y 2009
promocion.posgrados@leon.uia.mx



UNIVERSIDAD
IBEROAMERICANA
LEÓN

LA RED UNIVERSITARIA MÁS GRANDE DEL MUNDO www.leon.uia.mx