

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de validez oficial de estudios de nivel superior según acuerdo secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1976.

Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
Maestría en Ciudad y Espacio público sustentable



Áreas Estanciales

Transformación sustentable del espacio público
en la Vía RecreActiva de Zapopan, Jalisco.

TRABAJO RECEPCIONAL que para obtener el **GRADO** de
Maestra en ciudad y espacio público sustentable

Presenta: **DALIA FERNANDA NG ALEMÁN**

Tutor **DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ**

Tlaquepaque, Jalisco. Agosto 2019

Resumen y palabras clave

Las urbes mexicanas carecen de suficientes espacios públicos de calidad para peatones y viandantes no motorizados, pues el modelo nacional de desarrollo ha priorizado la movilidad motorizada en la planeación urbana de las ciudades afectando negativamente la vivencia de la vía pública. En el municipio de Zapopan, Jalisco, los ayuntamientos recientes han desarrollado iniciativas institucionales enfocadas al uso de la bicicleta y a la dignificación del peatón como el Programa Banquetas Libres y la Vía RecreActiva, que opera desde el año 2004 a lo largo de algunas de las vialidades principales de la ciudad.

En este Proyecto Profesionalizante de Desarrollo o innovación se plantea una propuesta de Áreas Estanciales para el municipio de Zapopan, que aprovechen los recorridos de la dominical Vía RecreActiva para ofrecer nuevos sitios de descanso y disfrute a los paseantes y usuarios de estas rutas, al tiempo que mejoren la funcionalidad del mobiliario urbano y eleven la calidad de la imagen del espacio público. Las Áreas Estanciales (también conocidas como parques de bolsillo, mini-parques, pocket-parks o *parklets*) son una tipología de espacios públicos de pequeña escala pensados para que la población transeúnte descanse en un entorno confortable, seguro y vegetado, ganado al viario o a predios desaprovechados.

El proyecto desarrolla un modelo físico multifacético de mobiliario urbano que puede ser ubicado en diferentes puntos de la ciudad coincidentes con el recorrido de la Vía RecreActiva Zapopana. Este trabajo aprovechó los principios de la acupuntura verde para el diseño y apropiación del espacio público esperando aportar criterios de intervención urbana-arquitectónica repetibles en otras localidades. Esta propuesta responde directamente a una petición del actual Gobierno Municipal de Zapopan, que permite articular una iniciativa intersectorial Universidad-Sector Público para beneficio de la sociedad.

Palabras clave:

Áreas Estanciales, Espacio público, Sustentabilidad Urbana, Vía RecreActiva, Zapopan, Jalisco.

Abstract and key words

Mexican cities lack of enough quality public spaces for pedestrians, as the national development model has prioritized motorized mobility in the urban planning of cities, negatively affecting the experience of public roads. In the municipality of Zapopan, Jalisco, recent city councils have developed institutional initiatives focused on the use of bicycles and the dignity of pedestrians such as the Free Sidewalks Program and the Via RecreActiva, which has been operating since 2004 along some of the main streets in the city.

This Professional Development or Innovation Project, presents a proposal of *Stationary Points* for the municipality of Zapopan, that take advantage of the routes of the weekly Via RecreActiva in order to offer new places of rest and enjoyment to the passers-by and users of these routes, while improving the functionality of urban furniture and up-grading the quality of the public space image. The Stationary Points, (also known as pocket parks, mini-parks, or parklets) are a typology of small-scale public spaces designed for walking citizens to rest in a comfortable, safe and vegetated environment, won over the road or unused lands.

The project develops a multifaceted physical model of urban furniture that can be located in different points of the city coinciding with the route of Zapopan's Via RecreActiva. This work benefited from the principles of green acupuncture for the design and appropriation of public space, hoping to provide repeatable urban-architectural intervention criteria in other locations. This proposal responds directly to a request from the current Municipal Government of Zapopan, which seeks for the articulation of an intersectoral University-Public Sector initiative for the benefit of society.

Key words:

Stationary points, Public space, Urban Sustainability, Via RecreActiva, Zapopan, Jalisco.

Agradecimientos

Agradezco al Consejo de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por su apoyo económico y patrocinio para la realización de este Trabajo de Obtención de Grado llamado “Áreas Estanciales, Transformación sustentable del espacio público en la Vía RecreActiva de Zapopan, Jalisco”.

De igual manera, agradezco al Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), en especial al Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano, por su coordinación durante estos 2 años académicos.

Agradezco infinitamente al Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez por ser un excelente tutor, académico, y guía durante el desarrollo de este trabajo.

Sinceros agradecimientos al Mtro. Alberto de la Torre Agraz, que fungió como asesor para el desarrollo del modelo urbano - arquitectónico planteado y así mismo al Arq. Gabriel Michel por su apoyo y lectura del Trabajo de Obtención de Grado y finalmente a la Dra. Mónica Solorzano coordinadora del postgrado.

Agradezco a todos mis profesores que enriquecieron el conocimiento en las aulas sin duda excelentes profesores.

A todos los colaboradores de la VRAZ, en especial a la Dirección de Desarrollo Comunitario.

A mi esposo, familia y amigos por su apoyo sobre todo por todas las mañanas en la Vía Recreativa.

Índice

1. Planteamiento del tema

1.1 Delimitación del objeto de innovación	8
Ubicación en campos disciplinares	8
Definición de términos.....	9
1.2 Descripción de la situación-problema.....	12
Aspectos cuantitativos	12
Aspectos cualitativos.....	13
1.3 Importancia del proyecto.....	14

2. Encuadre contextual y marco conceptual

2.1 Antecedentes empíricos del tema	17
Urbanismo táctico	17
<i>Parklets</i> :.....	20
Arquitectura con contenedores	26
2.2 Referencias conceptuales del tema	30
Sustentabilidad.....	30
Sustentabilidad ambiental	31
Sustentabilidad social.....	31
Sustentabilidad urbana	32
Espacio público.....	33
Estancia temporal.....	34
Urbanismo táctico	34
<i>Parklets</i>	35
2.3 Descripción de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan.....	37

3. Diseño metodológico

3.1 Supuesto de trabajo	51
3.2 Preguntas generadoras	51
Pregunta principal	51
Preguntas Secundarias	51
3.3 Objetivos	53

3.4 Elección metodológica	53
3.5 Selección de técnicas y diseño de instrumentos.....	55
3.6 Cuadro de operacionalización de variables	57
4. Análisis, desarrollo de la propuesta y resultados	
4.1 Síntesis interpretativa de los datos analizados	58
Caracterización del estado actual de la Vía Recreativa de Zapopan	58
Análisis de contexto urbano.....	74
Dimensión social	113
4.2 Programa resolutivo.....	131
Para los modelos arquitectónicos-constructivos de Áreas Estanciales	131
Para la ubicación espacial urbana de las Áreas Estanciales	154
4.3 Diseño aplicativo de la solución	163
Prototipos de Áreas Estanciales	163
Propuesta de ubicación urbana del prototipo	173
Replanteamiento de rutas.....	182
Estimación económica preliminar.....	187
4.4 Factibilidad y validación	188
Con autoridades municipales.....	188
Con usuarios de la VRAZ en sitio propuesto.	196
Con propietarios y vecinos de Áreas Estanciales Permanentes.....	199
5. Conclusiones y recomendaciones	
5.1 Respecto de las Áreas Estanciales en el espacio público	202
Espacio público y sustentabilidad	202
Espacio público y mobiliario urbano	202
Espacio público y política urbana.....	203
5.2 En relación con el mobiliario y las funciones urbanas	203
Mobiliario urbano sustentable vs mobiliario urbano convencional	203
Integración de nuevos elementos utilitarios la imagen urbana.....	203
5.3 Acerca de las políticas públicas urbanas municipales.....	204
Zapopan, capacidades municipales del desarrollo urbano sustentable-	204
Integración operativa de las VRA metropolitanas	205

Programas a favor de la movilidad no motorizada y la animación cultural.....	205
6. Fuentes consultadas	
6.1 Referencias bibliohemerográficas.....	207
6.2 Referencias telemáticas	209
7. Anexos	
7.1 Planimetría del proyecto ejecutivo	212
7.2 Documentos oficiales	223

1. Planteamiento del tema

En este capítulo se presentan informaciones que ayudarán a comprender el origen de este trabajo, como lo son su ubicación disciplinar y su relevancia hacia la sustentabilidad.

1.1 Delimitación del objeto de innovación

Con base en la idea de que los espacios públicos recreativos deben fomentar el desarrollo positivo de la sociedad en diferentes aspectos, ya sea físicos, sociales, económicos, ambientales o culturales, este trabajo se enfoca en el desarrollo de modelos de Áreas Estanciales en la ciudad, con un planteamiento innovador repetible con la finalidad de proponer espacios útiles y adaptables que mejoren la exitosa trayectoria de la Vía RecreActiva de Zapopan, Jalisco.

Por medio del planteamiento estratégico de Áreas Estanciales, este proyecto integra aportaciones innovadoras para el desarrollo de nuevos criterios de solución espacial multifuncional de bajo costo económico para mobiliario urbano de descanso, mediante el empleo de un prototipo desmontable construido con materiales reutilizados de anteriores obras ya a través de la adecuación de contenedores marítimos de carga en desuso (*cargo shipping containers*). Lo anterior, considerando la urgencia de idear soluciones sustentables prácticas a los déficits de áreas abiertas que se presentan en todo el país.

Esta iniciativa aspira a generar un impacto positivo en el entorno de las comunidades de Zapopan a través de un prototipo arquitectónico que mejora la imagen urbana y la convivencia vecinal. También se busca que sus residentes y visitantes se identifiquen con el espacio público que ahora los rodea creando entornos de transición durante, al iniciar o finalizar el recorrido de la Vía RecreActiva y, al mismo tiempo, puedan apropiarse de él como si fuera un sitio que siempre hubiera estado ahí. Con este modelo se busca la transformación de determinados lugares públicos desaprovechados para convertirlos en un ámbito amable, útil y grato para todos.

En resumen, el objeto de innovación de este trabajo son las tipologías de áreas arquitectónicas edificadas como mobiliario urbano de descanso peatonal en el espacio público.

Ubicación en campos disciplinares

Para la realización de este proyecto fue necesario recurrir a diferentes campos del conocimiento, mismos que permitieron el óptimo desarrollo del planteamiento, pues se les integró interdisciplinariamente.

El **urbanismo** y la **planeación urbana** aportaron contenidos importantes para el desarrollo del modelo, como fueron los análisis de ubicación y delimitación de espacios a intervenir, el estudio de las demandas poblacionales que requieren cubrir los equipamientos urbanos, los criterios ambientales para el tratamiento vegetal de áreas abiertas e información técnica sobre los usos del suelo en los planes parciales de desarrollo urbano.

La **sustentabilidad urbana** fue de suma trascendencia en el tema, ya que orientó qué acciones colectivas de esta índole y con el arraigo de una conciencia ambiental en los propios actores se

impulsarían acciones como el reciclaje, la reutilización y la reducción de residuos, de igual modo el seguir con la propuesta de la implementación de intervenciones en el espacio público como lo son las Áreas Estanciales aumentaría el porcentaje de áreas verdes por habitante en la zona y les brindaría espacios recreativos de convivencia sana.

Esta disciplina contribuyó con nociones fundamentales basados en una sustentabilidad “fuerte”, misma que esté dirigida hacia la ecología, la cual requiere cambios sustanciales de comportamiento de la comunidad.

El paisajismo urbano resultó una referencia clave en este proyecto, ya que el fomento de espacios verdes en la ciudad y su correcta especificación otorgan no solo sombra y protección a sus actores, sino que brindarán un valor ecológico a la ciudad. El paisajismo urbano aportó a este proyecto lineamientos para el fomento, la protección y el aumento de la biodiversidad de la flora y fauna endémica, provocando así una oportunidad para que sus usuarios se reconecten con la naturaleza. Adicionalmente, esta disciplina proporcionó ideas clave para potenciar servicios ambientales, como lo son la mejora en la calidad del aire, la regulación del microclima urbano y el control de los escurrimientos durante temporales de lluvia.

La **gestión social del hábitat** intervino para facilitar procesos de participación vecinal e involucración ciudadana para proponer soluciones con base en un proceso de autogestión de los problemas del día a día de los actores involucrados. A su vez, en este caso se proponen puntos de reunión y sitios seguros planteados para la deseable apropiación vecinal de estos espacios antes desaprovechados.

Para este proceso fue necesario crear un lazo de empatía con los usuarios de la Vía RecreActiva ya que la gestión social no es un proceso dinámico de auto posición.

La **administración pública**, es el conjunto de actividades direccionadas a la gestión y aprovechamiento de los recursos necesarios para atender los intereses o asuntos de los ciudadanos, de sus acciones y sus bienes, generando bienestar común en este caso los recursos destinados a las intervenciones para el mejoramiento del espacio público comprenden elementos de carácter técnico, político y jurídico.

La **Arquitectura**, que es una disciplina que permite realizar la modelización espacial de objetos construidos habitables de manera integral brindándonos las bases funcionales y estéticas para el correcto proceso de su diseño. El conocimiento de lineamientos, bases y criterios arquitectónicos fue una herramienta que facilitó el desarrollo de este proyecto.

Definición de términos.

Existen conceptos que serán recurrentes a lo largo de este documento, entre los más destacados están:

Urbanismo Táctico:

El término urbanismo táctico se usa a menudo para referirse a intervenciones espaciales temporales de pequeña escala y de bajo costo que mejoran vecindarios locales.

Los autores lo definen como intervenciones a corto plazo destinadas a inspirar el cambio a largo plazo.

Se puede definir como intervenciones a corto plazo, que puede nacer con base a una solución local por parte de la ciudadanía y ser producto de una planificación local, que en la mayoría de los casos emergen de manera efímera en la traza urbana.

Parklets:

Modalidad de estación intermitente o permanente adaptada a un sitio en específico de dimensiones pequeñas, que consiste en una conversión de pequeñas superficies utilizadas normalmente como cajones de estacionamiento y los cuales son intervenidos para la creación de espacios recreativos que amplían la extensión recreativa de la arquitectura urbana de cada zona.

En este caso el término será utilizado como sinónimo de un punto de reunión, o Área Estancial, que cubra necesidades básicas de descanso, recreación y reunión durante un recorrido determinado.

Arquitectura efímera:

Objetos edificados y en muchos casos arte urbano enfocado a construir edificios o espacios que son pasajeros o que duran poco.

Arquitectura desmontable:

También conocida como arquitectura del momento es una tipología de arquitectura que cubre nuevas ideas sobre el espacio público, brindando una nueva percepción como agente social y cercanía con la naturaleza, que gracias a su ubicación intermitente en un punto distribuido en algún punto de la ciudad (en este caso un recorrido determinado) cubriendo necesidades inmediatas de los usuarios y permitiendo a los creadores de estas estructuras experimentar libremente con su diseño, fisonomía y flexibilidad.

Arquitectura con contenedores

Arquitectura economía rápida y modular con base a contenedores marítimos (fabricados con acero corrugado y una estructura de acero resistente) cuyo propósito inicial es el almacenar y transportar mercancías a gran distancia por medio marítimo, mismos que cuentan con las dimensiones necesarias de una escala humana adecuada para la proyección de espacios habitables.

Mobiliario urbano

Se le puede llamar aquel accesorio o piezas destinadas para su uso en la vía pública o espacios al exterior que cumplen varios propósitos, siendo sus requerimientos y materialidad de uso rudo con la capacidad de soportar los efectos climáticos y uso continuo, dentro de las tipologías de mobiliario urbano podemos encontrar bancas, botes de basura, ciclo puertos, paradas de autobús, bebederos, luminarias urbanas, señalamientos, etc.

Azoteas verdes

Una azotea verde o cubierta vegetada es la instalación parcial o totalmente ajardinada en la cubierta, estructuras, azoteas o en un medio de cultivo prefabricado, los también reconocidos como techos vivientes o techos ecológicos, ofrecen a las edificaciones e incluso a la ciudad varios valores, que

representan una extensión de área vegetada del antes existente o planeado, a su vez una cubierta vegetada aporta valores medio ambientales a la construcción o espacio en donde se encuentra.

Espacio público:

Se identifica como una porción del territorio urbano que es propiedad social donde las personas pueden permanecer y desplazarse libremente. Se caracteriza por ser un lugar visible y accesible para todos, mismo en donde un grupo de personas pueden llegar a identificarse y apropiarse socialmente de él. El espacio público es un lugar de relación y de contacto entre sus visitantes, espacio de animación urbana y en muchos casos de expresión comunitaria; estos espacios abiertos, por su naturaleza se pueden dividir en espacio público de propiedad privada (inmuebles destinados a otros fines y usos específicos) y el espacio público de propiedad pública (sujetos al interés común y son parte importante de la ciudad).

Actividades estacionarias:

Se habla de las actividades o modo de uso del espacio público, reconocido por sus usuarios regulares, estas actividades son definidas por las personas en relación de un sitio en específico, se puede decir que es lo que sucede en un espacio de manera esporádica y sin el estricto uso implantando por un factor externo.

Vía Recreativa (VRA):¹

Es un concepto de esparcimiento y recreación para los habitantes, en específico de los zapopanos de todos los rangos de edad, que propone una conversión de la ciudad en un festival deportivo, cultural y recreativo, el cual se lleva a cabo todos los domingos y días festivos del año cuando algunas avenidas y calles de la ciudad se clausuran temporalmente a la circulación de automotores y se ofrecen exclusivamente para el tránsito no motorizado de ciudadanos interesados en disfrutar las vialidades como espacio público accesible.

Ciclo puerto:

Bici puertos o también conocidos como anclajes se caracterizan por ser módulos de mobiliario urbano fijo que facilitan el resguardo ordenado de las bicicletas dentro del espacio público.

Apropiación social del espacio público:

Se refiere a la capacidad de los habitantes a desarrollar un sentimiento de pertenencia a espacio en particular, este sentimiento conlleva actitudes de preservación y cuidado del espacio, el cual consideran como una extensión de su hogar.

Movilidad Urbana:

La movilidad urbana se refiere al conjunto dinámico de los distintos desplazamientos que se generan dentro de un sector en específico a través de un conjunto de redes de conexiones locales, refiriéndose a la forma de transportarse de los ciudadanos que habitan una localidad. Este concepto engloba los medios de transporte, el espacio físico y los habitantes.

¹ Se abreviará la Vía RecreActiva con las siglas VRA y se utilizarán las siglas VRAZ para referirse a la Vía RecreActiva de Zapopan

Diseño Industrial:

El diseño industrial es la rama del diseño que se enfoca junto con parámetros de ergonomía y antropometría al desarrollo estético y funcional de mobiliario, automotriz, textiles, bisutería, etc. En este caso el área del diseño industrial está enfocado al diseño de mobiliario urbano.

1.2 Descripción de la situación-problema

La situación problema que pretende resolver este trabajo es la escasa e insuficiente cantidad de puntos de descanso en el recorrido diario de los habitantes dentro de la ciudad. Enfocándonos especialmente en el municipio de Zapopan, esta carencia de equipamiento mobiliario urbano se refleja igualmente en los pocos puntos de reunión que ofrece la Vía RecreActiva (VRAZ) durante su funcionamiento, asunto que resta calidad a la experiencia que viven los usuarios del programa.

Aspectos cuantitativos

A pesar de sus más de 50,000 usuarios, la VRA de Zapopan cuenta con un menor número visitantes en comparación a la VRA de Guadalajara que por su longevidad, puntos de interés y extensión atrae a más personas cada domingo y día festivo, el municipio de Zapopan cuenta con aproximadamente un millón trescientos noventa mil habitantes, que en relación con la VRAZ solo el 3.6% de sus habitantes la visitan, sin embargo en Guadalajara con un dato de millón y medio de habitantes es visitada por más de 110,000 usuarios, presentando un 7.1% de la población.

Si abordamos las características físicas de ambas vías, como programa metropolitano la VRA cuenta desde el 2009 con 63 kilómetros, mismos que en su recorrido por Guadalajara incluye 28 kilómetros de vialidades de la municipio, mismos que representan el 44% del total del programa metropolitano, estos 28 kilómetros se caracterizan por estar conectados sin ninguna interrupción o separación física en su recorrido, permitiendo durante su periodo, un nexo entre distintas colonias de la ciudad que presentan diferentes estratos económicos, por otro lado la VRAZ cuenta con 3 rutas, —la Ruta Patria, la Ruta Sur y la Ruta Tabachines— sin conexión física entre ellas, en sumatoria, estas tres rutas suman una longitud de aproximadamente 25 kilómetros (menor en longitud que la VRA de Guadalajara), estas tres rutas están segregadas completamente una de la otra, siendo que la Ruta Sur cuenta con el mayor número de usuarios muy relacionada a que ésta la más larga y la ruta que dio inicio a la VRAZ, de igual modo la Ruta Sur esta físicamente conectada con la VRA de Guadalajara, convirtiéndola así, en la más popular de estos tres trayectos, la Ruta Tabachines solo cuenta con 10% de usuarios que utilizan la VRAZ, esta ruta sin duda es la más abandonada por los usuarios y por el plan de activaciones de todo el programa, esta ruta se encuentra ubicada en la colonia de Tabachines misma que cuenta con un nivel socio-económico medio bajo y presenta pocos parques o espacios públicos atractivos en su recorrido, pudiendo esta ser una ruta mucho más extensa, con atractivos públicos importantes y conectada con otros trayectos tanto de la VRAZ como con la de Guadalajara.

La Ruta Patria, es una ruta privilegiada en algunos sentidos, ya que a pesar de representar solo el 34% de los usuarios del total de la VRAZ es la que despliega más disparidad entre las colonias que comunica, siendo que en su recorrido incluye colonias de nivel socio económico alto como lo son

Altamira, Colomos Providencia y Lomas del Bosque y colonias de bajo estrato económico como lo es Atemajac del Valle.

También un tema de importancia son los aspectos de valor patrimonial dentro del recorrido de la Vía RecreActiva de Zapopan, La VRA Zapopana no cuenta con suficientes atractivos patrimoniales como lo tiene la de Guadalajara, en la VRAZ solo se pueden mencionar el Mercado de Atemajac, (punto emblemático para la ciudad), el parque ecológico El Ixtepete,(que se encuentra en muy al estado y no es un atractivo relevante), lo que sí es importante mencionar es que en sus diferentes rutas la VRAZ cuenta con una red de parques de escala importante que son grandes atractivos, pero no precisamente de valor patrimonial, siendo que el programa de Guadalajara aunado a sus 19 puntos de activación recorre en sus trayectos puntos emblemáticos de valor histórico de la ciudad como lo son:²

La Rambla Cataluña, Glorieta de la Minerva, El Paraninfo de la U. de G. (Museo de las Artes), El Templo Expiatorio, Casa Vallarta, Los Arcos de Guadalajara, Museo José Clemente Orozco y el Monumento Niños Héroes.

Con esta información podemos concluir que la Vía de Guadalajara es un programa más consolidado, más popular, más compacto y sobre todo más conectado entre sí en comparación del programa de la Vía RecreActiva de Zapopan.

Aspectos cualitativos

Enfocándonos en un aspecto negativo de relevancia que presenta la Vía RecreActiva de Zapopan, es importante profundizar que su naturaleza se caracteriza por ser una ruta fragmentada e inequitativa, siendo que la ruta Tabachines se encuentra prácticamente abandonada tanto de usuarios como de activaciones por parte del programa, si hablamos de estas rutas fragmentadas no existe una unión física entre las tres rutas que ahora forman parte de la Vía RecreActiva metropolitana de Zapopan, aspecto negativo para aquellos que disfrutan de recorridos de mayor prolongación, y en cierta parte es causante de una fragmentación de la ciudad sin congruencia y unión entre ellas.

Si hablamos de la calidad de la Vía RecreActiva, dentro de algunos tramos de los diferentes recorridos las zonas arboladas con amplias sombras y el mayor número de activaciones son ofrecidos en los tramos de los recorridos de colonias con mayor nivel socioeconómico, pero en otros casos como lo son la Ruta Sur y la Ruta Tabachines hay zonas con un déficit de espacios enfocados a la recreación y al descanso durante el recorrido, mismos que potencializarían y mejorarían la experiencia de los usuarios, y al mismo tiempo serían catalizadores y podrían enfocarse a la mejora de la economía de locales comerciales que se encuentran en la ruta; posterior a esta observación es importante realizar un análisis de cuáles son los sitios con potencialidad para instalar temporalmente estaciones de descanso y recreación que mejoren el trayecto.

Otro aspecto relevante es la longitud de la Ruta Tabachines, en 2019 esta Ruta solo cuenta con 1.8 km de trayecto, siendo que esta Ruta en su inicio incluía un trayecto de 8 kilómetros, que incluían El

² Con el termino atractivos patrimoniales se refiere a los bienes patrimoniales, elementos urbanos y arquitectónicos, que forman parte de la historia, cultura y paisaje de la ciudad.

Lienzo Charro Zapopan - Avenida Hidalgo - 5 de mayo - Industria - Avenida los Laureles - Dr. Luis Farah - Enrique Díaz de León - Miguel Amaya - Gral. Agustín Olachea - Lic. Luis Manuel Rojas - J. Aguirre E. - Periférico Norte – Av. de los Tabachines - Paseo de los Frambuesos (MILENIO, 2016-) y que, a pesar de iniciar desde la Unidad deportiva Ángel “El Zapopan” Romero y el Parque canino Tabachines, hoy en día no cuenta con la suficiente longitud para ser tan atrayente como lo son las demás rutas.

1.3 Importancia del proyecto

La relevancia de este proyecto radica en que se trata de una propuesta de solución a un problema real concreto. El trabajo se vincula directamente con entidades gubernamentales locales y ensaya la introducción de nuevos modelos de mobiliario urbano sustentable en un municipio.

El trabajo parte de una petición puntual por parte del Gobierno Municipal de Zapopan 2015-2018, en específico de la Dirección de Construcción de Comunidad del municipio de Zapopan, solicitando y dejando claro, su inquietud por ofrecer dentro de las diferentes rutas de la VRZA una cantidad de puntos enfocados al descanso para el disfrute de sus usuarios, siendo también un atrayente importante para usuarios nuevos y de otros rangos de edad, en específico adultos mayores; esta petición se articula como una iniciativa Universidad-Sector Público para el beneficio de la sociedad.

La apropiación social de la Vía RecreActiva, demuestra que la integración familiar, la activación física, el activismo cultural y la conciencia ambiental son ideales para ser desarrolladas en el espacio público. Actualmente, este proyecto es un caso de éxito que ha beneficiado la vida de más de 50,000 habitantes, permitiéndoles explorar y disfrutar sus espacios públicos, y del mismo modo les ofrece la oportunidad de vivirlos en otro ámbito en donde el personaje principal es el humano.

Actualmente existe un déficit de espacios públicos abiertos con enfoque al descanso que se integren en la vida diaria de los habitantes de las urbes, el desarrollar Áreas Estanciales que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos abre un panorama de oportunidades como lo son la integración al recorrido de estas estaciones a la rutina de vida, un espacio verde seguro donde reunirse, esperar y descansar, un espacio que permite potencializar la VRZA brindándole a los usuarios un escenario de usos y actividades.

Como se mencionó antes, actualmente en el municipio de Zapopan, existe un déficit de áreas verdes siendo su cifra correspondiente tan solo 4.8m² por habitante hasta 2018, por lo que esta carencia de espacios destinados al descanso son inexistentes en el recorrido de la VRZA, espacios que puedan otorgar a los usuarios de la VRZA espacios seguros y formales de descanso dentro de la actividad dominical; al desarrollar un modelo adaptable de Áreas Estanciales mejoraría la imagen urbana, la calidad de vida de los habitantes y también potencializaría la experiencia dentro de la VRZA, permitiendo a niños y a usuarios de edad adulta prolongar y aumentar su asistencia a la Vía, de igual modo, la implementación de este modelo, abre un panorama de oportunidades como lo son la integración al recorrido de estas estaciones a la rutina de vida, un espacio verde seguro donde reunirse, esperar y descansar, un espacio que permita potencializar la VRZA brindándole a los usuarios un escenario de usos y actividades.

Las Áreas Estanciales son paradas puntuales ubicadas en puntos estratégicos de la ciudad y como apoyo a la VRAZ también se encuentran en el trayecto de las diferentes rutas, este modelo de estación no solo mejoraría la experiencia del recorrido a peatones, ciclistas o cualquiera que sea el modo de desplazarse en la VRAZ, sino que al mismo tiempo sería un detonante para la integración de nuevos partícipes al recorrido ahora tan concurrido. De igual modo, ayudaría a negocios locales mexicanos a mejorar su situación económica al tener más afluencia y al verse beneficiados por el acompañamiento de estaciones de descanso que permitan periodos de permanencia más prolongados a los usuarios, que de igual modo abren una oportunidad al desarrollo de nuevas tipologías de espacios públicos temporales, que permite una oportunidad de innovación de diseño, materiales, funciones y dispositivos dentro de este modelo.

La preferencia de los usuarios a esta vía radica en los servicios que se encuentran en los corredores de las Vías RecreActivas, en su mayoría se distinguen servicios y comercios que fomentan el flujo económico o espacios destinados a organizaciones sociales que buscan generar actividades culturales. Ambas variantes en conjunto generan una alta actividad en el espacio, convirtiendo a la Vía en un lugar que invita a la permanencia y el descanso, fomentando la convivencia comunitaria lo que termina fortaleciendo los vínculos entre la sociedad (IMEPLAN, 2018).

Es importante mencionar el valor económico que aportan las Áreas Estanciales, ya que este modelo de puntos urbanos de descanso puede actuar como una herramienta atrayente a una cantidad mayor de público, mismo que podría activar económicamente locales comerciales que se encuentren en el recorrido de la Vía.

Existe una gran necesidad de estaciones de descanso que se caractericen por su flexibilidad, inclusión, seguridad, que vayan de la mano con requerimientos básicos como lo son: protección al medio natural, espacios destinados para las mascotas, espacios de descanso, puertos de bicicletas, arbolado y vegetación que permita el contacto con la naturaleza, etc. Que de igual modo ofrezca a las autoridades municipales un proyecto de mobiliario urbano susceptible de alojar actividades que hoy no tienen un buen lugar para desarrollarse.

Enfocándonos en la aportación urbano-arquitectónica que el desarrollo de Áreas Estanciales podría representar, se puede llegar al detalle de fundamentos básicos de diseño que aumenten las tipologías de intervenciones efímeras que existen hoy en día en el espacio público, también con base a este modelo se podrían crear estaciones desmontables que, en conjunto con el mobiliario, los materiales reutilizables, y tecnologías en pro del medio ambiente, brinden un valor sustentable al proyecto.

Si nos enfocamos a la aportación ecológica que tiene este proyecto, podemos mencionar que la interacción con la naturaleza es un aspecto de gran relevancia de la vida del ser humano, el estar en contacto con la naturaleza, no solo fomenta el ejercicio, sino que contribuye a mitigar el sedentarismo en la vida de los habitantes, y al mismo tiempo disminuir enfermedades ligadas a este patrón de falta de actividad física.

Es así como, proyectos como las Vías RecreActivas, van más allá de solo el fomento de la movilidad no motorizada, también son herramientas para proveer de espacios de recreación, esparcimiento, y convivencia que buscan tejer comunidades más fuertes dentro de la ciudad o rehabilitar

comunidades donde la interacción personal esta fracturada por el modelo individualista que prepondera en la sociedad actual (IMEPLAN, 2018).

2. Encuadre contextual y marco conceptual

Este segundo capítulo refiere casos pertinentes de intervenciones de escala pequeña que otras ciudades han construido para elevar la calidad de sus espacios públicos. También se revisan aquí las principales aportaciones del conocimiento disponible que sirven de apoyo conceptual para la realización de este proyecto.

2.1 Antecedentes empíricos del tema

A continuación, mencionaremos casos de referencia que sirvieron de pauta al presente proyecto, esta información previa facilitó la evolución del proyecto y permitió también dictaminar lineamientos básicos de los alcances, aquí se presentarán experiencias relacionadas con la creación de nuevos espacios urbanos para el descanso, por eso se refiere primero el movimiento urbanístico conocido como Urbanismo táctico pues se trata de una corriente de intervención constructiva pionera en el mejoramiento sustentable de las ciudades. Posteriormente se enlistan algunos casos puntuales que ilustran modalidades de Áreas Estanciales y que demuestran los impactos positivos que generan.

Urbanismo táctico

Según Ethel Baraona y Paco Gonzalez (2011) definen el urbanismo pop up o urbanismo táctico de esta manera, *“Tactical urbanism uses the city as a site of experimentation, deploying pop-up parks, vacant retail reuse, or unsanctioned street furniture as way to reprogram the urban realm. The practice traditionally takes an activist position in relationship to environmental, political, cultural and economic factors.”*³, de donde infieren que el urbanismo táctico usa la ciudad como un sitio de experimentación, permitiendo el despliegue de parques emergentes, la reutilización de locales vacíos o mobiliario urbano como una forma de reprogramar la funcionalidad del ámbito urbano.

El sentido profundo del urbanismo táctico se basa en la idea de mejorar la habitabilidad de nuestras ciudades. Al utilizar la calle y el espacio público como un escenario para prácticas espaciales pequeñas y activistas, se potencia un enfoque participativo de la población local que busca recuperar la calle para sus habitantes e inducir cambios a largo plazo en las ciudades.

Según la guía *“The Planner’s Guide to Tactical Urbanism”*, los autores definen el urbanismo táctico como intervenciones a corto plazo y a pequeña escala destinadas a inspirar el cambio a largo plazo.

Agregando esa táctica, el urbanismo como un enfoque de construcción de la ciudad aplica cinco características:

1. Un enfoque deliberado y gradual para instigar el cambio.
2. Una oferta de ideas locales para la planificación local de desafíos.

³ El urbanismo táctico utiliza la ciudad como un sitio de experimentación, desplegando parques emergentes, reutilización de locales vacantes o mobiliario urbano como una forma de reprogramar el ámbito urbano. La práctica tradicionalmente toma una posición de activista en relación con factores ambientales, políticos, culturales y económicos (traducción propia).

3. Compromiso a corto plazo y realista con esperanzas de heredar a generaciones futuras la responsabilidad y sentido de apropiación y mejoramiento del espacio.
4. Bajo riesgo, posiblemente con una alta recompensa.
5. El desarrollo del capital social entre ciudadanos, y la construcción de organizaciones capacidad entre instituciones públicas / privadas, organizaciones sin fines de lucro / ONG, y sus constituyentes

Puede ser difícil comparar proyectos de urbanismo táctico: cada uno es muy específico según el contexto y el proceso a través del que se desarrollan. Sin embargo, existen algunos parámetros que las intervenciones tienen en común.

Dentro del urbanismo táctico existen parámetros importantes a considerar para aumentar las posibilidades de éxito de las intervenciones como lo son:

1. Potencializar las iniciativas ciudadanas

Existen iniciativas por parte de la ciudadanía que son una clara expresión de la carencia de los espacios públicos. Estas iniciativas deben ser aterrizadas y potencializadas por medio de planificadores urbanos, ya que esto garantiza un sentido de la identidad y óptima apropiación del espacio público.

2. Demostrar los alcances y posibilidades de uso del espacio público.

Es necesario que las ciudades alienten el desarrollo de nuevos modelos de intervención mismos que integren aspectos sociales y económicos donde se promuevan los usos temporales que se pueden necesitar

3. Adaptar las ideas al contexto

Dentro de la planeación urbana se deben considerar aspectos integradores en donde la intervención, como proyecto, puede responder a las condiciones locales y al contexto de su propia ciudad con la idea clara de que las condiciones que hacen que un proyecto temporal tenga éxito en una ciudad puede no estar presente en otra.

4. Usar recursos existentes

Usar los recursos existentes y aprovechar las políticas actuales y los recursos de propiedad pública para respaldar y promover nuevas ideas.

Imagen 1: Urbanismo táctico, DEMONSTRATING WHAT'S POSSIBLE



Fuente: Zflanders, en Pfeir,2012

Imagen 2: Urbanismo Táctico



Fuente: Krista Jahnke, en Pfeir,2012

Imagen 3: Urbanismo táctico, recursos existentes



Fuente: New York City DOT, *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, 2013.

El urbanismo táctico ha demostrado tener potencial para ser incorporado dentro de la práctica profesional de planificación urbana. Los proyectos a pequeña escala permiten a los planificadores observar las intervenciones sobre el terreno y realizar ajustes antes de dedicar el tiempo y los recursos necesarios para completar proyectos a largo plazo. Este modelo puede ser usado como mecanismo para involucrar a los ciudadanos en el proceso de construcción de ciudades, brindando la oportunidad de mejorar la capacidad de respuesta de los departamentos de planificación, permitiendo que los proyectos se desarrollen gradualmente y que hagan uso de los recursos locales de manera más efectiva y creativa.

Parklets:

Los *parklets* son una modalidad de intervenciones en el espacio público que comparten similitudes con las Áreas Estanciales propuestas, mismas que pueden crear pautas en el diseño, como los son su posibilidad de adaptabilidad a espacios reducidos, el empleo de materiales reciclados, su capacidad de desmontaje, y otros.

En las páginas siguientes se mencionarán antecedentes de *parklets* sobresalientes en los panoramas internacional, nacional y estatal que resultan útiles de referir por que muestran soluciones originales a las necesidades de pequeños espacios urbanos para el descanso.

Dentro del modelo de intervención de *parklets* existen parámetros importantes para su consideración en el desarrollo del modelo a diseñar.

1 Análisis y descripción

La tipología de los *parklets* consiste en crear un espacio público temporal o permanente en el espacio de un cajón de estacionamiento, sus orígenes surgen gracias al reclamo de la ciudadanía del espacio del peatón a la dominancia del automóvil.

2 Emplazamiento

en relación con el proyecto esta tipología otorga una opción práctica, económica y adaptable a muchos puntos de la ruta, que gracias a su dimensión reducida puede incorporarse a la traza urbana sin afectar el flujo de la ciudad y sus participantes.

3 Accesibilidad

Esta tipología cubre necesidades básicas para los peatones y los usuarios con discapacidad como lo son, usuarios en sillas de ruedas, invidentes, sordos; Además de brindar una opción incluyente, que permite momentos de transición en los trayectos diarios de sus actores.

4 Requerimientos

Este tipo de espacio público no demanda un exceso de equipamiento urbano, ya que su tipología lo hace sencillo y se presta para la utilización de materiales reciclados y reutilizables.

5 Áreas ajardinadas

Las áreas ajardinadas son menores, y por lo general están concentradas en jardineras, existe la opción de arbolado de pequeña escala que acompañe a la vegetación ornamental existente, en muchos casos esta tipología está enfocada a los huertos urbanos, actividad que fomenta la reproducción y consumo de vegetales germinados por la misma población.

Antecedentes internacionales

Exploratorium 'Ciencia Pública' *Parklet*

Ubicación: 1237 Valencia St, San Francisco, California, E.U.

Aspectos relevantes:

Esta instalación fue planificada conjuntamente por estudiantes de los Boys & Girls Clubs de San Francisco (BGC) y un equipo del Estudio de espacios públicos de Exploratorium. Este *Parklet* es un espacio público temporal del tamaño de dos espacios de estacionamiento, contiene exhibiciones sobre el tema del agua y el uso sostenible del agua, incluyendo una bomba de desalinización, un pluviómetro y un dispositivo de riego de plantas de baja evaporación. Asientos y zonas verdes, incluidas plantas de alimentos gratuitas para la cosecha por los lugareños, hacen que el *parklet* sea un espacio agradable y atractivo para el vecindario.

Este caso de *parklet* fue codesarrollado con organizaciones comunitarias en la Misión, un proceso que fue tan importante como el producto final. Los jóvenes del vecindario del BGC pasaron dos veranos trabajando con el Exploratorium para planear el espacio público. En el proceso, desarrollaron habilidades en diseño y planificación, exhibieron prototipos, fabricación y pruebas de usuario. El *parklet* ahora reside junto a Buena Vista Horace Mann School, donde los maestros, padres y el líder del jardín escolar trabajaron con nosotros para dar forma a los planes finales para que el *parklet* se convirtiera en una parte activa del plan de estudios de la escuela y la comunidad. (Exploratorium, 2019)

Componentes:

Área de exhibición, bomba de desalinización, riego para las áreas verdes, asientos.

Imagen 4: Exploratorium *Parklet*



Fuente: Stella Kim, 2015.

Balcón urbano

Ubicación: Calle Goitacazes, Belo Horizonte, Brasil.

Aspectos relevantes:

De Marcio Lacerda, prefecto de Belo Horizonte, Lanza el modelo de *parklet*, “Balcón Urbano”

Con el ideal de seguir el movimiento en tendencia del urbanismo actual, con el fin de crear ciudades prácticas para la gente, pretendiendo no proponer espacios públicos de paso, estacionamiento, compras y consumo, si no espacios donde se genere convivencia, encuentro y disfrute, se desarrolla este proyecto.

Se realizó una elección del sitio por su gran flujo peatonal, cercanía a diferentes usos comerciales, como lo son tiendas, bares y restaurantes, se pretendió que el Balcón por medio de muebles construidos con materiales reciclados parecido a la madera e iluminación fotovoltaica, fuera desarrollado gracias a una colaboración entre ayuntamiento y los comercios, mismos que financian su instalación y mantenimiento. (Silveira, 2018)

Componentes:

Los muebles fueron construidos en material reciclado parecido a madera y tienen iluminación fotovoltaica. La Varanda Urbana de la calle Goitacazes posee suelo, bancos y postes inspirados en plazas de las ciudades del interior de Minas, divididos en un área de 10 metros de largo por 2,2 metros de ancho.

Imagen 5: "Balcón Urbano"



Fuente: Luísa Zottis, 2015.

Antecedentes nacionales

Parklets Fundación Espacios + DAS Arquitectura

Ubicación: Ciudad de México, México.

Aspectos relevantes:

Los parklets llegaron a México en el año 2013 haciendo su aparición en la Ciudad de México como respuesta a la problemática de falta de espacio libre para la recreación.

Los encargados de traer este concepto a México fueron Gerardo Asaldi, Tania Asaldi y Julien Salabelle, miembros del despacho DAS (Desarrollo Arquitectura Sustentabilidad). Esta idea se desarrolló creando estructuras ligeras que se pudieran colocar y desmontar de una manera práctica, fácil y rápida con el objetivo de poder moverlos a varios espacios de la ciudad. El tiempo que se emplea para armarlos es de 20 minutos con un equipo de trabajo de tres personas.

Todos sus elementos arquitectónicos son con base en ángulos cubiertos por una plataforma de duelas, modulada en relación con el ancho que tienen; se completa con vegetación compuesta por plantas de alta resistencia para poder adaptarse a todo tipo de ubicación, también se incluyeron gadgets como contactos e internet inalámbrico para aumentar su atractivo y fomentar su uso por todo tipo de personas. Este ejemplo de *parklet*, es un ejemplo de cómo esta modalidad de intervención urbana de escala pequeña puede llegar a incluir pequeñas zonas con juegos infantiles, cuya prioridad es el disfrute, pero sobre todo la seguridad, también cuenta con conexión gratis a internet, que ayuda a atraer posibles usuarios con laptops o teléfonos, junto con el servicio de estacionamientos de bicicletas, que ayudan a fomentar la movilidad sustentable.

Se pretendió que esta tipología se adapte a espacios de pequeñas dimensiones que sirven como extensión de la banqueta para proveer de espacios públicos y verdes utilizando la calle, y en especial lugares que normalmente se ocupan de estacionamiento.

Este modelo de *parklets* es intermitente, montado en una base rodante con el propósito de desplazarlo en diferentes locaciones de la Ciudad de México. Los *parklets* ofrecen una alternativa para sentarse y descansar mientras disfrutan las actividades de la calle. (Archdaily, 2013)

Componentes:

Mesas, Juegos infantiles, Mesas de juego, Wi-Fi, Área de descanso, Vegetación, Bici-estacionamiento.

Imagen 6: Modelo de *parklets* Ciudad de México



Fuente: Archdaily, 2013.

“El Huacal “.

Ubicación: Puebla, México.

Aspectos relevantes:

Como parte del Puebla Design Fest, (2014). El Colegio de Arquitectos en colaboración con estudiantes de varias universidades de la ciudad instalaron *parklets* en el Centro Histórico de Puebla donde la gente podía leer, descansar y admirar el paisaje, en algunas ocasiones se realizaban actividades públicas.

Para Luis González Arenal, presidente del Colegio de Arquitectos de Puebla, la idea es rechazar el automóvil y ganar espacios para los ciudadanos, ya que estas áreas crean una relación afectiva, sensación de pertenencia, orgullo y empatía entre los usuarios y su ciudad.

En este proyecto las universidades se encargaron de la construcción y montaje de los *parklets*, fomentando de esta manera el talento e iniciativa local, en algunos casos se recurrió a materiales

reciclados para su elaboración, ofreciendo a su construcción una dinámica urbana distinta recurriendo a un modo constructivo no solo urbano sino también sustentable. (Milenio, 2014)

Componentes:

Asientos y mesas de materiales reciclados.

Imagen 7: *Parklet*. “El Huacal” de 3 más de 2 Studio de alumnos de la Facultad de Arquitectura de la BUAP



Fuente: Adriana Hernández, 2014.

[Antecedentes estatales](#)

Cajón Vallarta

Ubicación: Puerto Vallarta, Jal.

Aspectos relevantes:

En Puerto Vallarta se estrenó el primer *parklet* en mayo del 2014, mismo que consistió en una instalación temporal de 2.5 m por 3m de construcción en OSB (Oriented strand board o tableros de virutas orientadas) formando parte de la exposición inaugural de la Oficina de Proyectos Culturales de Puerto Vallarta, Jalisco

Contiene cinco bancas en multiniveles, una plataforma a nivel de calle que se extiende y toma parte de la vialidad protegiendo al peatón de los automóviles por medio de dos jardineras; la intención del *parklet* es plantear una reflexión de la pérdida del espacio del peatón y la dimensión humana de la ciudad ante la figura del automóvil. CAJON VALLARTA, es una intervención artificial en un cajón de estacionamiento por parte del Taller de Arquitectura RHOM, mismo que ha sido recibido por los vecinos y la comunidad artística. (Informador, 2014)

Componentes:

Asientos y jardineras de madera reciclada.

Imagen 8: Cajón Vallarta



Fuente: EL INFORMADOR, 2014

Arquitectura con contenedores

Como se mencionó anteriormente la construcción o la arquitectura con contenedores marítimos en desuso, es un método de construcción popular por sus múltiples ventajas como esqueleto de viviendas y edificios.

La arquitectura con contenedores es una de las ramas más jóvenes de la arquitectura, misma que permite la elaboración de una gran variedad de edificios con diferentes objetivos, facilitando la construcción de diferentes tipologías con diferentes resultados.

Hoy en día, existe un excedente de acumulación de contenedores marítimos, mismo que ha ocasionado una problemática ambiental a nivel mundial, esta problemática se debe a su abandono en sitios por todo el mundo, primero por exceder el tiempo óptimo de uso, en función al propósito para el que fueron elaborados y segundo con relación al costo que implica el regresarlos vacíos a su lugar de origen.

La utilización de contenedores como elemento de construcción, permite la integración de varias unidades para generar una variedad de edificaciones, o uno para la resolución de problemas o situaciones arquitectónicas simples y accesibles, de igual modo esta tipología posee la posibilidad de ser desmontable de manera sencilla sin hacer ninguna afectación al medio ambiente.

Dentro del sistema constructivo de contenedores existen ventajas y cualidades importantes para su consideración en el desarrollo del modelo a diseñar.

Ventajas ambientales

Al recurrir a un sistema constructivo como lo es la construcción de contenedores existe un aporte a sustentabilidad que consiste en la reutilización de un elemento de escala significativa, el uso de estos elementos permite un aprovechamiento del material de manera estructural y en la posibilidad de la utilización del acero sobrante para la construcción de jardineras y mobiliario.

Permite el ahorro de materiales en construcciones convencionales, reduciendo también la mano de obra y el tiempo de instalación.

Azoteas verdes

En la intervención acertada de preparar, impermeabilizar, y habilitar de sustratos y especies vegetales correctas y de bajo mantenimiento sobre la cubierta principal de un contenedor, se permite proveer a la ciudad con 28.8m² de área naturalizada por cada módulo, la arquitectura con contenedores en este proyecto de Áreas Estanciales, podría representar la sustitución de metros cuadrados de área gris a área verde.

Emplazamiento e instalación

Al recurrir a esta tipología de construcción de rápida instalación y bajo coste, es notoria su facilidad y practicidad, una vez colocado el sistema de anclaje el contenedor facilita su permanencia y estabilidad, este sistema constructivo en una cimentación ligera con base a basamentos de concreto que van empotrados al contenedor.

De igual modo los contenedores están diseñados para condiciones climáticas extremas, golpes y para soportar el peso de más módulos.

Niveles

El uso de contenedores como solución estructural arquitectónica para los módulos, beneficiaría a la estación en relación que abre la posibilidad del máximo aprovechamiento de uso al tener un segundo nivel, permitiendo otras actividades y usos por módulo.

Antecedentes internacionales

Intervenciones en Montreal

Ubicación: Montreal, Canadá.

Aspectos relevantes:

Montreal se basa en la moda de *Parklet* con nuevos espacios urbanos innovadores hechos de contenedores reciclados. Otorgando a sus ciudadanos espacios que están reservados para uso público y se transforman en lugares agradables para detenerse y descansar o disfrutar de su ciudad, cubriendo carencias en áreas donde faltan parques u otros lugares tranquilos en los recorridos diarios de los ciudadanos.

La ciudad de Montreal apuesta a mejorar la experiencia peatonal de las calles de la ciudad donde el espacio público se ha visto comprometido con edificios densos o carreteras con mucho tráfico.

Estas intervenciones de *parklets* de Montreal son especialmente estimulantes visualmente, algunos de ellos pintados en colores brillantes y con patrones sorprendentes de artistas locales.

Los *parklets* innovadores están hechos de contenedores de transporte viejos y no ocupan más de tres espacios de estacionamiento, transformando los materiales en desuso y los espacios no utilizados en áreas comunales vibrantes que benefician a la comunidad local.

Para los restaurantes y negocios en ciudades tan al norte como Montreal, el clima frío significa que proporcionar asientos al aire libre no es económico, ya que el espacio solo se utiliza durante algunos meses del año. Los *parklets* públicos significan que las empresas pueden hospedar un *parklet* y utilizar los espacios provistos, lo que permite a las personas disfrutar del clima cálido cuando esto sucede. Los *parklets*, también llamados "haltes piétonnes" (paradas para peatones), proporcionan herramientas rentables para aumentar los espacios públicos, así como aumentar la vitalidad de los barrios urbanos.

Los contenedores de envío, que están adaptados con grandes ventanas abiertas, están llenos de bancos y cajas de flores, dando a los residentes y transeúntes un lugar para detenerse y disfrutar de las actividades de la calle. (Steeds, 2014)

Componentes:

Bancas, mesas y son extensiones para comercios locales.

Imagen 9: Turning Grey Boxes into Green Spaces



Fuente: Lucy Steeds, 2014.

Prairie Logic

Ubicación: Kansas City, MO, E.U. 2012

Aspectos relevantes:

Prairie Logic es una colaboración entre Janet Zweig y *el dorado Architects*; Se compone de un contenedor marítimo perforado instalado en una pradera nativa. Este escenario urbano está

destinado a ser admirado desde diferentes perspectivas, ya sea desde los edificios de grandes alturas o a escala humana.

Prairie Logic fue formado como iniciativa que ha permeado el tejido social y la infraestructura de Kansas en muchas escalas, en este antecedente se puede observar como la recuperación de un elemento residual, en este caso un vagón de ferrocarril puede ser reutilizado con propósitos de empoderamiento social.

Con una azotea verde ofrece a los admiradores una extensión naturada y un lugar de contemplación y reflexión, dependiendo de su uso, ya sea como un espacio de soledad y reflexión, o como un lugar comunitario programado.

Esta modalidad de escenario eventual, cuando se abre, se convierte en escenario para eventos de enfoques variados, promoviendo siempre el talento local y la convivencia vecinal (ArchDaily, 2014)

Componentes:

Vagón de Ferrocarril, escenario para expresión cultural y azotea verde.

Imagen 10: Prairie Logic



Fuente: Mike Sinclair, Videtech, 2015.

2.2 Referencias conceptuales del tema

En este punto se refieren conceptos centrales para este proyecto. Entre otros, se aborda la sustentabilidad, el espacio público recreativo y las Áreas Estanciales.

Sustentabilidad

Como noción clave en este documento se encuentra la **sustentabilidad**, término que da paso a lineamientos e ideales para el desarrollo de nuestro proyecto.

En el caso del concepto de sustentabilidad podemos recurrir a la muy conocida definición que se refiere a “El desarrollo que satisface las necesidades del presente, sin comprometer las capacidades de las próximas generaciones de actuar en la misma manera”. (Comisión Brundtland, 1987, pág. 16), definición que aborda la temática de toma de decisiones en consideración de futuras generaciones.

A su vez existe una reflexión de que “La idea de sustentabilidad puede ayudarnos a diseñar y dibujar una nueva visión, una nueva comprensión, una nueva cosmología, urgente y necesaria para enfrentar los enormes desafíos que enfrentamos. El cambio fundamental de realizar no está en el plano de la tecnología, ni de la política o de la economía, sino que está radicado en el plano de nuestras creencias, son ellas las que determinarán el mundo que habitemos.” (Elizalde, 2003, pág. 02) el autor hace una relación a los valores y creencias de los habitantes del planeta, dejando en claro que la preservación de la tierra es responsabilidad de los humanos.

Con relación al desarrollo sustentable Vare y Scott definen que:

“El desarrollo sustentable es un proceso de hacer que el futuro emergente sea ecológicamente sano y humanamente habitable tal como surja, a través del aprendizaje continuo donde la especie humana, que es la más dotada, participa en un proceso de aprendizaje social de mejoramiento de la condición humana” (Vare and Scott, 2007, pág. 191).

De igual manera existe la definición según Peter Jacques en el estudio Sustainability: The Basics, el autor confirma que no existe una definición única de sustentabilidad, el autor diferencia entre una sustentabilidad *Débil* dirigida hacia la economía, y una *Fuerte* dirigida hacia la ecología, la cual requiere cambios sustanciales de comportamiento (Jacques, 2015, pág. 14)

Las referencias sustentabilidad se enfocan al proceso humano que incluye acciones y posturas en consideración a los demás y al hogar en común; es un concepto estrechamente ligado al hombre y a la sociedad cuyas decisiones y acciones tendrán un impacto sobre el planeta en la actualidad y se verán potencializadas en el futuro.

El proceso de sustentabilidad es multidisciplinar, cuyo ideal debe ser la priorización de los aspectos ecológicos y medioambientales, logrando un equilibrio entre los aspectos sociales, económicos y culturales; económicamente una sociedad refleja su desarrollo sustentable, al poder de manera independiente ejercer su capacidad de soportar un nivel de producción económica viable y auto sostenible indefinidamente, contemplando también que las prácticas económicas dentro del

desarrollo y crecimiento de la sociedad no afecten a mediano o largo plazo a sus habitantes de manera negativa en aspectos sociales, culturales y ambientales, y bien enfatizar el uso responsable de los recursos humanos, materiales y energéticos, como la maximización de sus beneficios por medio de un desarrollo económico consciente.

Sustentabilidad ambiental

Con la misma relevancia que el desarrollo sustentable económico, se presenta la **sustentabilidad ambiental**, concepto que puede ser definido como la capacidad de mantener las cualidades que se valoran en el entorno físico atemporalmente, cualidades como:

El resguardo de las condiciones de vida de las personas y otras especies.

Producción de recursos renovables como agua, madera, animales, energía solar, etc.

El funcionamiento de la sociedad, a pesar del agotamiento de los recursos no renovables, misma que incluye la calidad de vida de todas las personas, la habitabilidad y la belleza del entorno. (Sutton, 2014).

Sin embargo, Arora Naveen Kumar, afirma que ...

“La sostenibilidad ambiental es uno de los mayores problemas que enfrenta la humanidad en la actualidad. El aumento de la población junto con la tremenda escalada en las actividades antropogénicas ha planteado varias preguntas sobre la sostenibilidad de los recursos naturales en nuestro planeta”. (Naveen Kumar, 2018, pág. 1)

Es importante tomar medidas de diferentes escalas en pro al desarrollo sustentable ambiental, ya que sin duda el modelo de desarrollo urbano y social que hemos desempeñado con el paso del tiempo es alarmante en relación con la duración de los recursos naturales, siendo que medidas personales y como sociedad son necesarias y de requerimiento inmediato.

Sustentabilidad social

Posterior a los conceptos de sustentabilidad anteriores, es relevante pasar al concepto de **sustentabilidad social**, el cual es uno de los motores de este proyecto.

Referente a la sustentabilidad social Yory infiere...

“Es posible decir que la sociabilización hace referencia a la construcción de una identidad, de un sentido de pertenencia con múltiples coordenadas: pertenencia a una familia, a un grupo o grupos, a una comunidad, a una región, a un país, pero también a una comunidad muy particular, como lo es la humanidad”. (Yory, 2007, pág. 46).

Partiendo de estos argumentos podemos determinar que la sustentabilidad social engloba una temática básica: satisfacer las necesidades básicas del individuo (como lo es un entorno digno, el

cumplimiento de los derechos económicos, políticos, culturales, equidad de géneros y de razas), que se establecen en los principios generales de los tratados internacionales sobre los derechos humanos.

La idea de sustentabilidad social representa el ejercicio del derecho de vivir en un contexto en donde todos los individuos puedan mostrar su potencial e ideales, costumbres y tradiciones sobre el territorio que se habita; con la idea de que de la participación social y del aumento de las potencialidades y cualidades de las personas en la construcción de un futuro más justo, son clave en el desarrollo de la sustentabilidad social.

Sustentabilidad urbana

Referente al término de sustentabilidad urbana, en la Conferencia Mundial de Hábitat II en Estambul, dentro de la Agenda 21, destaca el papel de las ciudades y las autoridades locales en la implementación de los compromisos ambientales globales y la generación de calidad de vida y de hábitat, se hace énfasis alrededor de dos aspectos: vivienda adecuada para todos y desarrollo sustentable de los asentamientos humanos (Bernal, 2004, pp. 8 -14).

Si hablamos cómo debe de ser la evolución de una ciudad y una sociedad sustentable, Meadows afirma...

“Una sociedad sustentable utilizaría el crecimiento material como una herramienta y no como un objetivo final. Una sociedad sustentable aplicaría sus adquisiciones y su mejor conocimiento de los límites de la tierra para elegir solamente el tipo de crecimiento que sirviera en realidad a los objetivos sociales, económicos, ecológicos y de entorno construido, reforzando la idea de desarrollo y, por ende, de la sustentabilidad. Una sociedad sustentable no mantendría las actuales condiciones de desigualdad en los ingresos y distribución de los recursos. Con certeza, lucharía contra la erradicación de la pobreza. Cualquier sociedad sustentable debe aportar seguridad y suficiencia material para todos” (Meadows, 2012, pp. 55-56)

Es importante este argumento ya que infiere cómo la sustentabilidad es una herramienta no un fin, cómo es un modo de vida y no una aspiración.

El concepto de sustentabilidad urbana es considerado como “un estado de equilibrio entre las dimensiones social, económica y ambiental en el espacio de la ciudad. La discusión de sustentabilidad urbana incorpora el tipo de interacción que se establece entre ciudad y región y que hace posible la vida urbana” (Aponte, 2007, pág. 11); con base a los términos antes desarrollados se puede definir que la **sustentabilidad urbana** es la interacción entre la ciudad y sus habitantes, misma que hace posible la vida urbana en equilibrio entre varias dimensiones, como lo son la social, económica y la ambiental, siendo esto un reflejo de preservación del entorno urbano y la utilización de los recursos naturales con los que se cuentan.

Espacio público

Posterior a estos conceptos y sumergiéndonos en el tema de recuperación sustentable de espacios públicos desaprovechados, se concluye que la recuperación de dichos espacios requiere de un amplio conocimiento de términos para el mejor entendimiento del tema, el primero sin duda es conocer **¿Que es un espacio público?**

El espacio público desde la percepción moderna se define según Segovia como...

“Podemos decir que el espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Tal separación normalmente supone reservar un suelo como lugar libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y para usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, etc.) (Segovia, 2007, pág. 22).

Por lo anterior, considero que el espacio público debe de ser planeado y diseñado para que los habitantes se sientan identificados y desarrollen un sentido de identidad al sitio, siendo importante que este espacio público pueda ser percibido como una extensión de su hogar, y por lo tanto lo cuiden y protejan.

Así mismo Segovia en colaboración con Dascal perciben que ...

“El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y diversidad de actividades. En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural” (Segovia y Dascal 2000, pág. 22).

Como se expresa arriba, la diversidad de actividades que ocurren en un espacio seguro de calidad en la búsqueda de la participación colectiva es el escenario idóneo para el desarrollo de la ciudad y sus habitantes.

Por su parte, Giddens sostiene que “el espacio público no solo es el que se construye para transitar, sino, en especial, el que surge de los encuentros que posibilitan la ampliación de las capas del sujeto y, por lo tanto, la elaboración de nuevas posibilidades de ser”. (Giddens, 1995, pág. 31), de donde se reconoce que es importante para el crecimiento y mejoramiento de la ciudad que la percepción del espacio público como un equipamiento más de la ciudad se detenga, el espacio público es la conexión entre los habitantes con su ciudad, ahí es donde que de manera recreativa se conectan con su lugar de origen y viven de manera libre su entorno.

“Public spaces play a vital role in the social and economic life of communities. New kinds of public spaces and meeting places are now being created in towns and cities, which can be an important social resource.” (Joseph Rowntree Foundation, 2017, pág. 01)⁴

Los espacios públicos como lo afirma la definición anterior son los elementos integradores de la ciudad, así mismo deben ser considerados como un importante recurso social, su calidad es reflejo del crecimiento de la ciudad y sus habitantes; este crecimiento va relacionado directamente con espacios públicos accesibles y disponibles para sus habitantes, en donde se promuevan las relaciones interpersonales más que el consumismo, también se debe procurar espacios que alienten la diversidad y la inclusión. (Joseph Rowntree Foundation, 2017, pág. 09)

El espacio público es un campo físico de acción social, el cual contribuye con el desarrollo urbano y su calidad, en donde su multiplicación y accesibilidad favorecerá el progreso de la ciudadanía. Casos como la Vía RecreActiva son un incentivo al uso y disfrute del espacio público, siendo un excelente ejemplo de unidad por parte de la comunidad y regresarle al habitante lo que usualmente se le cedió al automóvil.

Estancia temporal

Las **estancias temporales** son un conjunto de soluciones espaciales propias de un modelo de intervención urbana de pequeña escala mismo que se puede definir como aquel espacio intervenido adyacente a la red vial cuya función principal es potencializar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, permitiendo la aparición de usos recreativos y para el descanso en el espacio urbano que contribuyen al reforzamiento del tejido urbano en pro de crear un escenario de oportunidades de relación e intercambio social. Gehl afirma que, “Buenos escenarios para caminar y andar en bicicleta son elementos a tener en cuenta si se quiere asegurar el confort y proveer una sensación de seguridad, como así también estaciones funcionales y equipadas tanto de día como de noche” (Gehl, 2010, pág. 105).

Infiero que una estancia temporal es un espacio puntual ubicado en puntos estratégicos de la ciudad, mismas que al ser planeadas de manera correcta contribuirían a la ciudad y a sus habitantes de diferentes maneras, brindando a sus usuarios un espacio seguro en donde poder complementar sus actividades dentro de los recorridos urbanos que puedan incluir en el transcurso del día.

Urbanismo táctico

Una de las tipologías de intervención urbana que aporta de manera puntual a la estrategia de intervención elegida, es la rama del urbanismo llamado Urbanismo Táctico, Javier Vergara Petrescu afirma que “el desafío del urbanismo táctico en Latinoamérica está en reconocer el valor de las acciones informales en el espacio público y encausarlo en forma de políticas públicas urbanas inclusivas de largo plazo”, (Vergara, 2013, pág. 13), de igual modo define el urbanismo táctico como

⁴ “Los espacios públicos desempeñan un papel vital en la vida social y económica de las comunidades. Ahora se están creando nuevos tipos de espacios públicos y lugares de reunión en pueblos y ciudades, que pueden ser un recurso social importante”.

“un prototipo de corto plazo que puede dotar de información a la planificación de largo plazo” (Vergara, 2013, pág. 13), habla de cómo las intervenciones puntuales, pueden ayudar a la ciudad de manera barrial, pequeñas mejoras en diferentes puntos de la ciudad conforman un tejido social y físico dentro del entorno y proveen a la ciudad de más espacios de recreación para sus habitantes.

Dentro del documento TACTICAL URBANIST’S GUIDETO MATERIALS AND DESIGN se enmarca que el urbanismo táctico cuenta con ciertas pautas o bien recomendaciones desde una perspectiva social que contribuyen en el desarrollo de intervenciones dentro de la tipología de urbanismo táctico, como lo son:

- Ser una aproximación intencionada para activar acciones de cambio.
- Ofrecer soluciones puntuales a desafíos en la planificación local.
- Apostar por los compromisos de corto plazo y expectativas realistas.
- Asumir riesgos menores con posibilidad de alcanzar recompensas mayores.
- Desarrollar el capital social de la ciudadanía instalando capacidades en las personas para llevar adelante un tipo de vida que les dé razones para valorar.

Es posible intuir que el Urbanismo Táctico puede ser utilizado como herramienta para ampliar la capacidad de los habitantes de intervenir en la planeación de su ciudad, mejorar la imagen urbana y fomentar una ciudadanía activa y colaborativa.

Parklets

Como recurso de intervención urbanística la modalidad de *parklets* contiene elementos clave que pueden aportar en el desarrollo de mejores espacios públicos, en la publicación de Arquine 2013 se incluye el concepto que según la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad, los *parklets* son plataformas públicas que convierten los espacios de estacionamiento de la acera en espacios comunitarios vibrantes que según su planeación pueden permanecer en un tiempo indefinido o permanezcan en sitio por un lapso determinado de tiempo. Según Fabiola Landeta, “los *parklets*, también conocidos como asientos de la calle o asientos en la acera, los *parklets* son el producto de una asociación entre la ciudad, las empresas locales, los residentes o las asociaciones de vecinos”, (Landeta, 2018, pág. 60); Es claro que la mayoría de los *parklets* tienen un diseño distintivo que incorpora asientos, zonas verdes y / o soportes para bicicletas, misma que surge y cubre la demanda insatisfecha de espacio público en las prósperas calles comerciales de los vecindarios o áreas comerciales; esta definición hace mención e hincapié de la importancia que esta tipología tiene en el desarrollo de la ciudad. Esta tipología de espacios públicos fomenta la devolución de un sitio destinado antes para el automóvil al peatón y por ende al ciudadano.

...*Parklets* repurpose part of the street next to the sidewalk into a public space for people. These small parks provide amenities like seating, planting, bicycle parking, and art. While they are funded and maintained by neighboring businesses, residents, and community organizations, they are publicly accessible and open to all. *Parklets* reflect the diversity and creativity of the people and organizations who sponsor and design them. They also reflect the City’s commitment to encouraging walking, bicycling, and strengthening our communities. (San Francisco Parklet Manual, 2015, pág. 3).

Según el SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL (2015), los *parklets* reutilizarán parte de la calle junto a la acera en un espacio público para las personas. Aclara que estos pequeños parques brindan servicios como: asiento, plantaciones, bici puertos, y propician la expresión artística y cultural. Los *parklets* reflejan la diversidad y creatividad de las personas y organizaciones que los patrocinan y diseñan, y al mismo tiempo reflejan el compromiso de la ciudad de alentar a las personas a caminar, andar en bici y fortalecer la comunidad con su participación.

El papel que desarrollan los *parklets* en las ciudades es insignificante todavía y su impacto positivo todavía no se refleja con todo su potencial, sin embargo, estas intervenciones puntuales, pueden potencializar el disfrute de la experiencia de manera puntual y estratégica. La utilización de este tipo de intervención fomentaría la priorización del peatón sin tener que prescindir de áreas verdes de mucha extensión sino todo lo contrario, recurriendo a espacios viales óptimos.

Estos parques de escala reducida tienden a actuar como pequeños parques de barrio que abastecen zonas confinadas, ya sea colonias o comunidades pequeñas, pero aún a menudo tratan de satisfacer una variedad de necesidades que como sociedad se requieren. Las funciones pueden incluir un espacio determinado de reducidas dimensiones para eventos pequeños, áreas infantiles para diferentes rangos de edades, espacios para relajarse o reunirse con amigos, áreas para tomar descansos para el almuerzo o consumir alimentos entre horas de trabajo, actividades recreativas como juegos de mesa, meditación, etc.

Según la publicación de El Financiero, las ventajas que se obtienen de una intervención de esta escala son “aumentar los metros cuadrados de espacio público, sobre todo en ciudades que ya están congestionadas y donde existen pocos terrenos disponibles”. (Pantoja, 2017) estas intervenciones ofrecen resultados cuantitativos y cualitativos, haciendo posible el medir la cantidad de metros cuadrados de áreas intervenidas y agregadas a la mancha urbana, y, su vez permite conocer la percepción de los usuarios del mejoramiento de su calidad de vida.

Según casos exitosos implementados en muchas ciudades de E.U. se habla de la efectividad que tienen esta modalidad de intervención...

“For such parks to contribute effectively to city life, they must be readily available. Further, they should not be looked upon as mere amenities. They have become necessities, and necessities must, by definition, be close at hand, easily come by. Their presence must be felt everywhere throughout the area- on the way to work, on the way home, as well as during the lunch hour. If such a system of parks is to succeed, there must be proximity as well as profusion- one such park for each square block” (Whitney North, 1963, pág. 1).⁵

Para la implementación de estos parques es necesario conocer las necesidades de los usuarios en este caso los usuarios de la VRAZ, siendo esto un elemento importante para el éxito y uso continuo de los espacios.

⁵ El autor habla de la proximidad requerida en los parques de bolsillo, aclara que para que esta tipología de parques funcione en su totalidad, la accesibilidad al usuario y su rutina diaria es primordial.

Generar más parques urbanos y áreas verdes es una meta que promueve el desarrollo de la ciudad y ellos que la habitan, esta iniciativa debe de considerar la diversidad de actividades que las personas pueden realizar en ellos y su relación con los beneficios que este espacio les otorga.

2.3 Descripción de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan

Como preámbulo a la descripción de la VRA de Zapopan es relevante describir el espacio geográfico donde se lleva a cabo este programa

Zapopan:

El municipio de Zapopan se localiza en la región centro del Estado de Jalisco y es uno de los municipios con más actividad turística del Estado ya que cuenta con una fuerte cultura religiosa, gastronómica y lugares históricos, siendo uno de los municipios con mayor desarrollo económico de la entidad, e inclusive de todo el país. Su cabecera municipal está conurbada con Guadalajara, la ciudad capital, y forma parte de los diez municipios que integran el área metropolitana de Guadalajara (referir fuente). Cuenta con varios puntos de interés como lo son el Arco de Ingreso, el Museo de Arte de Zapopan, el Museo de Caza Benito Albarrán, el Paseo Teopiltzintli, la Plaza de las Américas, el Templo de San Pedro Apóstol, la Basílica de Nuestra Señora de Zapopan, entre otras atracciones, de igual modo, cuenta con espacios públicos como el Mercado de Atemajac, el Parque Ávila Camacho, Plaza Patria, Parque de mascotas de Altamira, Bosque Los Colomos y la Unidad Revolución, la Unidad Deportiva El Polvorín, Bosque pedagógico el Agua, Unicentro, Centro Comercial Andares, Parque Metropolitano, la Colmena, entre muchos otros, estos equipamientos urbanos mejoran la calidad de vida y la diversidad cultural de la ciudad. Algunos de estos atractivos puntos son visitados semanalmente por el proyecto de la Vía RecreActiva que se describe a continuación.

La Vía RecreActiva:

De acuerdo al Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, (2009), la Ciclovía RecreActiva consiste en abrir temporalmente las calles a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y gratuito para la recreación y el deporte, en donde temporalmente se suspende el paso vehicular con el propósito de brindar a sus usuarios un espacio totalmente enfocado a la recreación, este programa se realiza un día fijo, (en el caso de la VRA de Zapopan el domingo y días festivos) y tiene una duración de 6 horas.

La Vía RecreActiva o VRA es un programa municipal compartido por varios ayuntamientos de la Zona Metropolitana de Guadalajara para el recreo social en el que, de forma transitoria, se habilitan espacios viales para su empleo masivo no motorizado con fines recreativos y de esparcimiento por personas de todas las edades; el programa opera durante 6 horas los domingos y días festivos.

Tal acción implica el restringir temporalmente la circulación vehicular motorizada y sistemas de transporte urbano a lo largo de uno o más cuerpos viales sobre vías primarias seleccionadas, tan sólo permitiendo el desplazamiento a través de medios no-motorizados (a pie, bicicleta, patines, etc.) dentro de este espacio reservado.

Este modelo de apropiación del espacio público incluye actividades familiares, infantiles, amigables con las mascotas, expresión cultural, artística y musical que complementan un programa cultural, deportivo y de salud preventiva para población.

Como antecedentes de la VRA se encuentra información al modelo de ciclovías recreativas, modelo que nace en la época de los sesentas en diferentes ciudades de Latinoamérica. En 1974 inicia en Bogotá, reconociéndose a ésta como la ciudad pionera en relación con este proyecto de apropiación urbana por parte de la ciudadanía.

En Bogotá la ruta de la Ciclovía pasa por zonas de condiciones socioeconómicas variada, aunque no siempre fue así, de 1984 a 1995, la Ciclovía se concentraba en el norte de la ciudad, que corresponde principalmente a sectores socioeconómicos de altos ingresos. Posteriormente, la Ciclovía se expandió al sur de la ciudad, lo que permitió llegar a otros sectores socioeconómicos. (Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 22)

Imagen 11: Ubicación geográfica de las Ciclovías Recreativas en las Américas



Fuente: Olga L. Sarmiento, Andrea Torres, Enrique Jacoby, Michael Pratt, Thomas Schmid, Gonzalo Stierling, 2010.

Otros casos en Latinoamérica son la “Ciclo-recreo vía” en Chile, el “Ciclo-paseo” en Quito; y en diferentes ciudades de Estados Unidos, como Cambridge, El Paso, San Francisco y Seattle con el

programa “Ciclovías recreativas” (CICLOVIAS RECREATIVAS CICLOVIAS RECREATIVAS DE LAS AMERICAS AMERICAS Un Programa de Salud Pública, 2007).

En México existe un caso similar en la Ciudad de México que nace en el 2007 llamado “Muévete en bici”, mismo que se caracteriza por ser un paseo dominical para los habitantes de la capital mexicana que permite a sus participantes transitar libremente por las distintas avenidas y calles de la ciudad a partir del Paseo de la Reforma o el Centro Histórico, hasta el Monumento a la Revolución y avenida Juárez.

La Vía RecreActiva en Zapopan:

La VRA Metropolitana de Zapopan es un espacio con el objetivo de generar una construcción de comunidad y el fortalecimiento del tejido social, con 12 años de trascendencia este programa de actividades deportivas, sociales y culturales se implementa para el disfrute de las familias de la ciudad de Zapopan, cada domingo se llevan a cabo en promedio veinte actividades distintas en diferentes puntos de la VRAZ, mismas que están enfocadas a la sana convivencia y recreación de los participantes.

El proyecto de la Vía RecreActiva Zapopan es un espacio donde cada domingo del año y días festivos, confluyen más de 50 mil ciudadanos de 100 colonias en un horario entre las 8 de la mañana y las 2 de la tarde de manera dinámica para recorrer, disfrutar, pasear, ejercitarse y convivir en sana armonía con sus familias, amigos o vecinos junto con sus mascotas, (Página Web Vía Recreativa de Zapopan, 2018). Este recorrido consiste en la apropiación del espacio destinado a la movilidad motorizada y devolverlo a la ciudadanía por lo menos un día a la semana en donde también se promueve la convivencia vecinal, ofreciendo un espacio seguro y con diferentes actividades deportivas, recreativas y culturales enfocadas a usuarios de todas las edades.

La Vía RecreActiva nace por la realidad que se vive en la ciudad de Zapopan, ciudad que en la mayoría del tiempo está enfocada a la movilidad vehicular, aspecto que afecta a sus habitantes de manera agresiva e invasiva. Ejemplos similares a la Vía RecreActiva son casos de éxito en ciudades en el mundo como lo son Bogotá, París, Barcelona, Montreal, Ciudad de México, entre otras; mismas que cuentan con una serie de políticas que permiten que los habitantes y turistas caminen, recorran y disfruten sus calles de una manera segura, dinámica y recreativa, enfocándose a todas las tipologías de edades, sin discriminar sexo, edad, religión y estado físico o de salud de sus habitantes.

Con el lema de “La Vía RecreActiva nos une a todos”, los beneficios que ofrece la Vía zapopana son:

El promover la convivencia y la generación de un espacio incluyente.

La creación de un sentido de pertenencia y fomentar el sano esparcimiento

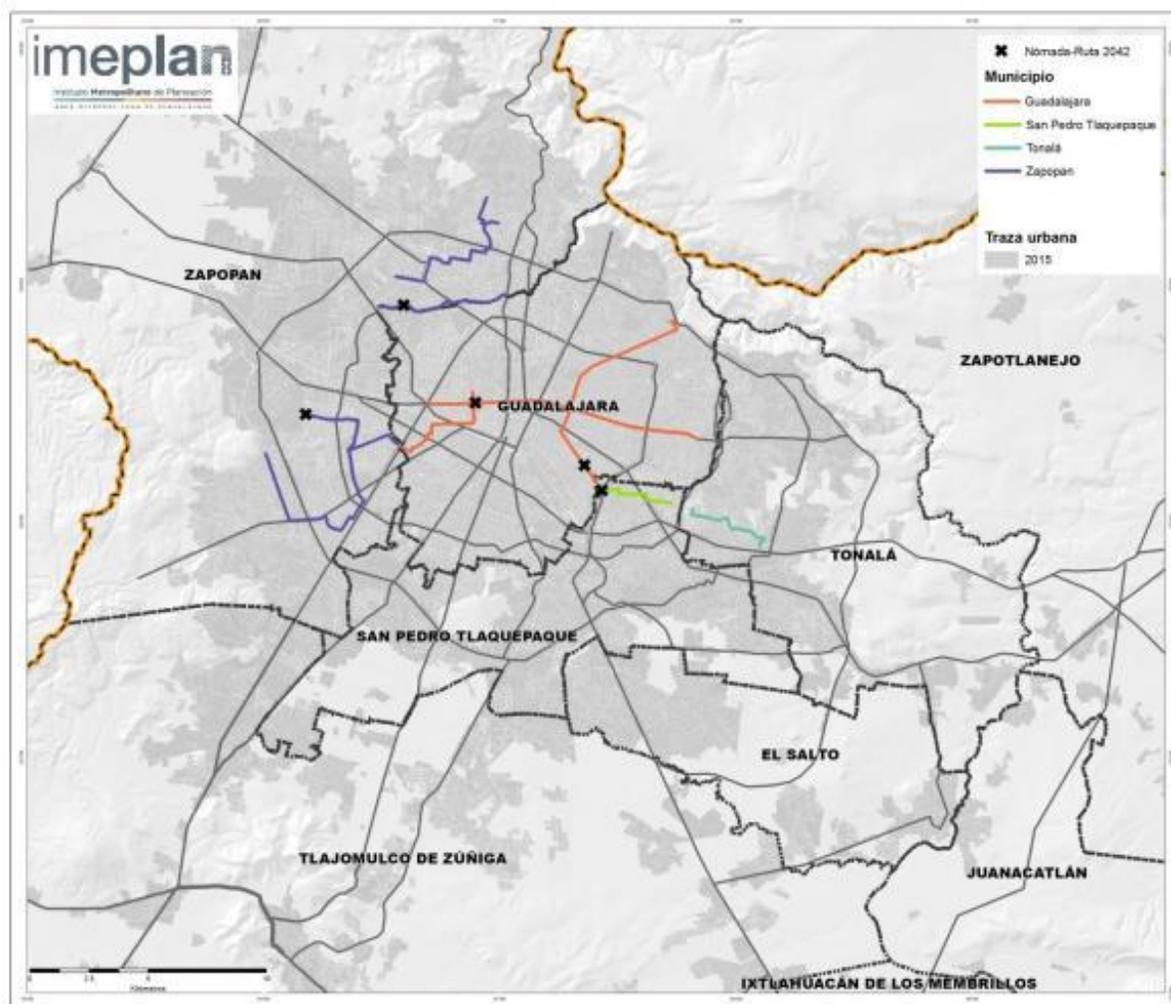
El impulsar sistemas alternos de movilidad y el abrir espacio a los peatones y ciclistas.

Y el revestir a Zapopan como una ciudad lúdica y moderna, a escala del ser humano.

Según el análisis VÍA RECREATIVA Promotor de la movilidad urbana metropolitana por parte del IMEPLAN (2018), la Vía RecreActiva inició en septiembre de 2004 en el municipio de Guadalajara. Tres años después, se logró la integración del municipio de Zapopan, posteriormente Tlaquepaque y

Tonalá se unieron al proyecto, logrando la liberación de 63 kilómetros de vialidades en total de Vía RecreActivas.

Imagen 12. Sitios de la Ruta 2042 en el contexto de la Vía RecreActiva



Fuente: IMEPLAN, 2018.

Este proyecto nace como alternativa de recreación dentro de la ciudad de Zapopan, a consecuencia de la carencia de espacios públicos dentro de la ciudad.

Igualmente es un estímulo para los ciudadanos de Zapopan de hacer ejercicio y crear comunidad en un espacio que por lo general esta monopolizado por la movilidad motorizada.

La Vía RecreActiva de Zapopan cuenta con aproximadamente 25 Km de recorrido mismos que se dividen en 3 rutas delimitadas por las siguientes vialidades

Ruta 1

SUR (16.4km): Av. De las Rosas-Tepeyac-Abogados- Beethoven-Independencia - Labná-Amado Nervo-Pegaso-Sagitario-Galileo Galilei-Mariano Otero-Tepeyac-Las Torres.

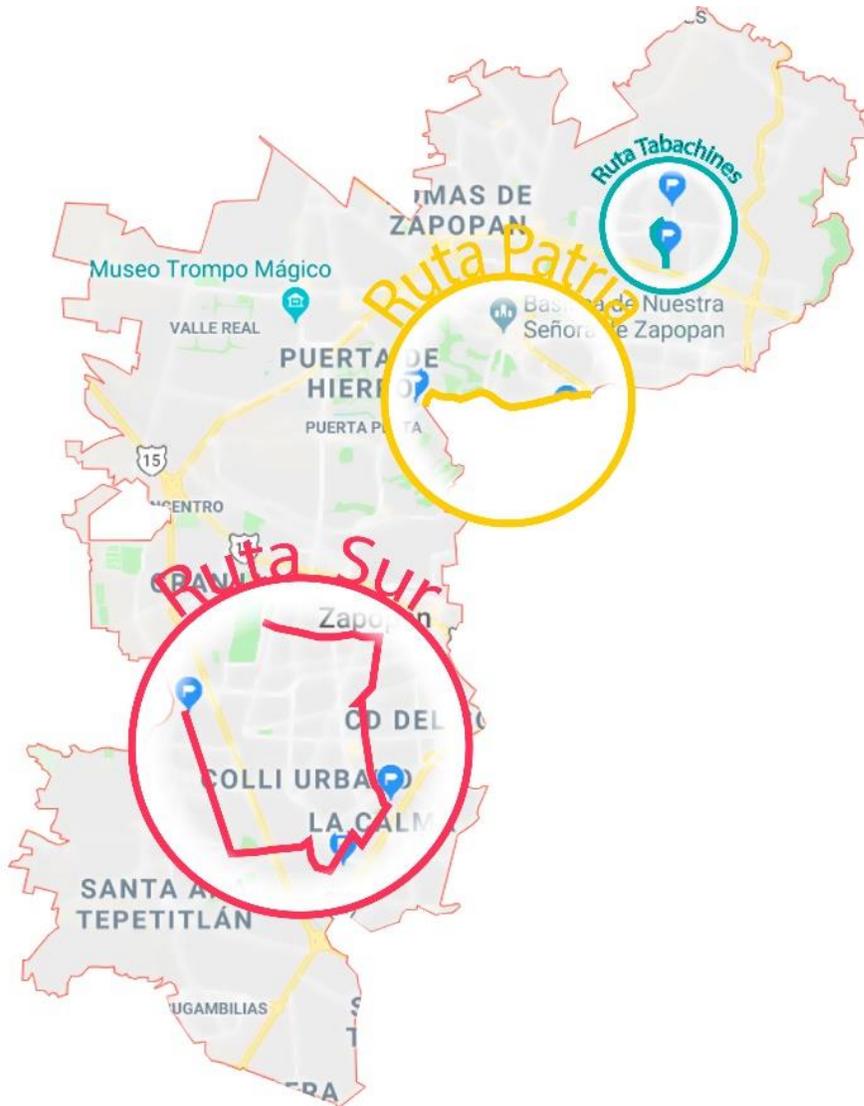
Ruta 2

TABACHINES (2km): Av. De los Tabachines–Paseo de los Frambuesos.

Ruta 3

PATRIA (6.5km): Atemajac del Valle-Enrique Díaz de León-Ávila Camacho-Plaza Patria-Colomos-Plaza Pabellón-Boulevard Andares.

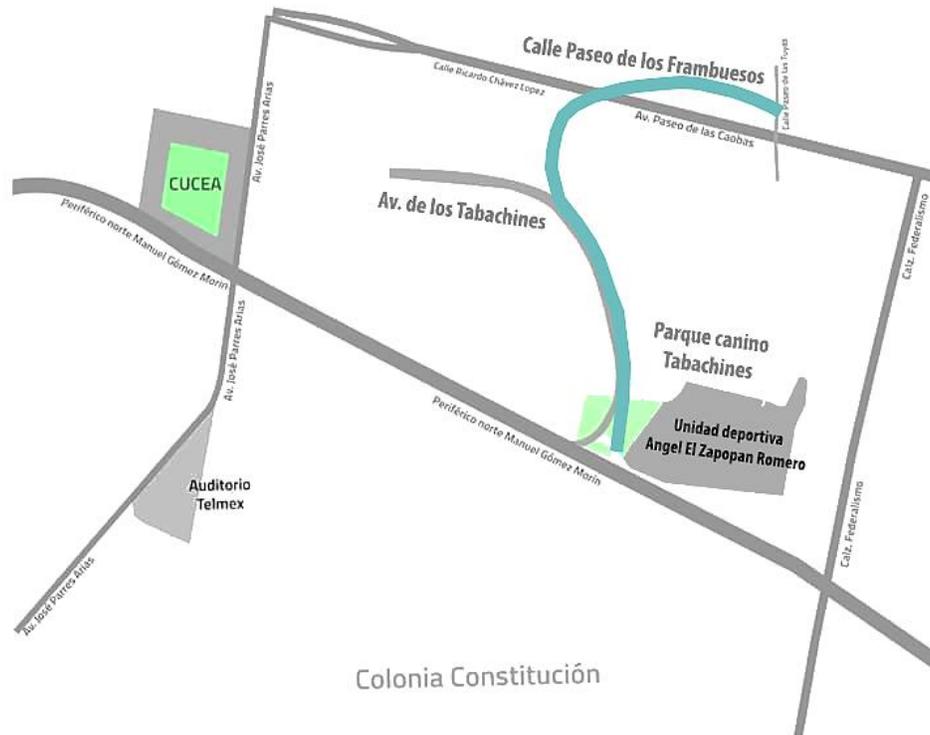
Imagen 13. Estado actual de la Vía RecreActiva Zapopan.



Fuente: Elaboración propia

En la imagen anterior podemos observar una vista general del estado actual de las 3 rutas, cabe aclarar que ninguno de los tres recorridos se encuentra conectado de manera física

Imagen 15. Vía RecreActiva Zapopan, Ruta Tabachines



Fuente: Elaboración propia con información de la Página Oficial de Facebook, Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan

En general en Zapopan existen varios puntos de atracción que benefician la calidad de vida de sus habitantes, por eso nace la propuesta de la “Vía de las Emociones”, la Ruta Patria, esta vía conecta al centro comercial Andares con uno de los mercados más emblemáticos de Zapopan “el Mercado de Atemajac”.

Según la página de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan, la Vía se caracteriza por ser prácticamente plana, cualidad que permite el uso a todas las edades de la población por su amigable recorrido. Hablando de la “Vía de las emociones” cuenta con 6.5 km, con gran arbolado y superficies sombreadas, cuenta con una amplia oferta gastronómica y comercial, misma que impacta a aproximadamente 100,000 personas que viven en un radio de 1km a la redonda, esta ruta se conecta con la Vía RecreActiva de Guadalajara mediante la línea 1 del tren ligero, permitiendo abordar con bicicleta las estaciones de Atemajac y Juárez.

Imagen 16. Vía RecreActiva Zapopan, Ruta Patria



Fuente: Elaboración propia con información de la Página Oficial de Facebook, Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan

Durante este recorrido la Vía también se encuentran como sitios de interés como lo es el parque Ávila Camacho, Plaza Patria, Parque de mascotas de Altamira, Bosque Los Colomos y La Unidad Revolución, La Unidad Deportiva El Polvorín, Bosque pedagógico el Agua.

Como se menciona, dentro de estos puntos de interés se encuentra la oportunidad de disfrutar del parque “El polvorín”, unidad deportiva incluyente que fue rehabilitada en el 2017 por el Gobierno de enfocado a crear un espacio para el disfrute de todos, mismo que beneficia a miles de ciudadanos, que incluye un centro comunitario, un campo multifuncional de Tochito y Futbol 7, un campo de Futbol 5, cancha de voleibol de playa, zona de juegos infantiles, área de gimnasio al aire libre, pozos de infiltración de aguas pluviales, módulo de baños, andador de un kilómetro, iluminación e incluso una cocina, que después de 4 meses de intervención y 15 millones de pesos de inversión, cuenta con una superficie de 33 mil 500 metros cuadrados, todos para el disfrute de los habitantes.

Activaciones en la VRAZ

Durante el recorrido se podrán encontrar una gran variedad de actividades distribuidas en los espacios públicos contiguos a la Vía, tales como programas para la activación física, juegos de mesa y ajedrez gigante, mini canchas de futbol, voleibol, basquetbol; actividades culturales, medio ambiente, salud animal, desarrollo social y formación ciudadana.

La Dirección de Construcción de Comunidad que operaba hasta 2018, identificaba los siguientes puntos como puntos establecidos de activaciones, se muestran gráficamente a continuación.

Imagen 17: Puntos de activación Ruta Sur

Vía RecreActiva Zapopan Ruta Sur 16.4 km.



Fuente: Dirección de Construcción de comunidad

En la Ruta Sur podemos observar 4 puntos de activación que hoy en día están enfocados al desarrollo de la recreación y promoción de cultura, el más visitado y de mayor extensión es el ubicado en Av. Beethoven mismo que por su tipología de vialidad y su cercanía con el parque Metropolitano es posible el desarrollo enfocados al baile y al juego para los usuarios.

Dos puntos muy importantes son los localizados en Av. las Torres ya que la colonia en donde se encuentran estos puntos se encuentra muy abandonada y no cuenta con suficientes espacios públicos para sus habitantes.

Imagen 18: Puntos de activación Ruta Tabachines

Vía RecreActiva Zapopan Ruta Tabachines 1.8 km.



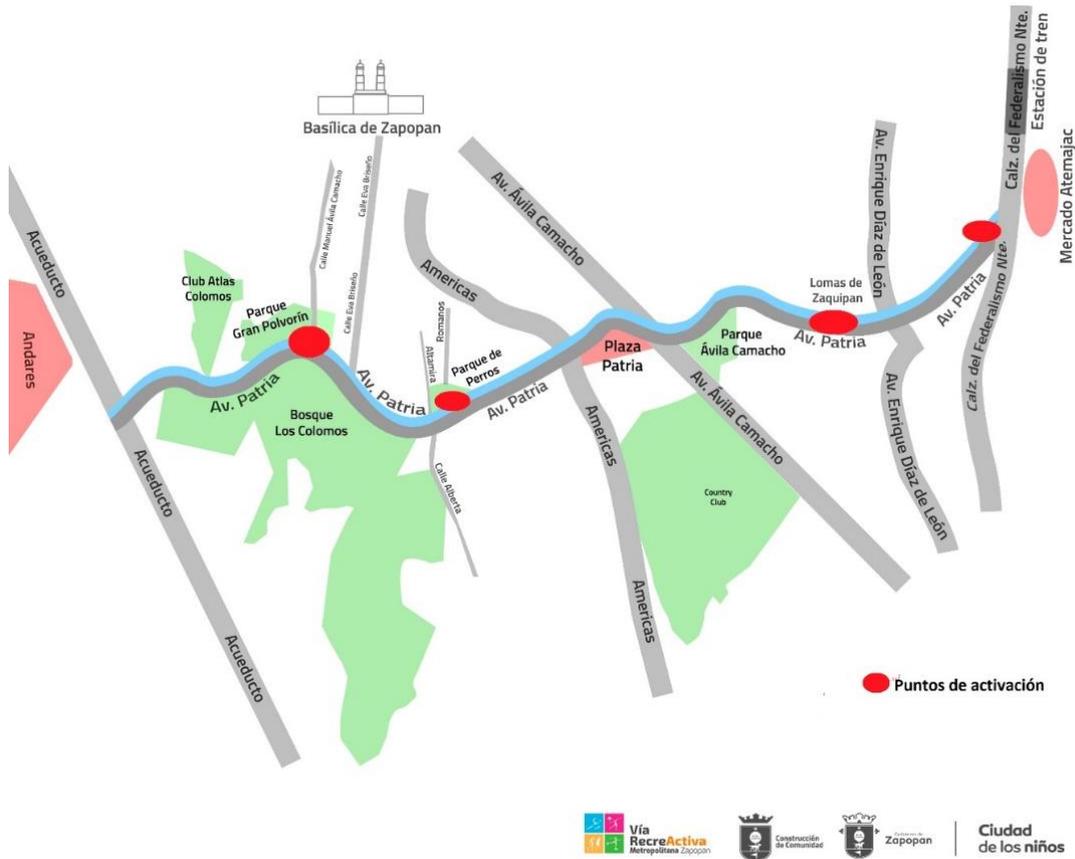
Fuente: Dirección de Construcción de Comunidad

Dentro de la Ruta Tabachines existen dos puntos de activación, que además de su préstamo de bicicletas, cada domingo mutan a diferentes actividades culturales.

Estos puntos no son muy populares ni muy visitados si hacemos una comparativa de su éxito en otros trayectos de la VRAZ.

Imagen 19: Puntos de activación Ruta Patria

Vía RecreActiva Zapopan Ruta Patria 6 km.



Fuente: Dirección de Construcción de Comunidad

En la Ruta Patria encontramos 4 puntos de activación, el más visitado es el que se encuentra en el parque el Polvorín, que, por su cercanía a este conjunto deportivo y cultural, permite a los usuarios el disfrute de la VRAZ y la visita a estas instalaciones.

A partir del 2019 se pueden identificar los siguientes puntos de activaciones:

Ruta Sur:

Av. Las Torres y Obsidiana

Av. Las Torres y Malvaste

Calle Independencia y Av. Beethoven

Av. Chaikovski y Av. Beethoven

Ruta Tabachines

Paseo de los Huejotes y Paseo de los Frambuesos

Av. De los Tabachines y Paseo de los Almendros

Ruta Patria

Av. Zoquipan y Av. Patria

Lomas de Zoquipan y Av. Patria

Ávila Camacho y Av. Patria

Parque El Polvorín

En resumen, se pueden mencionar las siguientes actividades que se han desarrollado durante el 2019:

Activación física:

Entrenamiento funcional

Clase de ritmos latinos

Préstamo de bicis

Clase de yoga

Desafíos

Clases de ula ula

Green team Corredores

Recreación, cultura y arte:

Brigadas Culturales, “Los derechos de los Niños y Arte colectivo”

Brigadas Culturales, “Mis derechos desde el ojo de mi cámara y el juego”

Percusiones africanas

Talleres UNEDL

Talleres “La importancia de nuestros animales de Jalisco”

Talleres “Las tres R’s”

Adopción de mascotas

Bici escuela

Festivales de rock URBANIA

Los usuarios de la Vía

La Vía RecreActiva Zapopan es un espacio donde cada domingo y días festivos confluyen más de 50 mil ciudadanos de 100 colonias con la finalidad de desarrollar diferentes actividades de índoles deportivas, recreativas y culturales, la VRAZ es un proyecto por parte del gobierno para el disfrute de todos los ciudadanos, mismo que beneficia cada domingo y días festivos a más de 100,000 habitantes, sin discriminar género, edad o capacidades físicas o mentales.

Puntos de interés en la Vía

Dentro de las diferentes rutas de la VRA de Zapopan, se encuentran varios espacios públicos enfocados al disfrute y el mejoramiento de la vida de los zapopenses, estos son algunos de los más importantes:

Según el portal web de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan las rutas de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan están conectadas a las Vías RecreActivas de Guadalajara, La Vía RecreActiva Sur que va del Parque Metropolitano hacia la zona de Expo Guadalajara se conecta con la Vía RecreActiva de Guadalajara por la calle 12 de diciembre y conecta con GDL en la Av. López Mateos, misma que permite tanto a los habitantes de Guadalajara y de Zapopan a integrarse y visitar ambos recorridos dentro de la zona Metropolitana durante un recorrido conectado y seguro, desde el Parque Metropolitano hasta la Glorieta Artesanos (Balcones de Oblatos-El Parque Solidaridad-y la continuación de la Vía RecreActiva de Tlaquepaque).

La Vía RecreActiva Patria que va por Av. Patria de Atemajac a Plaza Andares está conectada con la Vía RecreActiva de Guadalajara mediante un "TUNEL CICLISTA" operado por el sistema del Tren Ligero, abordando el tren en la Estación de Atemajac y descendiendo en la Estación Juárez o viceversa.

Si hablamos de la calidad de la Vía RecreActiva, en la mayor parte de la Vía ofrece un recorrido arbolado y con amplias sombras que hacen más amigables el transitar por la Vía, de igual modo el proyecto cuenta con personal capacitado para la asistencia médica, el control de paso vehicular, control de seguridad y limpieza del recorrido, mismo que hacen la experiencia segura.

Existen rutas privilegiadas que constan de sitios de interés para el disfrute y descanso durante el recorrido, sobre todo una ruta que cuenta con una mayor ventaja sobre las otras rutas es la ruta Patria, misma que por su recorrido cuenta con grandes parques y centros comerciales que ofrecen un trayecto más atrayente a los usuarios de la VRAZ.

La VRAZ es un proyecto que ha impulsado factores positivos en la sociedad, promueve el contacto con la naturaleza, la apropiación de la ciudad y sus espacios públicos, se fortalecen los lazos familiares junto con la diversión y el deporte. Todo esto mejora la calidad de vida de los habitantes zapopanos fomentando el amor y empatía por su ciudad creando así un proyecto que asertivamente "nos une a todos".

En la entrevista con el Maestro y promotor del espacio público Carlos Alberto Silva sostiene que ...

"una política como esta (refiriéndose a la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan) que tiene que ver con generación y apropiación de espacios públicos, tiene que ir de la mano con la ciudadanía y el

gobierno, en este caso predominan muchos los parques, las áreas verdes, lugares diferentes que no se tenían acostumbrados a ver en otras rutas” (Entrevista 3-02).

Menciona que...

“uno de los principios universales de cualquier vía, es que tiene que ser para todos, es decir tiene que tener una accesibilidad universal, desde un niño que puede jugar en el parque hasta una persona de edad adulta que se puede sentar en el mismo parque a leer un libro”. (Entrevista 3-02).

Referente a la opinión anterior, la Vía RecreActiva es un proyecto que involucra tanto al ciudadano como al gobierno, cuyo objetivo principal es la apropiación del espacio público al habitante sea cual sea su género, edad, capacidad física o mental.

3. Diseño metodológico

3.1 Supuesto de trabajo

Este trabajo, parte del supuesto de que a lo largo del recorrido total de la VRAZ no hay suficientes opciones para el descanso de sus usuarios, por lo que si se diseñan estaciones fijas y desmontables de descanso bajo criterios de sustentabilidad urbana podrá incrementarse la cantidad y calidad del espacio público en Zapopan.

En consecuencia, el proyecto aspira a resolver la escasez de estaciones o puntos de reunión formales de descanso y enfocadas a actividades básicas dentro del recorrido de la Vía RecreActiva dentro del municipio de Zapopan. Este modelo de Áreas Estanciales, cuyo enfoque está destinado al disfrute de sus participantes, aunado con el cumplimiento de la planeación con base a las necesidades de diferentes perfiles que se pudieran identificar, potencializaría y mejoraría la experiencia de los participantes de la ruta, y posteriormente sería un indicador clave en el aumento de incidencia al proyecto de la VRAZ.

La iniciativa de intervenir paisajística y urbanísticamente los espacios públicos que se encuentran en la ruta propiciará la recuperación sustentable de estos espacios fomentando la integración social.

Si durante esta acción incluimos el uso de materiales reciclables y fomentamos la plantación de especies endémicas de bajo mantenimiento aportaremos una solución sustentable que fomente que el municipio de Zapopan sea un sector más sustentable incrementando los m2 de área vegetada en su territorio.

3.2 Preguntas generadoras

Pregunta principal

El cuestionamiento principal que este trabajo pretende resolver es

En la búsqueda de cubrir las necesidades de los usuarios de la Vía RecreActiva de Zapopan, ¿qué modelos de Áreas Estanciales pueden proponerse para realizar una intervención urbano-arquitectónica sustentable en el municipio de Zapopan, con el fin de resolver la falta de espacios recreativos temporales de descanso durante el recorrido de la Vía RecreActiva?

Preguntas Secundarias

Adicionalmente a la interrogante primordial se formulan las siguientes preguntas de carácter secundario:

Con relación al espacio físico actual y los usuarios

¿Qué extensión física, recorrido y puntos de interés tiene actualmente la VRA ZPN?

¿Qué perfil sociodemográfico, qué actividades realizan y qué necesidades tienen actualmente los usuarios de la VRAZ?

¿A qué se debe el actual trazo de las rutas en la VRAZ?

¿Por qué hay afluencias diferenciadas en las distintas rutas de la VRAZ?

¿A qué expectativas sociales debe responder el diseño de las Áreas Estanciales para la VRAZ?

¿Cuál ruta dentro de la Vía RecreActiva de Zapopan es la más popular y cuál es su afluencia?

¿Cuáles son los puntos de arranque para incorporarse a la Vía RecreActiva?

¿Cuáles son los potenciales puntos de acción donde se pueda asentar una intervención enfocada en un modelo de Área Estancial?

¿Qué tipo de usuarios y que necesidades tienen durante el recorrido de la Vía RecreActiva?

¿Cómo pueden las Áreas Estanciales” potencializar y mejorar los programas recreativos existentes en el programa de VRAZ?

Normatividad, recursos y personal de la VRAZ

¿Qué marco legal y objetivos de desarrollo rigen la operación actual de la VRAZ?

¿Qué elementos de mobiliario público y accesorios físicos se utilizan actualmente en la VRAZ?

¿Con qué personal municipal y voluntario se implementa actualmente la VRAZ?

¿Cómo debe modificarse el marco legal para ofrecer Áreas Estanciales en la VRAZ?

¿Qué cambios en personal municipal y voluntario se requieren para instalar Áreas Estanciales en la VRAZ?

Modelos materiales y funciones

¿Qué tipos, modelos y diseños de áreas estanciales o puntos de descanso hay actualmente?

¿Qué funciones y actividades se prevén actualmente para las Áreas Estanciales o puntos de descanso?

¿Qué materiales constructivos y criterios de edificación sustentable se recomiendan para el diseño de Áreas Estanciales o puntos de descanso?

¿Cómo pueden aprovecharse diseños espaciales, materiales constructivos y sitios urbanos atractivos para plantear las Áreas Estanciales de forma que eleven la calidad del espacio público a lo largo de la VRAZ?

¿Qué materiales son los óptimos para la construcción y montaje de las Áreas estanciales en el recorrido de la Vía RecreActiva?

¿Es factible la utilización de contenedores como elementos estructurales óptimo para el desarrollo de las Áreas Estanciales?

3.3 Objetivos

El objetivo principal de este proyecto fue proponer modelos de Áreas Estanciales para realizar una intervención urbano-arquitectónica sustentable en el municipio de Zapopan, mediante la cual se resuelva la falta de espacios recreativos temporales de descanso dentro de la ciudad y conjuntamente durante el recorrido de la VRAZ.

Como objetivos secundarios se enlistan los siguientes:

- Aplicar criterios de temporalidad, sustentabilidad e inclusión en el proceso de diseño de las estaciones a proponer.
- Elaborar documentación pertinente que especifique los lineamientos óptimos para el desarrollo del prototipo de las Áreas Estanciales.
- Conocer las actividades y preferencias deportivas, recreacionales y culturales de la población que participa en la ruta, con la finalidad de resolver un problema que realmente existe, no un supuesto.
- Someter a evaluación la propuesta de Áreas Estanciales a dos grupos, ante vecinos y usuarios de la VRAZ y funcionarios municipales que validen el prototipo

3.4 Elección metodológica

Para el desarrollo de este proyecto se hizo necesario recurrir a información relacionada con la Vía Recreativa de Zapopan, misma que nos brindara indicaciones sobre los aspectos físicos y espaciales de la VRAZ, cuestiones relacionadas a las dinámicas sociales y los hábitos recreativos de los usuarios del programa, así como contenidos de política pública municipal en materia social.

Así mismo, se recolectaron referencias pertinentes para el desarrollo de un programa arquitectónico que sustentara las decisiones de diseño de los módulos, se buscaron particularidades que apoyaran en el desarrollo de detalles constructivos referidos a materiales de edificación e instalaciones infraestructurales, etc.

Con base a una metodología múltiple, fue indispensable el manejo científico dentro de este documento, fue importante cubrir las tres posturas epistemológicas para así incluir tres diferentes paradigmas metodológicos, el primero de carácter cuantitativo objetivante, con fundamento en el Modelo Realista Positivista, siendo esta, una perspectiva descriptiva, en la cual, de acuerdo al método observacional e hipotético deductivo en el que se englobaron las características principales de los espacios con potencialidad de un asentamiento provisional de una Área Estancial de la zona y sus repercusiones sociales y urbanas al entorno de la zona elegida, a partir de una experimentación de campo, para realizar nuestro planteamiento; posteriormente basado en un modelo explicativo, se analizaron las razones y trasfondo de la situación actual, enfocándonos en la explicación del problema en sí en base a datos cualitativos para dotarles de sentido.

Bajo el Paradigma Interpretativo Construccionalista, abarcando un paradigma cualitativo subjetivante, llamado también Enfoque Explicativo, fue necesario realizar un análisis comprensivo que dio cuenta de las variables entre los distintos espacios elegidos y su influencia a los actores

involucrados, en base a estas variables se pudo hacer un análisis de cuáles son las características básicas e indispensables que permitan hacer nuestro modelo de intervención repetible y adaptable a distintos espacios dentro del recorrido de la vía RecreActiva.

Finalmente, el prático emancipatorio, con base al Modelo Crítico Transformativo, conocido como Perspectiva Implicativa se presentó una propuesta enfocada a una estrategia de solución del problema planteado con anterioridad. En este caso es necesario definir la estrategia de intervención relacionando el diseño con el cumplimiento de las necesidades y requerimientos de los usuarios y que de igual modo sea una intervención accesible, de bajo impacto económico y amigable a la problemática planteada, esta solución pretendió cumplir con las necesidades que la sociedad y el proyecto requieren dentro de los parámetros urbanos, ya sea equipamiento enfocado al descanso, uso recreativo, iluminación, áreas infantiles puntos de reunión, , huertos urbanos, paradas o transiciones del recorrido, puntos de encuentro o espacios meramente contemplativos, etc.

Utilizando recursos obtenidos por medio de revisión documental que contenían datos sobre la situación actual urbana-arquitectónica de la zona, aunado de un dinámica de observación directa; herramienta que sirvió para la elección y categorización de los espacios a intervenir finalmente por medio de encuestas y entrevistas a agentes involucrados en la zona y en el tema, se pudo realizar un trabajo de análisis comparativo que cubriera los aspectos necesarios que se requirieron en el desarrollo del modelo de intervención.

Dentro del proceso de desarrollo del trabajo existieron varias etapas que menciono a continuación:

Posterior a la petición puntual sobre la implementación de espacios de descanso en el recorrido de la Vía Recreativa de Zapopan, se realizó una visita con las autoridades de la Dirección de Construcción de Comunidad del Municipio de Zapopan, en la cual se establecieron acuerdos y alcances del proyecto.

Durante 6 meses, de marzo a septiembre de 2018 realizaron visitas dominicales a las diferentes rutas de la VRAZ, en donde se recopiló información fotográfica y videos del recorrido ciclista y peatonal, también se realizaron encuestas en diferentes puntos de la Vía para conocer la percepción del usuario y vecinos sobre programa.

Durante este proceso se realizó una serie de documentación pertinente para el desarrollo de una propuesta arquitectónica y espacial resolutive.

De manera dominical y esporádica se realizaron visitas y recorridos a las rutas de la VRAZ en sus diferentes rutas para así observar y levantar datos necesarios para el desarrollo de la propuesta, se recolecto información del estado físico de las vialidades, tipologías, existencia de equipamientos, existencia de vegetación, usos de suelo, etc.

Posterior a esta sistematización en una etapa analítica se interpretó la información recolectada en campo, como encuestas a usuarios y personal de la VRAZ, entrevistas a académicos y personas expertas en el tema en donde se realizó un asesoramiento con especialistas en campos relacionados al diseño sustentable, a la par de una revisión documental extensa sobre el funcionamiento de la VRAZ y el diseño arquitectónico de intervenciones en la vía pública.

Como parte final se realizó una validación del prototipo diseñado frente a autoridades municipales y usuarios, en dos etapas en diferentes puntos del trayecto de la VRAZ.

3.5 Selección de técnicas y diseño de instrumentos

Para el correcto desarrollo de este proyecto fue ineludible recurrir a diferentes técnicas de investigación que permitan tanto recolectar informaciones secundarias ya disponibles, como generar registros primarios originales. A continuación, se enlistan brevemente qué herramientas investigativas se utilizaron para este trabajo.

Una herramienta indispensable fue la **revisión documental**, de la cual pudimos obtener información disponible mediante la consulta de materiales publicados, digitales, gráficos, sonoros o visuales, las cuales localizamos en material de apoyo como:

Fuentes bibliográficas: libros publicados de autores reconocidos expertos en temas de sustentabilidad, urbanismo, planeación urbana, paisaje actividades enfocadas a lo social o integración de la comunidad y el deporte y gestión social, se mencionan algunas de las fuentes de referencia:

Implementación de la ETZ2030

Gacetas municipales de Zapopan

Lineamientos operativos de la Vía Recreativa de Zapopan

Reglamento de la Vía Recreativa del Municipio de Zapopan, Jalisco

Reglamento de guías de Vía Recreativa Guadalajara

Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa

Tactical Urbanist's Guide Materials and Design

From Pop-Up to Permanent

Grand Rapids, Parklets Manual

City of Minneapolis, Parklet Application Manual

Pavement to Parks, San Francisco Parklet Manual

Fuentes hemerográficas: recurriendo a periódicos, revistas, magazines, boletines o reportes de instituciones, academia o empresas reconocidas que aportaron sobre el tema a tratar.

Fuentes telemáticas: accediendo a páginas de internet veraces que contenían documentos digitalizados. Entre otros, se visitaron portales institucionales de municipios y dependencias gubernamentales, sitios web de arquitectos proyectistas y diseñadores, así como IMEPLAN, Páginas y redes sociales de la VRAZ, etc.

Fuentes audiovisuales: para abordar temas de sustentabilidad y testimonios visuales sobre la temática de urbanismo táctico (*parklets* y arquitectura con contenedores) se recurrió a plataformas como lo son YouTube, Ted Talks, etc.

Fuentes archivísticas: consultando cifras y datos otorgados por INEGI, escritos, memorias, planos, inventarios, listados, comprobantes, actas, avisos encontrados en el repositorio del IMEPLAN referentes a la Vía recreativa.

Con el mismo grado de importancia se recurrió a la técnica de **observación directa**, la cual es una técnica de investigación muy útil ya que facilitó la generación de datos primarios acerca del tema. (véase diseño metodológico en el Anexo 1)

Dentro de la observación directa se contemplaron aspectos tanto físicos (situación actual del espacio, accesibilidad al sitio, movilidad, flora y fauna existente, entornos naturales, estado de la infraestructura y de los espacios edificados, etc.) y aspectos socioculturales (perfiles de los usuarios, periodos de concurrencia, comportamientos humanos, interacción social, actores involucrados, costumbres y tradiciones de la zona, etc.).

Con el propósito de obtener información referente a las necesidades, aceptación y empatía de los participantes y colaboradores, se recurrió también a **encuestas** sencillas a diferentes usuarios activos que fueran partícipes de las actividades localizadas en la Vía RecreActiva. (véase diseño metodológico en el Anexo 2).

Posterior se utilizó como herramienta de obtención de información resultó significativo el planteamiento de **entrevistas**, tanto a entidades de gobierno, autoridades del espacio público, como a académicos expertos en el tema. En la búsqueda de otros informantes se realizaron entrevistas a los habitantes, líderes vecinales, y en general a los usuarios que se involucrados en el tema que preferentemente sean visitantes partícipes de la Vía RecreActiva. (véase diseño metodológico en el Anexo 3)

Para la **validación de sujetos involucrados**; posterior al desarrollo arquitectónico y de emplazamiento en la escala urbana, se realizaron 3 dinámicas de intercambio de información en búsqueda de la validación por parte de funcionarios de la Dirección de Desarrollo Comunitario del municipio de Zapopan y asesores e involucrados en la gestión de la Vía Recreativa de Zapopan, con usuarios activos de la VRAZ, refiriéndonos a los usuarios de las tres diferentes rutas y finalmente a los vecinos de las colonias en donde la VRAZ y el emplazamiento de las Áreas Estanciales tendrían repercusión.

Para la primera dinámica consistió una dinámica de grupo de enfoque en donde se mostró el proyecto, incluyendo sus alcances, procesos resolutivos y sugerencias en adecuaciones que involucran en replanteamiento de trayectos de las rutas, también se mostraron los puntos elegidos dentro del trayecto de la ruta donde se emplazarían las Áreas Estanciales y las tipologías que se desarrollaron en cuanto a la temporalidad de las Áreas Estanciales.

Posterior a la plática ilustrativa del proyecto, se buscó recabar información sobre las opiniones de los primeros involucrados en el desarrollo real de este proyecto.

Como segunda dinámica, la validación de los usuarios y vecinos de la VRAZ fue efectuada, junto con el apoyo del personal operativo de la VRAZ, se presentó de manera ilustrativa e informativa, en un punto estratégico con posibilidades de asentamiento de una Área Estancial Permanente, la dinámica tenía el propósito de conocer la opinión de los usuarios de la VRAZ respecto a la colocación y funcionamiento de un módulo permanente.

Para esta validación fue requerido material ilustrativo y una recolección fotográfica del ejercicio.

Como dinámica de validación final, se realizó un recorrido y levantamiento de opiniones de vecinos y peatones recurrentes en algunos posibles emplazamientos de las Áreas Estanciales, el punto elegido estuvo ubicado en Av. Las Torres – (Ruta Sur)

Para esta validación fue requerido material ilustrativo, sistematización de puntos de recolección de información, un cuestionario de percepción y una recolección fotográfica del ejercicio.

3.6 Cuadro de operacionalización de variables

A continuación, se presenta el cuadro de operación de variables en el cual se establecen la situación problema, los supuestos de trabajo, preguntas centrales y secundarias, objetivos, conceptos ordenadores, unidades de análisis, variables o indicadores y las técnicas empleadas.

Tabla 1. Cuadro de operacionalización de variables

CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES																								
SITUACIÓN PROBLEMA	SUPUESTOS	PREGUNTAS	OBJETIVOS	CATEGORÍAS O CONCEPTOS ORDENADORES	SUB CATEGORÍAS	OBSERVABLES (UNIDAD DE ANÁLISIS, VARIABLES O INDICADORES)	TÉCNICA					FUENTES	INFORMACION	HALLAZGOS										
							D	O	E	R	T													
SITUACIÓN PROBLEMA: La reducida cantidad de puntos de descanso o sitios formales de reunión para actividades lúdico-culturales a lo largo de la Vía Recreativa de Zapopan resta calidad a la experiencia de sus usuarios.	SUPUESTO DE TRABAJO: Determinar una propuesta de áreas estanciales a ubicarse en las rutas de la Vía Recreativa de Zapopan, permitirá que sus responsables municipales equipen el programa con mobiliario de calidad que eleve el nivel de satisfacción de los usuarios.	PREGUNTA CENTRAL: ¿Cómo debe diseñarse el modelo de las "Áreas Estanciales", planteando una intervención urbana sustentable dentro de la Vía Recreativa Metropolitana del municipio de Zapopan?	OBJETIVO GENERAL: Diseñar un modelo de "Áreas Estanciales" que plantee una intervención urbano arquitectónica sustentable dentro de la Vía Recreativa Metropolitana del municipio de Zapopan, mediante el cual se resuelva la falta de espacios recreativos temporales de descanso durante el recorrido de la VRA.		Programa VRA Cuestiones Institucionales Personal y empleados Equipo	* * * * * *	* * * *	* * * *	* * * *	Elaboración propia Elaboración propia Coordinación Comunidad Elaboración propia Coordinación Comunidad	Elaboración propia Coordinación Comunidad Elaboración propia Coordinación Comunidad	Justificación del proyecto con base a la necesidad dentro del Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco.												
													Descripción general de la VRA de Zapopan Espacios públicos de la VRA ZPN Descripción ambiental Descripción de infraestructura	* * * * * * * *	* * * *	* * * *	Elaboración propia Coordinación Comunidad Elaboración propia Coordinación Comunidad Elaboración propia Coordinación Comunidad	Comparativas entre rutas Posibles puntos de intervención Localización y emplazamiento de áreas estanciales a ser equipadas e equipamiento a través de los usuarios Estado actual natural de las rutas Estado actual de infraestructura y perfiles de mejoras de las áreas urbanas						
																			Usuarios de la VRA Actividades de la VRA Equipos y Aparatos dentro de la VRA	* * * * * * * * *	* * *	* * *	Elaboración propia Información GAT Información IS Coordinación Comunidad Elaboración propia Información GAT Información IS Coordinación Comunidad Elaboración propia Información GAT Información IS Coordinación Comunidad	Perfil del usuario Identificación por ruta Propuesta en base a crear alcantarillas a través de otros perfiles de usuarios Usos y actividades ya reconocidos por los usuarios. Determinación de propuestas de usos de áreas estanciales Determinar su relación con las áreas estanciales

Fuente: Elaboración propia

4. Análisis, desarrollo de la propuesta y resultados

En este capítulo se presenta la propuesta del proyecto iniciando con la interpretación de la información analizada, seguida de la identificación de los hallazgos aprovechados para el diseño de la solución. Finalmente, se comenta cómo se realizó la validación del prototipo.

4.1 Síntesis interpretativa de los datos analizados

Caracterización del estado actual de la Vía Recreativa de Zapopan

Proyectos como la VRAZ aportan una medida de acción resolutoria a problemáticas relacionadas al deterioro de los espacios físicos, sociales y de recreación, la indiferencia social y la desintegración familiar, que al mismo tiempo se presenta como una alternativa al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, promoviendo la convivencia social, la activación física y la promoción de sistemas alternos de movilidad.

Descripción del programa VRAZ

La VRAZ ha representado una opción muy aceptada como tipología de nuevo espacio público de recreo y de esparcimiento para un porcentaje actualmente muy reducido de la población municipal pero que muestra una tendencia al alza en el número de usuarios, llegando cada día a más familias zapopenses.

Existen varios beneficios que un programa de esta tipología ofrece como lo es la oportunidad de realizar actividades físicas sin restricciones de costo, clase social, edad o preferencias recreativas. La VRAZ presenta un valioso potencial para el desarrollo de hábitos saludables que conllevan a una mejora de la salud física y mental; también ofrece una manera diferente de disfrutar la ciudad, permite vivir la ciudad con otra perspectiva de su entorno arquitectónico y cultural de una manera segura. Este programa representa también un impacto social relacionando oportunidades de empleo y la creación de espacios para la prestación de servicios sociales. De igual modo la VRAZ puede contribuir a la protección del medio ambiente mejorando la calidad del aire y disminución del ruido al mitigar el uso del automóvil en las vialidades incluidas en las rutas durante la permanencia de la Vía.

La Vía RecreActiva de Zapopan tiene distintas virtudes y beneficios que van ligados los objetivos motores del programa, los cuales se pueden mencionar como los siguientes:

Ofrecer un espacio para la recreación gratuita con enfoques deportivos, recreativos, artísticos, culturales, científicos, tecnológicos y para el desarrollo social

El programa cuenta con actividades de diferentes tipologías que ofrecen a los usuarios un espacio sano de recreación multidisciplinaria, cuyas activaciones promueven el deporte, el arte y la cultura; dentro del programa y mediante sus activaciones se pretende aumentar la adquisición de hábitos saludables ligado a la prevención de enfermedades incentivando la activación física y mitigando el sedentarismo.

Como ejemplos de activaciones que fomentan la activación física se cuenta con ejemplos como lo que ocurre en Av. las Torres en la Ruta Sur, donde se promueve el juego de fútbol infantil.

Imagen 21: Tramo 6 Ruta Sur, Las Torres. Cascarita infantil



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

También el programa utiliza esta vialidad para ofrecer a los vecinos y usuarios de las diferentes rutas con actividades de recreación como talleres, juegos y en algunos casos ocurre un montaje de una feria.

Imagen 22: Tramo 6 Ruta Sur, Las Torres. Feria en la VRAZ



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Imagen 23: Tramo 1 Ruta Tabachines, Feria en Ruta Tabachines



Fuente: @VReactivaZap

También se pueden observar en diferentes puntos de las rutas, escenarios con eventos artísticos de música y de danza, que por igual corren a cargo de artistas que ofrecen su espectáculo sin ninguna remuneración o bien son una posibilidad para pequeños artistas para presentarse ante un público variado como lo son usuarios de la VRAZ.

Imagen 24: Activaciones de la VRAZ Ruta Tabachines



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

De igual modo se realizan presentaciones de interés público que pueden ser utilizadas para informar y entretener a los usuarios de la VRAZ de maneras diferentes cada domingo.

Imagen 25: Activaciones en “El Polvorín”



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Recuperación de las calles para el encuentro de la ciudadanía

Dentro de las virtudes que se pudieron encontrar en la VRAZ es como por 6 horas diferentes vialidades en el municipio de Zapopan son transformadas de manera ordenada permitiendo el paseo no motorizado a los ciudadanos, con el propósito de mejorar el sentido de pertenencia y empatía hacia la ciudad, la recuperación de la vialidades de manera peatonal permite la mitigación de la congestión vehicular en estos trayectos, siendo hoy en día para los zapopanos, una costumbre asistir a la VRAZ y reducir el uso del automóvil los domingos y días festivos procurando a.

Oferta de oportunidades de empleo

Para el correcto funcionamiento de un programa como lo es la VRAZ son necesarios, un director, un asistente del director, un jefe operativo y un coordinador del servicio social, operadores, choferes, guías, personal de asistencia médica, policías, prestadores de servicio social son los involucrados en el funcionamiento operativo de la VRAZ, sin embargo, la Vía desencadena una serie de externalidades que benefician a terceros cuyos negocios se encuentran en el recorrido de las rutas, algunos negocios que se han ido beneficiando con el mismo crecimiento de la Vía son aquellos que ofrecen desayunos, asistencia o reparación de bicicletas, puntos de hidratación y convivencia etc.

Difusión de valores de convivencia ciudadana

La difusión de valores y la integración ciudadana son algunos de los propósitos e intereses del inicio de programas sociales como a VRA de Zapopan, en el cual se busca promover, no solo la desactivación de uso del automóvil y una vida más sana, sino también, busca promover campañas relacionados a la integración familiar, salud, medidas medioambientales, etc.

A continuación, se desarrolla el programa de la Vía RecreActiva de Zapopan, se cubren diferentes aspectos que puedan aportar en la determinación de parámetros de diseño y función.

La Vía RecreActiva de Zapopan presenta una asistencia de usuarios que fluctúa aproximadamente en 50,000 personas cada domingo, con un promedio de 200,000 usuarios al mes, esta afluencia genera un impacto de manera física y social que según el arquitecto Gabriel Michel...

“es un programa fomenta actividades dentro de los espacios públicos enfocados a la convivencia y para la práctica de muchas cosas” (Entrevista 3-04)

Esta reflexión nos permite profundizar en la transformación que ocasiona la VRAZ, durante su apertura, según datos del IIEG de noviembre del 2017 la población de Zapopan del 2015 según la Encuesta Intercensal es de 1 millón 332 mil 272 personas, dato relevante, ya que solo el 15% de la población (en el mejor escenario de afluencia de la VRAZ) se ve beneficiado por el programa de la Vía Recreativa.

Sin embargo, de este dato cuantitativo, es importante la reflexión que nos hace el Mtro. Carlos Silva Moreno, académico universitario en temas de cultura y sociedad, al momento de reflexionar sobre si la vía RecreActiva es un caso de éxito, él menciona en respuesta a la cuestión si la VRAZ es un caso de éxito, comenta...

“El éxito de la Vía no tiene que ser de repente de resultados cuantitativos, cuando el mejor el resultado tiene que ser más, de cómo se beneficia la gente de las vía recreativa, no es solamente las personas que las usan, sino los que están alrededor de ella, durante la mañana porque atrae comercio, porque a lo mejor es más seguro, porque no sé, se descongestionan las vías de acceso, beneficiado nada más porque también porque exista no hay menos contaminación ese día y al final creo que de repente no se valorarán siempre en función de lo que puedan mostrar la gente y eso no necesariamente es 4,000 o 10,000 personas”. (Entrevista 3-02)

Este argumento determina que el valor de la Vía no solo es en aspectos medibles, sino que la manera de que este programa repercute de manera positiva a la economía local, potencializándola y abriendo nuevos enfoques de negocios que van ligados a las actividades desarrolladas en la VRAZ. La Vía es un espacio para la construcción de comunidad y el fortalecimiento del tejido social, que abona a la ciudad de un espacio público seguro, el programa tiene impacto en más de 114 colonias, mismas que poseen una población de 436 mil habitantes, que de igual manera en una extensión de más de 24 km negocios locales con diferentes enfoques mayormente reparación de bicicletas y comida, han incrementado sus ventas gracias al programa.

Carlos Silva aporta que...

“La vía RecreActiva además de ser un espacio de coincidencia, permite muchas cosas ¿no? activar economía, generar o regenerar el tejido social, como el fortalecer vías de participación, creo que, de

alguna manera, tiene más ventajas que desventajas y las desventajas son en la realidad son las horas que le vas a quitar al que tiene el automóvil de transitar por esa calle, pero en realidad no es nada en comparación a los que estas beneficiando.” (Entrevista 3-02).

El programa de la VRAZ es un escenario óptimo para la convivencia, el desarrollo de actividades tanto culturales como deportivas, y sin duda es un espacio donde las personas pueden relacionarse con el medio ambiente y la naturaleza que nos rodea, la VRAZ impacta positivamente a los habitantes en aspectos de la vida social, que de manera accesible otorga beneficios económicos a cada familia, este espacio ofrece a familias enteras un espacio donde hacer ejercicio, convivencia familiar sana, clases de diferentes disciplinas variadas, entretenimiento etc., siendo que una familia común tendría que invertir un monto económico en transporte y en entretenimiento en alguna otra actividad comercial, el programa también otorga beneficios en salud, primero desde el aspecto que evita y reduce la circulación del transporte motorizado en una extensión de más de 24 km y en lugar de eso abre sus calles a por lo menos 50,000 habitantes a disfrutar de un espacio seguro libre de contaminación, que cuyas activaciones y naturaleza misma de la Vía fomenta el deporte y las actividades al aire libre, así mismo, representa varios beneficios en vida comunitaria, dando a sus ciudadanos un espacio libre de prejuicios ni requerimientos económicos, dando a sus usuarios la oportunidad de interactuar y convivir con su familia, vecinos, mascotas, de igual modo permite la unión de diferentes colonias que por 6 horas de manera equitativa pueden hacer uso del espacio público de manera libre y personal.

Aspectos institucionales

Para el correcto desarrollo del modelo de Vía Recreativa de Zapopan se implementa “El Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco”, mismo que define como objetivos...

“Facilitar la accesibilidad de los ciudadanos a los espacios públicos a través de la reducción temporal de las superficies destinadas a los vehículos, estableciendo lineamientos para la utilización adecuada y responsable de las vialidades del Municipio como ejes de la Vía RecreActiva, así como para su adecuado desarrollo y utilización por parte de los habitantes del Municipio.” (Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 01)

También el planificar la adaptación de las vialidades, parques, centros recreativos, plazas, camellones, jardines y glorietas con los equipamientos necesarios, para el correcto desarrollo de la VRAZ; de igual modo busca el promover y fomentar la concientización ciudadana sobre la importancia de la apropiación de los espacios públicos como una continuidad del espacio privado a efecto de fortalecer e incentivar los vínculos de la convivencia social a través de la VRA, como medio de cohesión social y fomento de las actividades físicas, recreativas y culturales en la sociedad Zapopana, también el promover al sano esparcimiento, concordia, desarrollo y recreación de los habitantes del Municipio;

al igual que fomentar la convivencia armónica y respetuosa de los participantes de la Vía RecreActiva, promoviendo el derecho que todas las personas tienen de disfrutar los espacios públicos; y al mismo tiempo velar por el cumplimiento de los lineamientos operativos para la seguridad de los participantes en las actividades recreativas en curso, cuidando que la práctica recreativa esté libre de violencia y de toda acción o manifestación que pueda alterar su sano desarrollo. (Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 02).

El objetivo motor del modelo que es la VRA de Zapopan se caracteriza por ser una iniciativa de apropiación del espacio público, misma que promueve e incentiva la participación ciudadana mediante de cohesión social y promoción de la activación física, cultural y recreativa incentivando el derecho de los ciudadanos a disfrutar los diferentes espacios de carácter público de la ciudad, incluidos también las vialidades.

Existen varias entidades y autoridades responsables del correcto desarrollo del programa las cuales se enlistan a continuación:

El Presidente Municipal de Zapopan.

Atribuciones:

Es el responsable de establecer, diseñar y promover programas y políticas públicas del uso racional de los espacios públicos que contribuyan al mejoramiento de la convivencia social armónica y determinar mediando acuerdos fundados y motivados que vialidades pueden ser utilizadas para el programa de la VRAZ.

Dirección de la Autoridad del Espacio Público

Atribuciones:

A partir del 2019 la dirección de la Autoridad del espacio público se integra la dirección de la Vía Recreativa Metropolitana de Zapopan siendo que con anterioridad en 2017 la Coordinación General de Construcción de Comunidad en conjunto con las dependencias; El COMUDE, Organismo Público Descentralizado Consejo Municipal del Deporte de Zapopan, Jalisco; Coordinación General de Desarrollo Económico y Combate a la Desigualdad, Coordinación General de Servicios Municipales, Comisaría General de Seguridad Pública, Dirección de Inspección y Vigilancia, Organismo Público Descentralizado de Servicios de Salud del Municipio de Zapopan, organismos que son responsable de coordinar y supervisar la actividad y operación de la Vía RecreActiva...

“Procurando garantizar el derecho de toda persona a los espacios públicos para su recreación y esparcimiento; realizar las gestiones para efecto de proponer al Presidente Municipal las vialidades que podrán ser utilizadas como Vía RecreActiva, para lo cual deberá realizar los estudios de vialidad y factibilidad por parte de las autoridades estatales y municipales competentes; presentar la documentación pertinente al Presidente Municipal para que emita el acuerdo de declaratoria de las vialidades que de forma temporal comprenderán la Vía RecreActiva, así como los días y horas establecidos para su desarrollo; coordinar a las dependencias que de conformidad con el presente

Reglamento y demás normatividad aplicable, resulten competentes en la implementación y funcionamiento de la Vía RecreActiva, con el fin de asegurar el normal y ordenado desarrollo; supervisar el libre tránsito de aquellos vehículos de los residentes de las vialidades que conforman la Vía RecreActiva, debiendo ingresar y salir solamente por el cruce más próximo a su domicilio, a una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora; también de exhortar de manera permanente a los usuarios y residentes de las vialidades que conforman la Vía RecreActiva, a no estacionar sus vehículos durante el desarrollo de la misma.” (Reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 60).

En términos de las facultades establecidas por el Reglamento de la Administración Pública Municipal de Zapopan, Jalisco, estas son las autoridades responsables de la implementación y aplicación del reglamento antes mencionado, mismo que establece los parámetros para la ejecución y éxito del ejercicio de la Vía RecreActiva de Zapopan.

En el capítulo III del reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, se establece que, para la implementación y desarrollo del programa, para efectos de determinar las vialidades que podrán ser utilizadas, el Municipio deberá realizar los estudios de vialidad y factibilidad.

“Previo a la determinación de las vialidades que habrán de utilizarse, la Coordinación General de Construcción de Comunidad, deberá solicitar la opinión de los vecinos colindantes a las vías públicas en las que se desarrolla la citada actividad, sin que aquella sea vinculante para la autoridad municipal.” (Reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 61)

Según el artículo 9 del reglamento antes mencionado, la Vía RecreActiva funcionará ordinariamente los días domingo de 8:00 a 14:00 horas, y de manera extraordinaria los días festivos en el horario que determine el Presidente Municipal, la VRAZ puede ser suspendida parcial, temporal o en su totalidad, por situaciones que por su naturaleza así lo requiera o porque ponga en peligro la integridad de sus participantes de acuerdo a los términos que establezca la Dirección de Protección Civil y Bomberos, mediante comunicado emitido por el Presidente Municipal. (Reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 61)

También se establece que a lo largo de la Vía RecreActiva podrán instalarse exposiciones o actividades culturales, académicas, sociales, ecológicas, deportivas y de salud sin fines de lucro, con previa la obtención del permiso correspondiente Dirección de la Autoridad del Espacio Público. (Reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 61)

Es importante destacar que previo al 2016 las atribuciones que hoy en día son responsabilidad de la Coordinación General de Construcción de Comunidad eran atribuciones correspondientes a Organismo Público Descentralizado Consejo Municipal del Deporte de Zapopan, (COMUDE), que por decisiones internas del ayuntamiento municipal de Zapopan fueron delegados a la entidad antes mencionada.

Dentro del Capítulo IV se determina que dentro de las vialidades destinadas a la realización de la Vía RecreActiva, queda prohibido lo siguiente:

“El tránsito de motocicletas, automotores y cualquier clase de vehículo de tracción motora, a excepción de vehículos de emergencia o por causa de fuerza mayor.

Que los funcionarios de los tres órdenes de gobierno obstruyan banquetas, parques, plazas, plazoletas, camellones, jardines y calles que la conformen, a excepción de que exista una situación de emergencia que así lo justifique.

La realización de caminatas, carreras deportivas, exhibiciones y cualquier otra actividad cuyo desarrollo implique la suspensión parcial o total de la Vía RecreActiva, alterando el orden o el incumplimiento de lo establecido en los lineamientos, salvo que exista autorización por parte de la autoridad competente.

Toda actividad con fin lucrativo y cualquier modalidad de comercio ambulante en las vialidades que conforman la Vía RecreActiva, incluyendo parques, calles, plazas, plazoletas, camellones y jardines aledaños.” (Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 61)

Dentro del capítulo V, se estipulan los lineamientos operativos y de medidas de seguridad, en las exposiciones y activaciones realizadas en el marco de la Vía RecreActiva deberán de cumplir con los lineamientos, que incluyen:

“Realizar actividades que originen la sana convivencia, el deporte y la recreación, respetando las áreas delimitadas, horarios y fechas asignadas, mobiliario y disposiciones aplicables en los términos de la normatividad municipal; el promover en todo momento la cohesión social respetando los derechos humanos; las exposiciones y actividades que se realicen deberán asegurar en todo momento el desarrollo, funcionamiento y limpieza de la Vía RecreActiva, así como la seguridad de sus usuarios; Los usuarios de la Vía RecreActiva podrán asistir con mascotas, siempre que éstas no sean peligrosas, porten los aditamentos necesarios y cumplan con las medidas de seguridad y limpieza que establezcan los Lineamientos y el Reglamento de Sanidad, Protección y Trato Digno para los Animales en el Municipio de Zapopan, Jalisco. Los usuarios deberán acatar las medidas de seguridad que establezcan la Comisaria General de Seguridad Pública, la Dirección de Protección Civil y Bomberos y, en su caso, la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Jalisco, debiendo la Coordinación General de Construcción de Comunidad publicitarlas y hacerlas del conocimiento de los usuarios, siendo por lo menos las siguientes:

1. Respetar las señales que se empleen en la Vía RecreActiva.
2. Respetar los carriles específicos para el uso de vehículos no motorizados y los asignados para cada sentido vial.
3. No exceder los límites de velocidad establecidos en los Lineamientos.
4. Respetar las zonas peatonales, calles, banquetas, plazas y jardines.
5. Las demás que establezcan los ordenamientos de la materia.” Reglamento de la Vía Recreativa del municipio de Zapopan, Jalisco, 2018, pág. 62)

Personal y empleados

Existe un equipo de trabajo que hace posible con su trabajo y planeación el desarrollo seguro y óptimo de las actividades que conforman la VRAZ, a continuación, se explica el orden jerárquico que se indica en el Manual para implementar y promocionar la Ciclovía RecreActiva:

a. Personal administrativo

“El personal administrativo de la VRAZ se encarga de planear, dirigir, supervisar y velar por el buen desarrollo del programa, una vez implementado y puesto en marcha. El organigrama, las funciones y el número de funcionarios dependerán del tamaño y complejidad de la Ciclovía RecreActiva. Para un trazado mayor de 10 km, el personal mínimo recomendado es el siguiente: un director, un asistente del director, un jefe operativo y un coordinador del servicio social. Este personal podrá ir aumentando de acuerdo con el crecimiento del programa.” (Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 58)

Ya que la VRA de Zapopan cuenta con más de 25 km es necesario este personal para el óptimo desarrollo de logística y funcionamiento.

Actualmente la oficina gubernamental encargada del desarrollo y funcionamiento de la VRA de Zapopan es Dirección de la Autoridad del Espacio Público.

- **Director de la Ciclovía RecreActiva**

“Es la persona encargada de poner en marcha el programa y garantizar su correcto desarrollo. Su nombramiento dependerá de la dependencia municipal a la que quede adscrito el proyecto.

Entre sus funciones principales están:

- Planear, organizar e implementar el programa de VRAZ.
- Desempeñar labores de supervisión general, tanto en materia logística como administrativa.
- Organizar y promover el desarrollo de actividades paralelas.
- Velar por la sostenibilidad financiera del programa.
- Coordinar campanas de difusión permanente.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 46)

- Asistente del director

“Es la persona encargada de apoyar la labor del director. Algunas de sus funciones son:

- Encargarse de la documentación y archivo de la oficina y de la agenda del director.

- Dar curso a la correspondencia oficial del proyecto.
- Atender las peticiones y reclamos de los usuarios de la Ciclovía RecreActiva y darles curso ante el director del programa.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 46)

- Jefe operativo

“Es la persona encargada de coordinar las operaciones de cada jornada. Actualmente este departamento corre a cargo del Ing. Gabriel Sealtiel Leandro Campos.

Entre sus principales funciones están:

- Coordinar las actividades logísticas propias de una jornada de VRAZ.
- Llevar las actas correspondientes al material de la VRAZ.
- Llevar el control de los distintos formatos que se apliquen durante la jornada.
- Supervisar las actividades paralelas que se realicen durante la jornada.
- Coordinar el recurso humano, especialmente los guías y jefes.
- Capacitar al personal de la VRAZ.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 46)

- Coordinador del servicio social

“Sus principales funciones figuran:

- Recibir a los estudiantes que prestarán el servicio social en la VRAZ.
- Dar la capacitación a los prestadores del servicio social.
- Entregar a los prestadores del servicio social sus elementos de trabajo (gorra, silbato, paletas).
- Llevar el control de asistencia de los prestadores del servicio social.
- Supervisar la labor de los prestadores del servicio social.
- Entregar las certificaciones correspondientes.

El coordinador del servicio social debe ponerse en contacto con las instituciones educativas del municipio, de nivel medio, medio-superior y superior, con el fin de establecer acuerdos o convenios que permitan a los estudiantes prestar su tiempo de servicio social dentro de la VRAZ. Cada municipalidad establecerá el tipo de acuerdos que deban realizarse.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pág. 47)

Dirección de la Autoridad del Espacio Público es la encargada de proteger y crear un ambiente seguro y agradable para los estudiantes prestadores del servicio social.

b. Personal para la operación de las jornadas

“El programa de VRAZ supone la presencia constante de un personal de apoyo, a cuyo cargo estarán las labores básicas relacionadas con el buen desempeño de la actividad. La cantidad de personal dependerá de la extensión y complejidad del trazado. El programa requiere del siguiente personal:

- Guía o guardián
- Guías o guardianes jefes de ruta.
- Prestadores de servicio social o voluntarios.
- Personal de apoyo especializado de otras dependencias.

Otros cargos pueden aparecer en la medida en que el programa se haga más extenso y complejo; es el caso del personal que se requiere para actividades paralelas, ya que en este caso se pueden involucrar a los encargados de las actividades recreativas, profesores de actividad física, coreógrafos, talleristas, etc.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pp. 47-48)

- Guía o guardián

El guía de la VRAZ es...

“Una persona que tiene a su cargo actividades de orientación a los usuarios y actividades de tipo logístico en un tramo de la ruta que le sea asignado.

Funciones frente al usuario:

- Orientar al usuario sobre el objeto, actividades y normatividad de la VRAZ.
- Dar recomendaciones de seguridad, especialmente sobre uso del casco y moderación de la velocidad.
- Velar porque se mantenga una adecuada movilidad dentro de la ruta.
- Apoyar las labores de búsqueda en caso de personas extraviadas.
- Entregar a padres o tutores los menores extraviados.
- Atender accidentes menores ocurridos en su tramo. En los accidentes que requieran una atención mayor, solicitar el apoyo del Guía de Primeros Auxilios o del personal paramédico de la dependencia de salud del municipio o ciudad.
- Informar a todo usuario de vehículo automotor que pretenda circular por el corredor destinado a la VRAZ, que se prohíbe el ingreso y que solo pueden acceder o salir de la misma los residentes, con todas las precauciones posibles (luces estacionarias, velocidad máxima 10 km y utilización de las zonas delimitadas para transitar).

Funciones en actividades logísticas:

- Realizar cerramientos de las intersecciones en el tramo que le sea asignado.
- Supervisar a los prestadores de servicio social a su cargo y firmarles su hoja de asistencia al final de la jornada.
- Relevar al prestador de servicio social del tramo a su cargo, durante su tiempo de descanso.
- Controlar el estricto cumplimiento del tiempo otorgado de descanso a los prestadores del servicio social.
- Apoyar a las instituciones que desarrollen actividades paralelas en la VRAZ, para que se puedan desempeñar correctamente y cuidar que dichas actividades no alteren la circulación fluida de usuarios.
- Pasar reporte a las autoridades competentes sobre las personas sospechosas o que alteren el desarrollo de la VRAZ.
- Reportar a la autoridad central de la VRAZ acerca de todo elemento o situación que pueda obstruir el adecuado desempeño.
- Informar de manera inmediata a la autoridad central acerca de toda actividad especial que ocurra dentro de su tramo asignado, como el caso de robos, niños extraviados, accidentes, presencia de prensa o de un alto funcionario y toda información que se le solicite.
- Registrar los datos de vehículos abandonados o estacionados dentro de la VRAZ, notificando a la central para que la autoridad correspondiente tome las medidas respectivas.
- Solicitar personal de apoyo como: policías, bomberos, personal de servicios médicos y agentes de tránsito, en aquellas situaciones excepcionales que lo ameriten.
- Acatar las indicaciones del Jefe de Ruta o del Jefe Operativo de la VRAZ.
- Llenar al final de la jornada los formatos de informes preestablecidos, tales como: conteos instantáneos, conteo de 15 minutos, reportes de actividades, accidentes, robos y niños extraviados y seguimiento operativo. Tales formatos deberán ser entregados al jefe de ruta.”

(Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa, 2009, pp. 48-49)

La VRAZ es un programa que triunfa gracias a su equipo de trabajo y a los voluntarios y prestadores de servicio social que sin ganancia y apoyo económico permiten el crecimiento de la VRAZ día con día; así lo infiere el anterior subdirector de la VRA de Zapopan (2019) Iván Sánchez

“a grandes rasgos lo que nosotros hacemos, hemos activado la vía de muchas maneras sin tener un solo centavo, hemos hecho desfiles, hicimos un desfile de Selva Mágica, juntamos 50,000 personas en marzo, traemos activaciones traemos grupos, traemos grupos de rock, hemos traído muchísimas cosas sin gastar un solo peso” (Entrevista 3-03)

Es importante que por parte del ayuntamiento municipal se otorgue apoyo económico suficiente al programa de la VRAZ, ya que a pesar de eso ha crecido y mejorado hasta el día de hoy, obviamente con un mayor apoyo económico el programa podría crecer y llegar a tener más usuarios.

Necesidades por parte de Dirección de Construcción de Comunidad

Es necesario aclarar que por cambio de gobierno se hizo una transformación interna de dependencias gubernamentales encargadas del programa de a VRAZ siendo en 2019 el cambio a la Dirección de la Autoridad del Espacio Público.

Proposición de oficina de comunidad

Posterior a la reunión en la dirección de Construcción de Comunidad de Zapopan el miércoles 30 de mayo del 2018 a las 16:30hrs, se pudieron concretar puntos prospectivos en relación con el mejoramiento de la Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan, en donde el Mtro. Rodolfo Flores indica su petición por parte del anterior Gobierno Municipal de Zapopan, que articula una iniciativa intersectorial Universidad-Sector Público para beneficio de la sociedad en donde se desarrolle un proyecto de intervención urbana arquitectónica enfocado al descanso de los usuarios de la Vía Recreativa Metropolitana de Zapopan en donde se acordaron los parámetros y alcances del proyecto.

Interconexión y ampliación

Existen planes y programas que involucran el crecimiento de las rutas aunado de un plan de interconexión de rutas, así como lo menciona el Lic. Iván Sánchez Valencia subdirector de la VRA de Zapopan (2019)...

“pues mira, la visión que tenemos en general de la VRA de Zapopan estemos o no estemos... la idea, la visión que tener los más, los más kilómetros que se pueda en la ciudad” (Entrevista 3-03).

Actualmente existe un plan formal y público de estrategias de interconexión de las 3 rutas, elaborado por el Arq. Gabriel Michel, plan desarrollado para la Coordinación de Construcción de la Comunidad durante el 2018 y trabajado en equipo con Movilidad Zapopan y Espacio Público, así mismo la Dirección de la Autoridad del Espacio Público de Zapopan ha desarrollado varias estrategias conectoras de los tres trayectos de las rutas.

Mejora de espacios de descanso “Paradas de descanso”.

Esta propuesta responde a una petición de la Coordinación de Construcción de Comunidad, formulada directamente al D. Alejandro Mendo Gutiérrez, de los Posgrados en Sustentabilidad del ITESO, para articular una iniciativa Universidad-sector Público para beneficio de la sociedad, misma que está enfocada al desarrollo de Áreas Estanciales enfocadas al descanso dentro de la VRAZ.

Enfoques

Según información previamente mencionada dentro del análisis de los usuarios, se puede constatar que existe un déficit de personas de la tercera edad y en niños que asisten a la vía, existe un mayor aforo de personas entre los 15 y los 64 años con un porcentaje del 71% del total de los usuarios de

la VRAZ, a partir de este parámetro, la Dirección de Construcción de Comunidad busca aumentar el aforo de niños y adultos mayores mediante la planeación de activaciones que puedan ser atractivas a estos sectores y que a la par de incrementar el número de usuarios busca también el crear estrategias de interconexión física de las diferentes rutas que integran el recorrido de la VRAZ.

Aumentar parámetros de incidencia

Existen algunos elementos que pueden aumentar el aforo de usuarios incentivando por medio de campañas de vacunación, desparasitación, y esterilización de mascotas, campañas de concientización del medio ambiente, desarrollo de huertos urbanos, etc.

Cuestiones institucionales

En relación con las cuestiones institucionales que se involucran en este proyecto se pueden determinar cómo hallazgos lo incluido en el Reglamento de la Vía RecreActiva del municipio de Zapopan, Jalisco, en donde se estipula como uno de los objetivos, el planificar la adecuación de espacios públicos municipales como vías, parques, centros recreativos, plazas, camellones, jardines y glorietas con los equipamientos necesarios, para el adecuado desarrollo de la VRAZ; de igual modo promover y fomentar la concientización ciudadana sobre la importancia de la apropiación de los espacios públicos como una continuidad del espacio doméstico a efecto de fomentar los vínculos de la convivencia social a través de la Vía RecreActiva, como medio de cohesión social y fomento de las actividades físicas, recreativas y culturales en la sociedad zapopana.

Este argumento contribuye a la justificación de la implementación de las Áreas Estanciales, ya que esta modalidad cubriría una carencia latente dentro del programa de la Vía RecreActiva de Zapopan.

También se pudo determinar que actualmente la oficina gubernamental encargada del desarrollo y funcionamiento de la VRA de Zapopan es la Coordinación General de Construcción de Comunidad, variable importante ya que representa la necesidad de la adecuación del reglamento de acuerdo con los cambios administrativos.

Equipos y Aparatos dentro de la VRAZ

Durante el recorrido de la ruta se encuentran elementos que forman parte de la imagen urbana encontrada en el trayecto de la VRAZ, mismo que sirven de apoyo durante el transcurso de la Ruta.

En un escenario ideal el trayecto de la Vía debería estar abastecido con diferentes equipos o aparatos que facilitaran y mejoraran el desarrollo de los usuarios, tales como:

Como parte del inventario que existe en la VRAZ, se cuenta con diferentes equipos para el disfrute y activación de los usuarios de la VRAZ, mismos que se pueden englobar en tres dimensiones:

Equipo deportivo

Préstamo de bicicletas:

El servicio se otorga de manera gratuita a los usuarios de la Vía RecreActiva que desean hacer el recorrido en bicicleta y no cuentan con una. Es necesario cubrir ciertos requisitos para ser candidato al préstamo de una bicicleta, como lo es el entregar su credencial de elector vigente o identificación

oficial (pasaporte, cartilla militar), de igual modo el horario de préstamos es de 8:30 a 12:00 hrs y se permite entregar la bicicleta hasta las 13:00 hrs.

Los usuarios están comprometidos a hacer uso de las bicicletas solo en el recorrido de la VRAZ, cumpliendo de igual modo un reglamento interno que consiste en:

- Utilizar el casco.
- No subir menores en parrilla y/o en cuadro de la bicicleta.
- No circular sobre banquetas.
- Respetar indicaciones de personal operativo de VRAZ.
- Hacer uso adecuado de la bicicleta.
- Hacer uso constante de la bicicleta.

Dentro de las tipologías de bicicleta, se encuentran disponibles para préstamo:

Hombre (rodado 26).

Mujer (rodado 24).

Niños (rodado 20).

La VRAZ cuenta hoy en día 15 bicicletas disponibles para el préstamo a los usuarios, sin embargo, se cuenta con aproximadamente 100 bicicletas, pero por mal estado de estas se encuentran en reparación; estas son distribuidas en un punto de la Ruta Patria ubicado en el parque El Polvorín.

Juegos

Durante diferentes puntos de las rutas se encuentran activaciones enfocadas al juego estas se encuentran localizadas en 3 distintos puntos en cada ruta para así conservar la eventualidad de los usuarios, en la Ruta Sur se localizan en el tramo 1 cercano a el parque metropolitano, en la Ruta Tabachines se instalan a lado del Parque canino y en la Ruta Patria se encuentran en el Parque El Polvorín; el transporte y el pontaje de ellos es realizado por el personal de la VRAZ, siendo que su funcionamiento dentro del horario de uso es controlado por los guías de la Vía.

Algunos de los juegos que son colocados en la VRAZ son en su mayoría brincolines, juegos gigantes, se abastece de pelotas y balones y también se ofrecen equipos con enfoque a activaciones culturales; También mobiliario enfocado a el desarrollo cultural y artístico de los usuarios, como lo son talleres de pintura y se colocan escenarios para clases de diferentes disciplinas como yoga, zumba, salsa, ritmos latinos, y presentaciones musicales, etc.

A demás de estos elementos importantes en el desarrollo de la VRAZ, el programa cuenta con infraestructura que permite que la VRAZ cuenta con luz y sonido que es abastecida por la red pública del municipio, mismo en apoyo de las diferentes actividades que ocurren en la Vía.

Análisis de contexto urbano

Usos de suelo

Existe una variedad de uso de suelo en el recorrido de la VRAZ, un 71% del recorrido de las tres rutas transcurre a lo largo de vialidades donde su uso del suelo es de tipo habitacional, e incluye en varios trayectos varios puntos de interés

Tipologías viales

Según un análisis de observación directa se pudo concretar la siguiente información en relación con el medio físico construido en el trayecto de las diferentes rutas de la VRAZ.

1. Ruta SUR

Condición de banquetas

En relación con las banquetas la mayoría de las aceras en la ruta Sur entran en un margen de 1.8m a 1.2m de anchura, mismas que se encuentran construidas con concreto armado y poseen rampas para sillas de ruedas.

Condición de vialidad

Existen tramos en la ruta Sur como el tramo 1, 2, 3 y 4 que se encuentran en buenas condiciones cubriendo parámetros de nivelación, balizamiento, y poca existencia de baches, por otro lado, tramos como el tramo 6 que necesitan atención por parte del ayuntamiento en mejoras en la calidad del estado físico de la vialidad.

Espacios verdes abiertos

La ruta Sur se encuentran varios espacios verdes abiertos que integran la ruta y permiten una interconexión tangible de numerosos parques urbanos

Parque Metropolitano

Parque Juan Rulfo

Parque Club de leones

Parque La Calma

Parque Dr. Blass Morgado

Parque ecológico El Ixtepete

Esta ruta también está equipada por varios camellones y arriates que permiten el crecimiento de vegetación.

2. Ruta TABACHINES

Condición de banquetas

En la ruta Tabachines existe un gran tramo (av. Tabachines) que está habilitada con una banqueta de concreto que sobrepasa los parámetros normales de anchura, teniendo en la mayoría de su tramo 4.2 m.

Condición de vialidad

Dentro de la ruta Tabachines, el estado físico de la misma se encuentra en buena condición, exceptuando el hecho de la existencia de topes que perjudican el flujo durante la VRAZ.

Espacios verdes abiertos

Durante la ruta existen superficies verdes que mejoran la experiencia de la ruta a pesar de su corto recorrido

Unidad deportiva Ángel “El Zapopan” Romero

Parque Canino Tabachines

Equipamiento público

Parque del equipamiento público que se encuentra localizado en la ruta Tabachines se encuentran puntos como:

COMUDE y La Ludoteca COMUDE Zapopan, ambas están abiertas los domingos y forman parte de los puntos de interés dentro de la ruta.

3. Ruta PATRIA

Condición de banquetas

Con un margen de 4.2m en los tramo2 y 3 a uno de 1.8m en el tramo1 las banquetas en el recorrido de la ruta Patria poseen rampas, deprimidos y bolardos que facilitan al peatón su recorrido

Condición de vialidad

El primer tramo de la ruta Patria que corresponde al sector de la ruta que empieza en el mercado de Atemajac y termina en Plaza Patria, presenta posibilidades de mejora en cuanto su estado físico, esta vialidad cuenta con varios desniveles, baches y falta de balizamiento.

Espacios verdes abiertos

Dentro de la ruta Patria existen parques urbanos de gran importancia para la ciudad como lo son:

El parque Ávila Camacho

El Parque para perros Altamira

El Bosque Los Colomos

Parque El Polvorín.

Equipamiento público

Existe equipamiento público dentro de la ruta Patria como lo son:

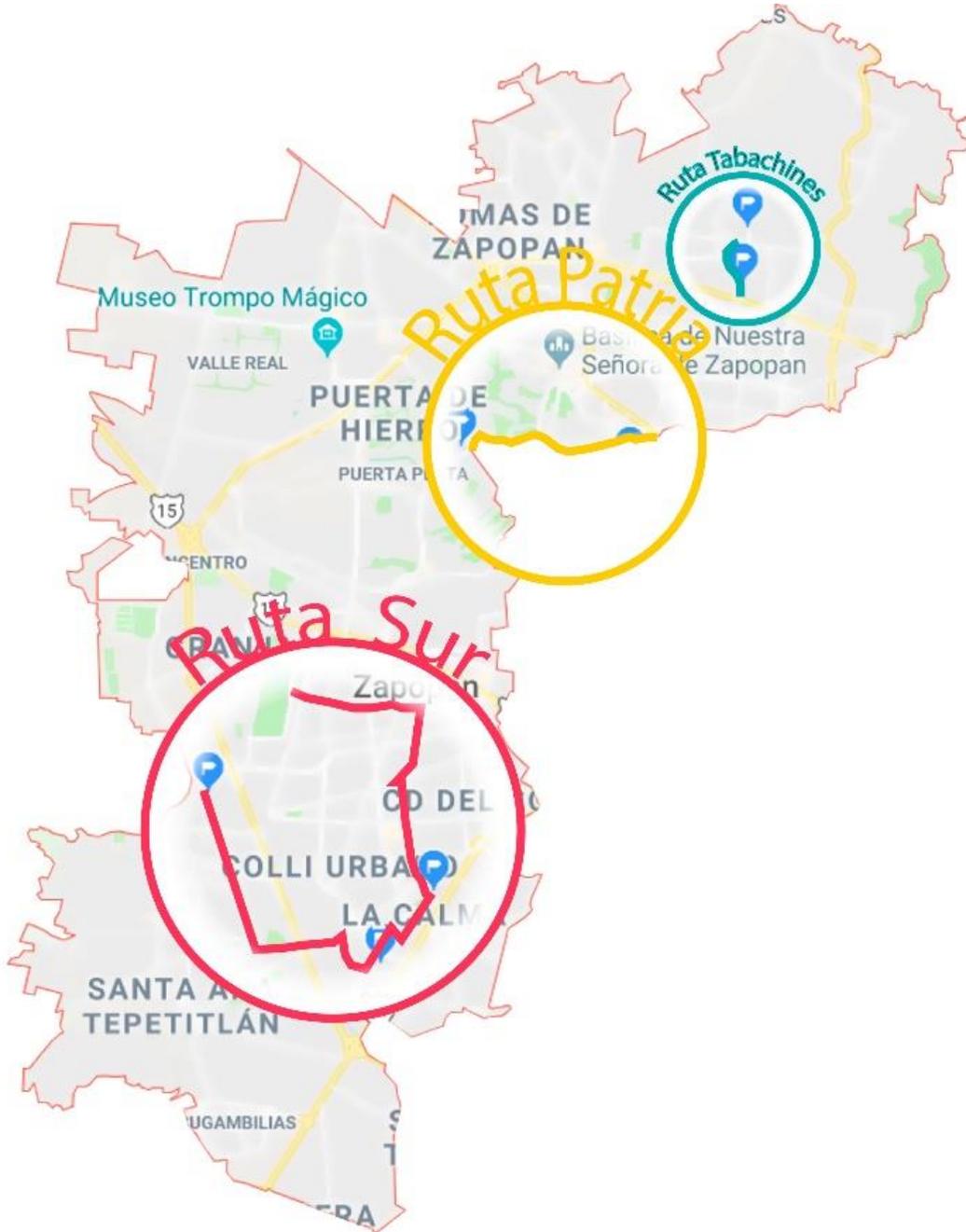
Mercado de Atemajac

Unidad deportiva El Polvorín

Descripción del recorrido

En la siguiente imagen se muestra un parámetro general de las tres diferentes rutas, esta imagen nos permite ver la escala y relación que los tres recorridos tienen entre sí.

Imagen 26: Master plan Rutas de la VRAZ



Fuente: Elaboración propia

RUTA SUR

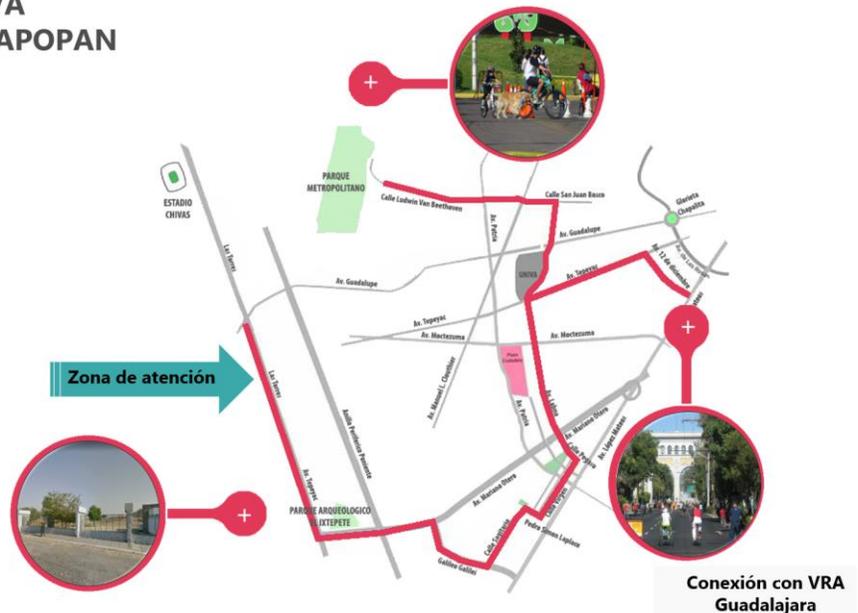
La ruta Sur siendo la más prolongada representa el 63% del recorrido de la ruta, por su gran afluencia de identifica por ser la ruta más popular misma que se identifica por dos grandes aspectos, su ubicación privilegiada al iniciar en uno de los pulmones más grandes de la ciudad que es el Parque Metropolitano y su conectividad física en ruta con la VRAZ de Guadalajara, este aspecto favorece a la VRA de Zapopan, debido a que su conexión con Guadalajara brinda un tramo de mayor extensión, y permite a los usuarios de Guadalajara recorrer por el mismo trayecto elementos atrayentes de la VRA de Zapopan y viceversa.

Aunado a sus puntos de interés existe una extensa variedad de locales comerciales y negocios locales enfocados al disfrute y experiencia del usuario de la vía.

Esta ruta no cuenta con equipamientos en la Ruta Sur, sin embargo, muy cercano al trayecto se encuentra el centro comunitario La Colmena en Av. Guadalupe.

Imagen 27: Análisis ruta Sur

VÍA RECREATIVA METROPOLITANA DE ZAPOPAN RUTA 1 SUR



Fuente: Elaboración propia, con base a información obtenida Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Existen tramos durante la VRAZ ruta sur que nos facilitarán su comprensión al dividirlos de la siguiente forma.

Tabla 2: Análisis ruta Sur

RUTA no.	VIA RECREATIVA METROPOLITANA DE ZAPOPAN 25 KM				
	TRAMOS	LONGITUD - KM	KM TOTALES DE LA RUTA	% DE RUTA TOTAL	SITIOS DE INTERES
1. Ruta SUR	1. Parque Metropolitano -Av. Beethoven - Calle San Juan Bosco	2.4 KM	15.8	63.2	PARQUE METROPOLITANO
					CAMELLON MIGUEL ANGEL
					CAMELLON CALLE ABOGADOS
					LOCALES COMERCIALES
	2. Calle San Juan Bosco - Calle Abogados - Av. Labna -	3.7 KM			CAMELLON CALLE ABOGADOS
					PARQUE JUAN RULFO
					PARQUE CLUB DE LEONES
3. Av. Tepeyac - Lopez Mateos	2.7 KM	LOCALES COMERCIALES			
		LOCALES COMERCIALES			
4. Av. Labna -Amado Nervo - Calle Pegaso - Calle Virgen - Calle Pedro Simon - Calle Sagitario - Galileo Galilei	2 KM			LOCALES COMERCIALES	
				CENTRO COMERCIAL CIUDADELA	
				PARQUE LA CALMA	
				PARQUE DR. BLASS MORGADO	
				PARQUE ECOLOGICO EL IXTEPETE	
5. Galileo Galilei - Mariano Otero	2 KM			CAMELLON MARIANO OTERO	
				LOCALES COMERCIALES	
6. Av. Tepeyac - Las Torres Prol. Guadalupe	3 KM			CAMELLON CALLE LAS TORRES	
				LOCALES COMERCIALES	

Fuente: Elaboración propia

La ruta Sur además de eso cuenta con diferentes puntos de interés:

Parque Metropolitano

UNIVA

Parque Juan Rulfo

Parque Club de Leones

Conexión física vial a VRA de Guadalajara

Centro comercial Ciudadela

Parque La Calma

Parque Dr. Blass Morgado

Parque Ecológico El Ixtepete

Y en cercanía, más no en el recorrido de la ruta existen atrayentes como:

Centro comunitario “la Colmena”

Ruta Sur tramo 1

Parque Metropolitano -Av. Beethoven - Calle San Juan Bosco

Análisis de rutas:

Este tramo se encuentra en excelente estado con vialidades de 4 carriles de concreto en su mayoría sin baches y con una correcta señalización vial.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Dentro del tramo 1 de la Ruta Sur, se puede proponer el emplazamiento de dos módulos de Áreas Estanciales Eventuales en apoyo de las activaciones del programa, siendo que esta zona es muy concurrida y activa tanto por su cercanía con el Parque Metropolitano como por programación de actividades

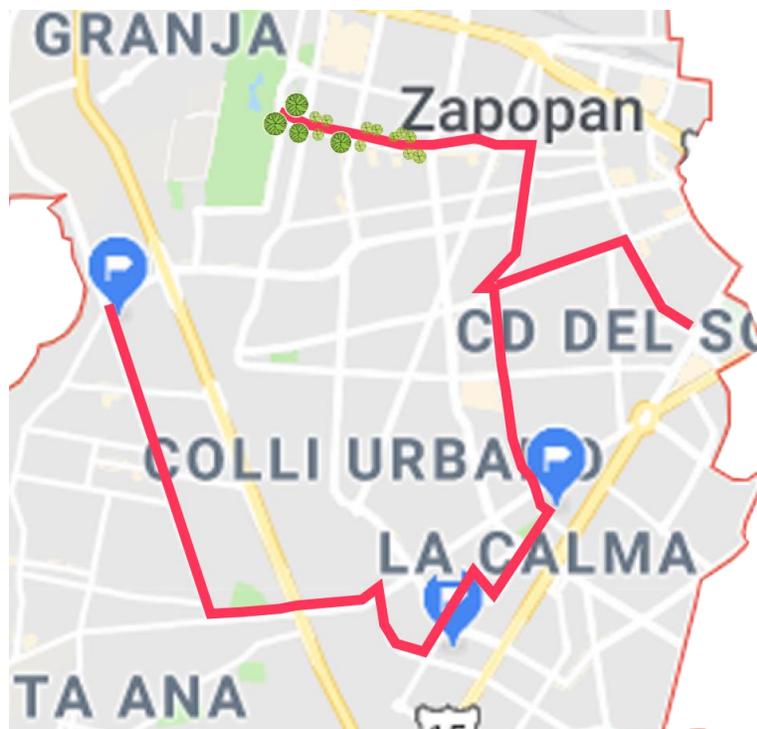
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Este tramo cuenta con el punto más atrayente de toda la VRAZ, el Parque Metropolitano, este punto es el atractor de usuarios tanto de la Vía de Zapopan como la de Guadalajara, ya que estos, utilizan la VRAZ como medio para llegar y permanecer en el parque de manera recreativa todo el domingo.

Estado actual natural de las rutas:

El tramo 1 de la Ruta Sur, está habilitada con una gran densidad de arbolado sobre todo en el inicio de la ruta, en esta sección del tramo se pueden observar Laureles y Tabachines de edad adulta que son elegidos por los usuarios como puntos de descanso y reunión.

Imagen 28: Arbolado Tramo 1 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es de buena calidad, calles, banquetas, balizamientos, postes y rampas para sillas de ruedas se encuentran en buen estado, ya que en su gran mayoría no se encuentran destruidas ni vandalizadas.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Si abordamos el tema de mejora de la imagen urbana, es posible que los balizamientos y el arbolado pudiera incrementar, ya que unos tramos que son de carácter comercial afectan la imagen urbana, sin embargo, este tramo parece ser muy aceptado por los usuarios.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Parque Metropolitano – Av. Beethoven – Calle San Juan Bosco

Imagen 29: Tramo 1 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia y Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

El tramo 1 de la Ruta Sur es identificado por los usuarios de la VRAZ como un punto de reunión importante, ya que además de ser el conector directo con el Parque Metropolitano, en este espacio sucede el arranque de las actividades, es decir, la mayoría de los usuarios de la ruta Sur empiezan su trayecto recreativo en este espacio, es elegido por los usuarios por varias razones, como lo son la sombra otorgada por los árboles de gran escala, proximidad a locales comerciales, como lo son tiendas de conveniencia, farmacias y también locales habilitados en las cocheras de las casa habitación solo durante el recorrido de la VRAZ, mismos que por iniciativa de los vecinos en búsqueda de un lucro económico ofrecen servicios de desayunos.

Imagen 30: Comercio local Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

También por parte del personal de la VRAZ ahí se encuentran establecidos puntos de préstamo de bicicletas, toldos con juegos y actividades para los usuarios, en seguida se muestran algunos ejemplos

Imagen 31: Servicio para mascotas



Fuente: Dirección de Construcción de comunidad

Imagen 32: Clases de yoga infantil



Fuente: Dirección de Construcción de comunidad

Imagen 33: Juegos de destreza



Fuente: Dirección de Construcción de comunidad

Imagen 34: Tramo 1 Ruta Sur, comparativa Av. Beethoven



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Como se puede observar en la imagen anterior, Av. Beethoven es una vialidad de tráfico lento de 4 carriles en ambos sentidos, una de sus virtudes más grandes es su extensa variedad de arbolado, mismo que crea una protección parcial del recorrido.

Imagen 35: Tramo 1 Ruta Sur, comparativa Av. Beethoven intersección con Av. Rafael Sanzio



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Como se puede apreciar en las imágenes el flujo vehicular es tranquilo mismo que en intersecciones con otras vialidades es controlado por medio de semáforos, durante y fuera de horarios de la VRAZ.

Por este tramo no circulan en el día a día autobuses de pasajeros, por lo general su tráfico vial es conformado por automóviles compactos familiares y comerciales de gama baja.

Este tramo se caracteriza por tener un arroyo vehicular de buena calidad, misma que cuenta con uso de suelo tanto comercial como habitacional uni y multifamiliar.

Ruta Sur tramo 2

Calle San Juan Bosco – Calle Abogados-Av. Labna

Análisis de rutas:

Este tramo se encuentra en excelente estado en relación con otros tramos de esta ruta, a pesar de que sus vialidades no son las de mejor estado cuenta con una sombra y clima templado que ofrece el cuerpo de agua que lo acompaña.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Dentro del tramo 2 de la Ruta Sur, se observan posibilidades de emplazamiento eventual, que a pesar de que no se encuentran activaciones de gran aforo, este trayecto podría tener 2 posibles Áreas Estanciales por ser un tramo de más de 3.8km.

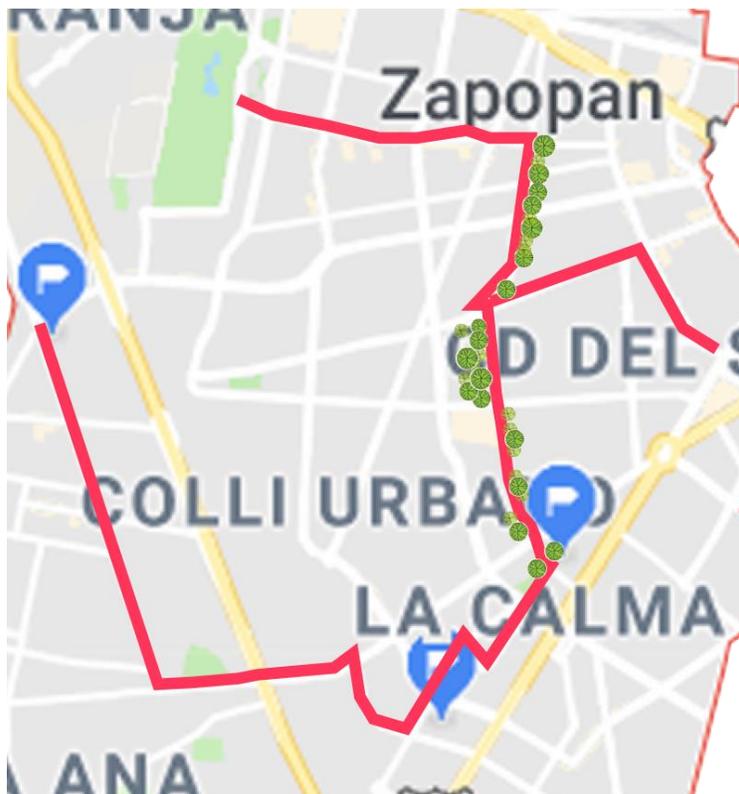
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Este tramo no cuenta con un equipamiento atrayente, sin embargo, es muy utilizado por ciclistas y corredores por su conexión con los Tramos 1 y 2 que cuentan con equipamiento y negocios locales que complementan su experiencia en la Vía.

Estado actual natural de las rutas:

El tramo 2 de la Ruta Sur, es un tramo privilegiado en relación con los demás tramos, ya que este presenta en casi toda su totalidad, un cuerpo de agua arbolado con diferentes especies de árboles de gran formato, esto brinda a los usuarios una sombra inigualable en ninguna ruta de la Vía.

Imagen 36: Arbolado Tramo 2 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es de calidad media, ya que sus calles se encuentran desmejoradas y no cuentan con el balizamiento adecuado para su circulación, el arroyo vehicular cuenta con baches que posterior a lluvias causan charcos de gran tamaño que entorpecen la circulación de los usuarios.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Con relación a mejora de la imagen urbana, es posible que la falta de balizamientos afecta la imagen urbana, sin embargo, este tramo parece ser muy aceptado por los usuarios en búsqueda de un tramo sombreado y tranquilo para circular.

A continuación, se presenta una explicación fotográfica más a detalle del Tramo 2 de la Ruta Sur.

Imagen 37: Tramo 2 Ruta Sur, comparativa Calle San Juan Bosco intersección con Av. Manuel J. Clouthier



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

La Av. Beethoven se convierte en la Calle San Juan Bosco, con características similares en su arroyo vehicular solo que en este tramo la vialidad de 4 carriles permite el estacionamiento en ambos carriles, limitando el flujo vehicular a un carril de cada sentido, esto hace el flujo de los automóviles menos fluido de como lo fue en Av. Beethoven.

También es notorio el decremento de la densidad de la vegetación

Imagen 38: Tramo 2 Ruta Sur, comparativa Calle San Juan Bosco intersección con Calle Abogados

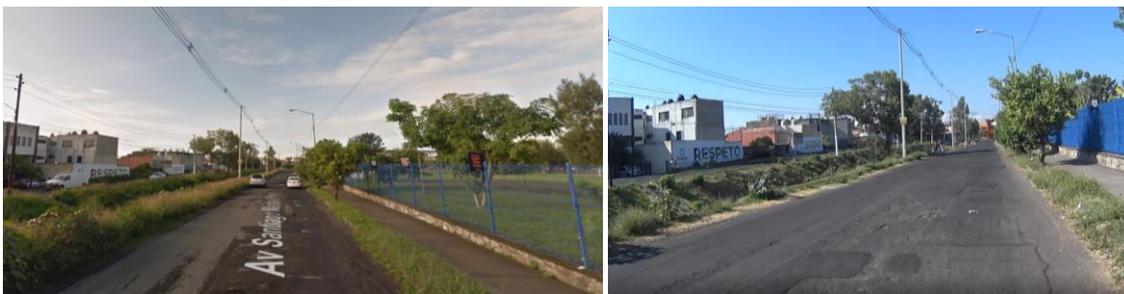


Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Esta sección del recorrido está acompañada de un canal y una extensa densidad de arbolado, este tramo de la ruta es muy agradable gracias a la sombra que los árboles generan, durante los horarios de la VRAZ se encuentra en esta esquina un punto de préstamo de bicicletas y asistencia médica.

En la Calle Abogados la vialidad se convierte en una vialidad de dos carriles de un sentido en el cual existe línea blanca permitiendo el estacionamiento de automóviles del lado derecho del arroyo vehicular, por otro lado, en su gran mayoría el medio físico construido es en su mayoría de carácter habitacional unifamiliar.

Imagen 39: Tramo 2 Ruta Sur, comparativa Av. Santiago Méndez Bravo



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Durante el tramo de Av. Santiago Méndez Bravo, no se observó personal de apoyo por parte de la VRAZ, mismo que lo hace un poco peligroso para los usuarios, aunado a su falta de visibilidad por el exceso de vegetación del lado izquierdo de la ruta, también como aspecto negativo la calidad de la vialidad es ínfima, ya que cuenta con muchos desniveles y baches que dificultan el paso en bicicleta.

Este tramo conduce directamente a la UNIVA, punto de reunión también reconocido por usuarios y personal de la VRAZ.

Ruta Sur tramo 3

Av. Tepeyac – López Mateos.

Análisis de rutas:

Este tramo, con relación a otros, tiene varias ventajas en su estado físico y aforo de usuarios, este tramo es muy usado por usuarios de la VRA de Guadalajara que desean integrarse al recorrido que ofrece la VRA de Zapopan, este tramo además de ser popular ofrece a los usuarios un buen clima y calidad de las vialidades, y que, por su oferta gastronómica comercial, favorece tanto a los negocios locales como a los usuarios a complementar su recorrido en la Vía.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Por su tipología de calle con relación a su número de carriles, no sería posible emplazar un Área Estancial permanente, sin embargo, es posible ofrecer una de carácter eventual como punto medio de descanso y reunión para los usuarios.

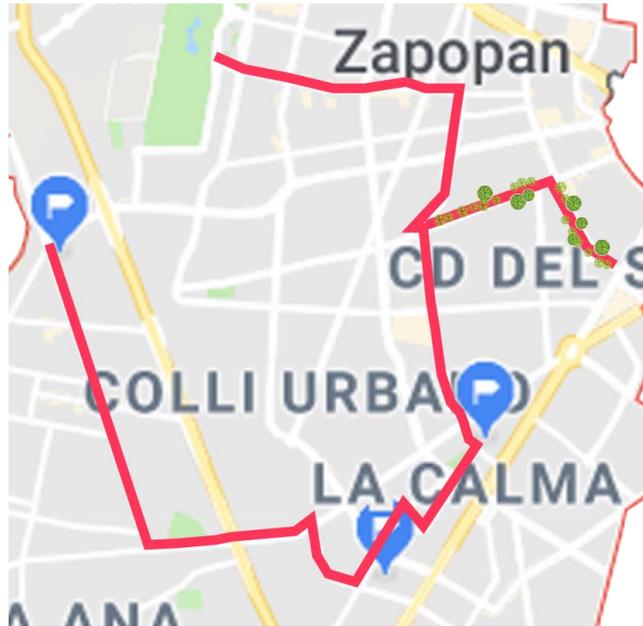
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Este tramo cuenta con parques y áreas arboladas que favorecen el recorrido de sus paseantes, y sin duda la conexión física con la VRA de Guadalajara ofrece a los usuarios una experiencia más completa.

Estado actual natural de las rutas:

El tramo 3 de la Ruta Sur es una sección muy homogénea en cuanto a su arbolado, a pesar de que la mayoría de los árboles que se encuentran en el camellón no han alcanzado su copa máxima, ofrecen una sombra homogénea a los paseantes.

Imagen 40: Arbolado Tramo 3 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es de buena calidad y son muy transitadas, las calles, banquetas, balizamientos, y rampas para sillas de ruedas se encuentran en buen estado.

En este tramo se cuenta con muchos negocios locales de calidad y en buen estado físico.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Con relación a una posible mejora de la imagen urbana, este tramo es muy agradable de recorrer, que con el paso del tiempo podría densificar el tamaño de sus copas mejorando la imagen urbana.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Imagen 41: Tramo 3 Ruta Sur, comparativa Av. Tepeyac



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Av. Tepeyac se caracteriza por ser una vialidad con camellón central con gran arbolado, mismo que por su ubicación en el camellón, brinda a los usuarios de la VRAZ una sombra continua. El recorrido de la vía se localiza solo en uno de los dos sentidos de la vialidad, misma que se encuentra en buena condición brindándole al usuario una mejor experiencia.

El tramo 3 dirige directamente a la conexión con la VRA de Guadalajara en un recorrido aproximado de 2.5km; durante la incorporación a Av. Tepeyac se encuentra una intersección a Calle Labna.

Ruta Sur tramo 4

Av. Labna – Calle Pegaso – Calle Virgen – Calle Sagitario – Galileo Galilei

Análisis de rutas:

En general este tramo otorga una experiencia agradable, sin embargo, el recorrido es muy largo y confuso para algunos de los usuarios y por lo mismo no es frecuentado por muchas personas, sin duda este tramo podría ser modificado para la mejora general de toda la Ruta Sur.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

En el tramo 4, es posible el emplazamiento de un Área Estancial de carácter permanente, ya que por su trayecto tan largo y tipología de vialidades es posible la permanencia de un punto de reunión y descanso.

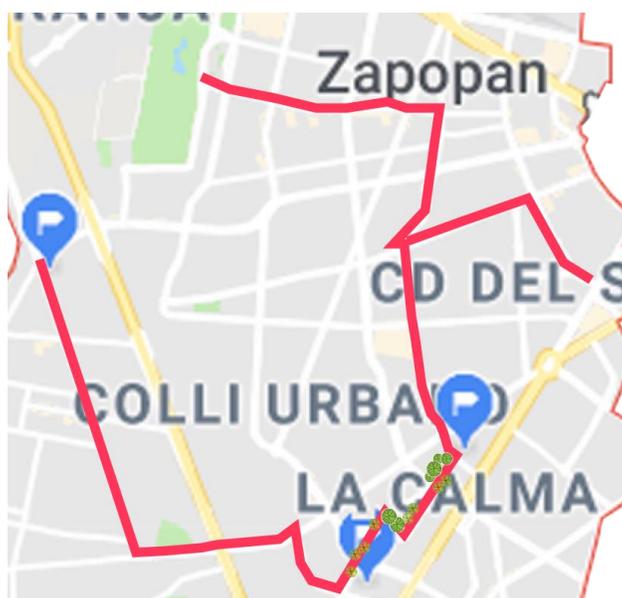
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Esta parte de la Ruta sur cuenta con aproximadamente 2km, en donde se encuentran varias áreas verdes, pero en casi su totalidad el uso de suelo es habitacional.

Estado actual natural de las rutas:

El tramo 4 de la Ruta Sur, está habilitada con una gran densidad de arbolado de talla mediana, misma que no supera en su gran mayoría los 5 mts de altura, sin embargo, ofrecen una sombra agradable a sus usuarios.

Imagen 42: Arbolado Tramo 4 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

El estado físico en general de la infraestructura es de buena calidad, calles, banquetas se encuentran en buen estado, aunque no se cuenta con suficientes rampas para sillas de ruedas.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

En relación con este tramo, a pesar de transitar por vialidades de uso habitacional en buen estado, la afluencia de los usuarios no es la mejor, por lo general es un tramo con pocos usuarios y de carácter confuso para sus pocos asistentes.

Si hablamos de mejoras de la imagen urbana de este trayecto se podía mejorar el balizamiento en las vialidades y dar mantenimiento a los arroyos vehiculares ya que en algunas secciones del tramo se encuentran muchos desniveles y baches.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Av. Labna es una vialidad de cuatro carriles, dos de cada sentido y con uno de cada lado destinado a estacionamiento de automóviles.

Imagen 43: Tramo 4 Ruta Sur, comparativa Calle Labna intersección Av. Moctezuma



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Durante el recorrido en la Calle Labna un conjunto multifamiliar y un centro comercial Ciudadela, mismo que podría ser un atractor, punto de reunión y posible espacio para una estación de ciclo puertos libre.

La calle Pegaso es una vialidad en buen estado de cuatro carriles dos en casa sentido, misma que permite el estacionamiento en ambos sentidos de la vialidad; esta calle cuenta con varios topes que entorpecen el recorrido de los usuarios ciclistas de la VRAZ.

Imagen 44: Tramo 4 Ruta Sur, Parque la Calma



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

En la comparativa anterior se muestra el Parque la Calma segundo parque encontrado en el recorrido de la ruta Sur, permitiendo el realizar una interconexión por medio de las Áreas Esstanciales; el parque cuenta en su mayoría con coníferas, y tiene una imagen general de ser un espacio limpio y seguro para el disfrute de sus usuarios.

Posterior al parque la Calma, se encuentra la interconexión de la Calle Pegaso con la Calle Virgen misma que reduce los carriles a 3 carriles, permitiendo así un sentido de flujo vial y dos carriles destinados a estacionamiento, el estado físico de la calle no es el óptimo ya que cuenta con desniveles y baches que perjudican la experiencia del trayecto peatonal y ciclista.

Imagen 45: Tramo 4 Ruta Sur, Calle Virgen intersección Av. La Calma



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

En la comparativa anterior se muestra la intersección de la Calle Virgen con Av. La Calma, misma que cuenta también con tiendas de conveniencia, y farmacias que permiten a los usuarios tomar un descanso después de casi 10 km de recorrido; es importante mencionar que este tramo cuenta con muy poco y casi nulo personal de la VRAZ, aspecto que hace este tramo peligroso e inseguro ya que no existe un control del flujo vial interno en la vía, también es importante mencionar que este trayecto previo a llegar a la Calle Galileo Galilei no cuenta con la suficiente y correcta colocación de señalética e indicaciones de la ruta, aspecto que confunde a sus usuarios, siendo esto un indicador de que ahí terminará la ruta siendo que todavía este recorrido cuenta con casi 6 kilómetros más.

Imagen 46: Tramo 4 Ruta Sur, Parque Dr. Blass Morgado



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

En la calle Sagitario se encuentra el Parque Dr. Blass Morgado, mismo que a pesar de su pequeña extensión, tiene potencial a ser un atrayente más al recorrido de la VRA de Zapopan.

Ruta Sur tramo 5

Galileo Galilei – Mariano Otero

Análisis de rutas:

Este tramo cuenta con dos imágenes urbanas diferentes, en el trecho de Galileo Galilei es un trayecto agradable y sombreado de uso habitacional, y en el trayecto que se ubica en Av. Mariano Otero es una plancha de concreto soleada y con muchos atrayentes comerciales.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

En este tramo se presenta la oportunidad del emplazamiento de un Área Estancial Permanente en la cercanía al Parque Arqueológico el Ixtepete, ya que su mal estado y poca afluencia podría verse beneficiado con algún punto atrayente como lo es un Área Estancial.

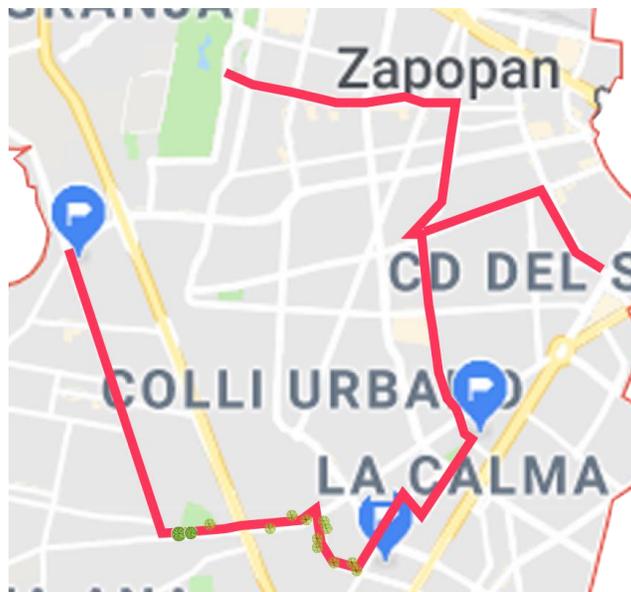
Equipamiento atrayente para los usuarios:

El único punto con posibilidad de atraer a los usuarios es el Parque Arqueológico El Ixtepete, sin embargo, su estado actual es deplorable y no presenta mayor interés por parte de los usuarios, este espacio presenta una potencialidad para una intervención de un Área Estancial.

Estado actual natural de las rutas:

El tramo 5 de la Ruta Sur, se muestra la falta de arbolado que se encuentra en dos diferentes situaciones, en el trayecto que circula por la Calle Galileo Galilei se cuenta con una sombra homogénea de densidad baja, y por otro lado en Av. Mariano Otero se cuenta con algunos árboles de gran tamaño, pero que por su localización no sirven a los usuarios de un espacio de espera, este segmento de la ruta es pesada para el usuario y a pesar de su importancia conectiva en la Ruta Sur, debe de sufrir algunas adecuaciones en relación a la vegetación existente, que prometan un mejoramiento paulatino del espacio.

Imagen 47: Arbolado Tramo 5 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

Este tramo como se menciona anteriormente cuenta con dos tipologías de calle, una muy tranquila de uso habitacional y una muy transitada de tráfico pesado, el trayecto de Galileo Galilei se encuentra en buen estado si hablamos de sus banquetas, señalamientos y calidad física de los arroyos

vehiculares, por otro lado, el trayecto de Mariano Otero es un escenario desolado y empinado que no cuenta con señalamientos correctos para el recorrido de los usuarios.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Sin duda este tramo se beneficiaría con la densificación de arbolado, mejoramiento de los arroyos vehiculares y el reforzamiento de personal del programa de la VRAZ.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Imagen 48: Tramo 5 Ruta Sur, Calle Galileo Galilei



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

El tramo 5 de la Ruta Sur inicia en la interconexión de la calle Sagitario con la Calle Galileo Galilei, dicha calle cuenta con un camellón central que divide 6 carriles, tres de cada sentido con un carril destinado a estacionamiento de cada lado.

Esta vialidad está beneficiada por su camellón arbolado que contiene especies naturales de gran escala, la calidad de la calle es aceptable ya que no cuenta con casos de baches o desniveles muy pronunciados que afecten de manera significativa al usuario, sea peatón o ciclista.

Es importante mencionar que, durante las vialidades ya desarrolladas en esta descripción comparativa, se han encontrado incidencia de usuarios sentados en los machuelos de las calles, en especial en las que tienen camellón, espacios habilitados en su gran mayoría por una buena cantidad de sombra.

Imagen 49: Tramo 5 Ruta Sur, Av. Mariano Otero



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Para terminar con la descripción de este tramo, tiene dos factores de los cuales partir, su continua y densa sombra y su inseguridad, ya que tiene muchos cruces viales mismos que no están apoyados ni regulados por parte del personal de la VRAZ, este trayecto termina siendo un conflicto por parte de los usuarios en contra de los automóviles que invaden el trayecto de manera constante, tanto en la circulación de la Calle Galileo Galilei y en Av. Mariano Otero, durante el último trayecto es relevante mencionar el hecho de que la VRAZ comparte el carril con los automóviles siendo un factor de peligrosidad para los usuarios.

Ruta Sur tramo 6

Av. Tepeyac – Las Torres – Pról. Guadalupe

Análisis de rutas:

Este tramo, sin lugar a duda es el tramo menos favorecido en cuanto a calidad urbana de todas las Rutas de la VRAZ, este trayecto además de ser una plancha de concreto sin sombra en la mayoría de sus 3 km de extensión que, a pesar de su mala calidad, cuenta con un gran aforo de usuarios por la cantidad y activaciones recurrentes por el programa de VRAZ.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Este tramo tiene muchas oportunidades para la colocación de Áreas Estanciales permanentes, que no solo beneficiarían al recorrido de la VRAZ, sino que mejorarían la imagen urbana de esta vialidad tan desolada y sin vegetación.

Equipamiento atrayente para los usuarios:

Dentro de este tramo no se encuentra ningún atrayente de mayor valor para el recorrido, solo como se mencionó se ve beneficiada durante el periodo de la Vía con sus activaciones y ofertas para los usuarios.

Estado actual natural de las rutas:

Como se mencionó anteriormente este tramo de la VRAZ, se encuentra en su gran mayoría sin árboles significativos de gran tamaño, mismo que hace pesado la estadía de los usuarios en esta sección de la Ruta Sur.

Imagen 50: Arbolado Tramo 6 Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es de mala calidad, el estado físico de las calles y banquetas se encuentra muy desmejorado y su imagen urbana en general se encuentra vandalizada y deteriorada.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Este tramo es peligroso y muy poco amigable como trayecto de la Ruta Sur, sin embargo, por su extensa vialidad tiene potencial para ser un espacio muy agradable dentro y fuera de la VRAZ, este trayecto podría mejorar con la implementación de Áreas Estanciales Permanentes y la naturación urbana de distintas especies en camellones y banquetas.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Imagen 51: Tramo 6 Ruta Sur, Av. Tepeyac



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

La transición entre el tramo 5 (Av. Mariano Otero) y el tramo 6 (Av. Tepeyac) resulta peligroso al ser una vialidad compartida entre los usuarios con los vehículos, este es un punto de acción que requiere una solución a esta problemática que atenta contra la seguridad de los usuarios.

Como se puede observar en la comparativa anterior se muestra cómo Av. Tepeyac cuenta con un extenso camellón central que otorga una sombra parcial a los usuarios, de igual modo la vialidad otorgada a los usuarios es correspondiente a dos carriles ambos del mismo sentido, que en horario externo al de la VRAZ uno de los dos carriles está destinado al estacionamiento de automóviles.

Imagen 52: Tramo 6 Ruta Sur, Las Torres



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

Sin duda la vialidad de las Torres es el punto menos privilegiado durante toda la Ruta Sur, toda vez que su nivel socioeconómico bajo cuenta con muy pocos espacios públicos dignos cercanos para los habitantes de esta colonia.

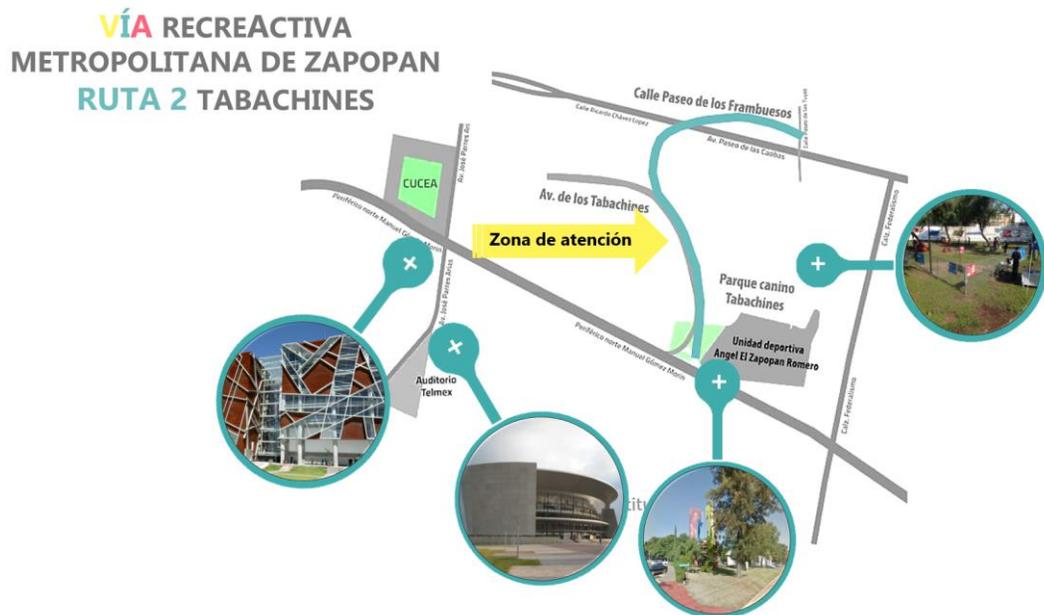
RUTA TABACHINES

La ruta Tabachines, representa el 7% del recorrido de la VRAZ en relación con sus kilómetros, es la ruta de trayectoria más corta y menos popular entre los usuarios de Zapopan

Esta ruta se encuentra desatendida por parte del programa VRA de Zapopan, mismo que se ve reflejado en su poca afluencia y desarrollo de actividades recreativas durante el trayecto de la ruta.

La ruta Tabachines es sin lugar a duda, la que contiene más carencias en aspectos de seguridad, oferta de actividades recreativas y disfrute del ciudadano, otro factor preocupante es que actualmente esta ruta presenta un déficit de usuarios recurrentes, causado por la falta de atractivos dentro del trayecto, siento su falta de conectividad con otras rutas otro factor de afectación para este tramo de la VRAZ.

Imagen 53: Análisis ruta Tabachines



Fuente: Elaboración propia, con base a información obtenida de Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Tabla 3: Análisis ruta Tabachines

RUTA no.	VIA RECREATIVA METROPOLITANA DE ZAPOPAN 25 KM				
	TRAMOS	LONGITUD - KM	KM TOTALES DE LA RUTA	% DE RUTA TOTAL	SITIOS DE INTERES
2. Ruta TABACHINES	1. Av. De los Tabachines–Paseo de los Frambuesos.	1.8KM	1.8	7.2	UNIDAD DEPORTIVA ANGEL EL ZAPOPAN ROMERO
					PARQUE CANINO TABACHINES
					CAMELLON AV. DE LOS TABACHINES
					COMUDE
					LUDOTECA COMUDE ZAPOPAN
					LOCALES COMERCIALES

Fuente: Elaboración propia

Durante el recorrido de la vía se encuentran:

La Unidad Deportiva Ángel “El Zapopan” Romero

Parque canino Tabachines (mismo que se encuentra desatendido y en mal estado).

Y en cercanía, más no en el recorrido de la ruta existen atrayentes como:

Biblioteca Pública Juan José Arreola de Jalisco

Centro Cultural Universitario de la Universidad de Guadalajara

Auditorio Telmex

Ruta Tabachines tramo 1

Av. De los Tabachines – Paseo de los Frambuesos

Análisis de rutas:

Este tramo se encuentra en buen estado, aunque su arroyo vehicular no es muy grande puede otorgar a los usuarios un espacio agradable para caminar y hacer el recorrido que la Ruta Tabachines ofrece.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

A pesar de la que ruta no cuenta con una extensión muy grande, se puede ver el potencial de colocar dos Áreas Estanciales dentro de su recorrido, en acompañamiento permanente de una Unidad Deportiva Ángel “El Zapopan” Romero y una eventual al final del recorrido.

Equipamiento atrayente para los usuarios:

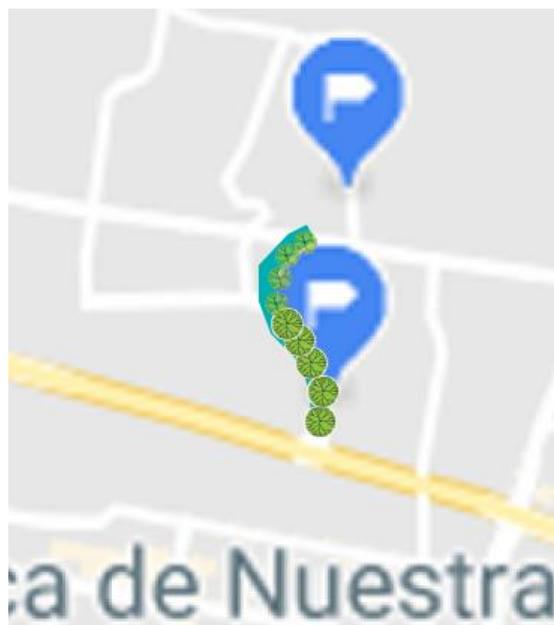
Existen dos atrayentes importantes en la Ruta Tabachines, la Unidad Deportiva Ángel “El Zapopan” Romero y el parque canino Tabachines, puntos de interés disponibles y utilizados en el periodo dominical de la VRAZ.

Por otra parte, muy cerca a este tramo se pueden enunciar las intervenciones peatonales ocurridas en el Anillo periférico, el Centro Cultural Universitario que incluye la biblioteca Juan José Arreola y el conjunto de establecimientos cercanos al Auditorio Telmex.

Estado actual natural de las rutas:

Este tramo, es un tramo con buena sombra gracias al arbolado de talla mediana encontrada en el camellón de Av. Tabachines, sin embargo, la segunda vialidad que conforma esta ruta es menos privilegiada al no tener camellón al centro ni arbolado de buen tamaño.

Imagen 54: Arbolado Tramo 1 Ruta Tabachines



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es buena, sus calles, banquetas y balizamientos, se encuentran en buen estado, ya que en su gran mayoría no se encuentran muy destruidas ni vandalizadas, sin embargo, hay secciones que sí requieren mantenimiento.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Si abordamos el tema de mejora de la imagen urbana, es posible que los balizamientos y el arbolado pudieran incrementar con el paso del tiempo ya que existen algunas especies que aún no llegan a su altura ideal, ya que la mayoría de sus tramos que son de carácter comercial, afectan la imagen urbana.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

La ruta Tabachines es una ruta de 2.8 km que según información otorgada por la Dirección de Construcción de Comunidad cuenta con el 10% de usuarios en relación con todas las rutas, este dato

es el reflejo a una ruta corta y sin muchos atractivos importantes en buen estado en su recorrido, esta ruta ha sufrido recortes y adecuaciones debido a las alteraciones en obras urbanas en Anillo Periférico Norte.

Imagen 55: Tramo 1 Ruta Tabachines, Av. De los Tabachines



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps y Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

En la comparativa anterior se muestra el inicio de la ruta que corresponde a Anillo Periférico Norte y Av. De los Tabachines, mismo que además de ser un hito urbano, cuenta con un equipamiento urbano de un registro civil, la Unidad Deportiva Ángel “El Zapopan” Romero, COMUDE Zapopan, La Ludoteca de COMUDE Zapopan.

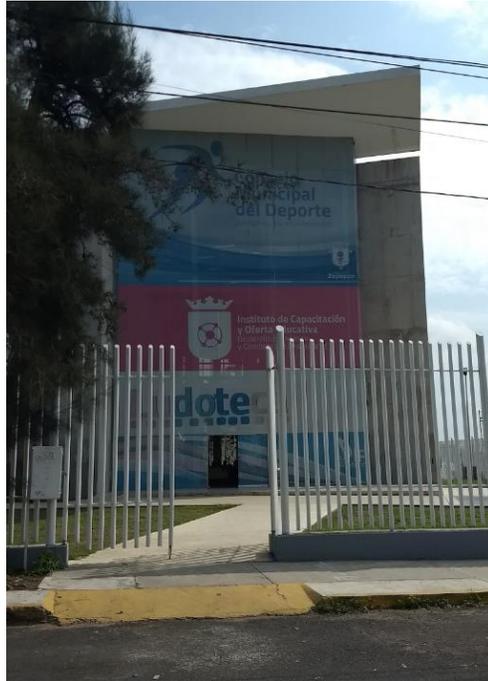
Al mismo tiempo el recorrido cuenta con una oferta de negocios locales y tiendas de conveniencia y farmacias que sirven de abastecimiento para los usuarios.

Imagen 56: Tramo 1 Ruta Tabachines, Parque canino



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps, Autor Karla Galindo.

Imagen 57: Tramo 6 Ruta Tabachines, COMUDE



Fuente: Google Maps, Autor Edgar Flores.

Imagen 58: Tramo 6 Ruta Tabachines, Vialidad Av. Tabachines



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps

En la comparativa anterior, se puede destacar que la ubicación de la Vía se ve beneficiada por su amplio camellón, mismo que contiene una gran cantidad de arbolado, elementos que como en otros tramos de la VRAZ es valorado por los usuarios, sin embargo, la falta de atractivos en el recorrido de la Ruta Tabachines es un desalentador para sus usuarios.

Existen muchos factores en contra de esta ruta:

Su poca longitud.

El mal estado de sus sitios de interés.

Falta de apropiación por parte de los usuarios de las colonias aledañas.

Falta de personal.

Existen posibilidades de mejora que posiblemente involucrarían un replanteamiento de la ruta para así lograr un recorrido que pudiera ofrecer más recorrido y más atractivos en su trayecto.

RUTA PATRIA

Para finalizar, otra ruta popular es la Ruta Patria, representa el 30% del recorrido de la ruta en relación con los metros lineales, misma que actualmente tiene gran aceptación por los usuarios siendo un recorrido privilegiado por su localización, incluyendo en el trayecto puntos de interés como lo son:

El mercado de Atemajac

Parque Ávila Camacho

Plaza Patria

Parque canino Altamira

Parque los Colomos

Parque El Polvorín

Unidad deportiva El Polvorín

Centro comercial Andares.

Esta ruta, es utilizada por un sector poblacional medio alto, por su ubicación y cercanía a colonias de alto nivel.

Su recorrido se encuentra con actividades enfocadas a la activación física, artística y cultural, misma que se complementa con dinámicas direccionadas a lo lúdico, deporte, danza y expresión artística.

Imagen 59: Análisis ruta Patria



Fuente: Elaboración propia con base a información obtenida de Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Tabla 4: Análisis ruta Patria

RUTA no.	VIA RECREATIVA METROPOLITANA DE ZAPOPAN 25 KM				
	TRAMOS	LONGITUD - KM	KM TOTALES DE LA RUTA	% DE RUTA TOTAL	SITIOS DE INTERES
3. Ruta PATRIA	Mercado de Atemajac - Av Enrique Díaz de León - Plaza Patria	2.5 KM	7.4	29,6	MERCADO DE ATEMAJAC
					PARQUE AVILA CAMACHO
	PLAZA PATRIA				
	LOCALES COMERCIALES				
	PLAZA PATRIA				
	PARQUE PARA PERROS ALTAMIRA				
	BOSQUE LOS COLOMOS				
	PARQUE EL POLVORIN II				
	UNIDAD DEPORTIVA EL POLVORIN				
	LOCALES COMERCIALES				
	UNIDAD DEPORTIVA EL POLVORIN				
Unidad deportiva el Polvorin - Unicenter- Andares	2.2 KM			UNICENTER	
				ANDARES	

Fuente: Elaboración propia

Ruta Patria, Tramo 1

Mercado de Atemajac - Av. Enrique Díaz de León - Plaza Patria

Análisis de rutas:

Este tramo a pesar de incluir un trayecto de grandes árboles y un cuerpo de agua importante se encuentra poco señalado y cuidado tanto en calidad de imagen urbana como en las activaciones de la VRAZ, sin embargo, es un espacio agradable y amplio para circular.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Existe un punto de intervención de un remanente urbano ubicado en Av. Patria con su conexión con Av. Zoquipan, que abre la posibilidad a un Área Estancial de carácter permanente, ya que ahora es invadido por automóviles particulares.

Así mismo hay posibilidad de mejorar la imagen urbana en este tramo con opciones como lo son parques de bolsillo y el mejoramiento e implementación de andadores.

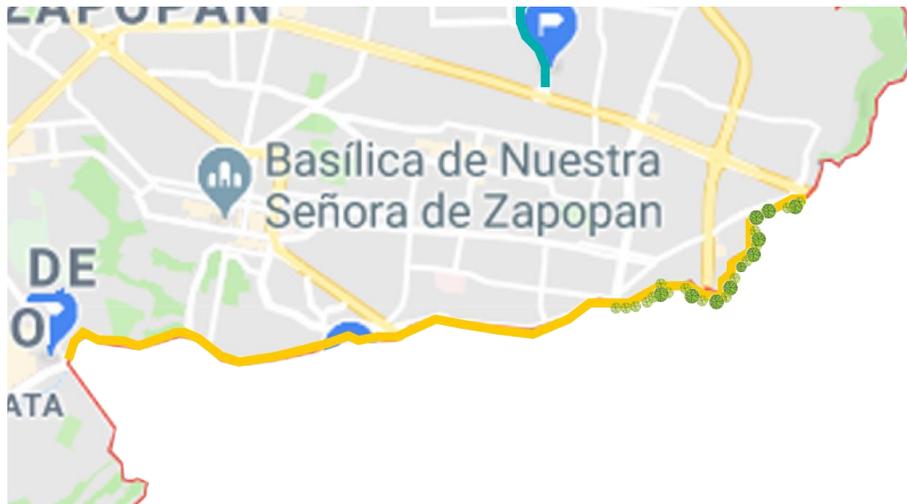
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Dentro de este tramo se pueden mencionar tanto el Mercado de Atemajac y el Parque Ávila Camacho, ambos puntos emblemáticos de la ciudad que abonan a la cultura patrimonial de Zapopan.

Estado actual natural de las rutas:

Este tramo, es un tramo con buena sombra gracias al arbolado de gran altura que acompaña el recorrido, no obstante, algunos de los árboles se pueden catalogar como ejemplares con peligro de desplome, por ser individuos muy viejos de raíz superficial.

Imagen 60: Arbolado Tramo 1 Ruta Patria



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es de mala calidad, el canal que acompaña el recorrido no contiene una protección física constante segura que valide la seguridad de los usuarios de la VRAZ, de igual modo las calles y baquetas se encuentran en mal estado por lo que el recorrido ciclista se ve entorpecido, también la existencia de baches y desniveles ocasionados por las raíces de los árboles hacen peligroso el recorrido de los paseantes.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Sin duda este trayecto es un escenario para la conexión de colonias de diferentes estratos sociales que son impactadas por el programa de la VRAZ, por lo mismo el mejoramiento de las vialidades y el uso de puntos de conexión como lo pueden ser las Áreas Estanciales abonarían al mejoramiento de este trayecto, impulsando tanto el valor patrimonial que le pertenece al Mercado de Atemajac y al Parque Ávila Camacho.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

La ruta Patria inicia en Calzada Federalismo Norte, vialidad por donde circula el tren ligero, este punto también se encuentra el mercado de Atemajac como opción para los usuarios de ser un punto destino fuera de la VRAZ.

Imagen 61: Tramo 1 Ruta Patria, Mercado de Atemajac



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps y elaboración propia

Este punto permite la interconexión a la VRA de Guadalajara por medio del tren, que por su naturaleza cuenta con un flujo abundante vehicular y de peatones.

Imagen 62: Tramo 1 Ruta Patria, Cruce Av. Enrique Díaz León



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps y elaboración propia

Durante el recorrido de la Ruta Patria se cuenta con una zona de puestos de conveniencia sobre todo en el tramo 1 de Calzada Federalismo Norte a Av. Enrique Díaz de León, a diferencia del tramo de Av. Enrique Díaz a Av. Ávila Camacho que cuenta con un uso habitacional.

Si hablamos de calidad del medio físico, se podría determinar que las vialidades y banquetas están en estado regular, se encontraron diferentes puntos con baches y desniveles que dificultan el recorrido, a pesar de eso esta ruta es muy agradable ya que cuenta con un recorrido arbolado y con un microclima agradable, durante el recorrido en su gran mayoría se identifica un uso de suelo de tipología habitacional.

Ruta Patria, Tramo 2

Plaza Patria - Unidad Deportiva el Polvorín

Análisis de rutas:

Este tramo se encuentra en muy buen estado, cuenta con sombra suficiente, y la vialidad en comparación a otros tramos de esta ruta, se encuentra en mejor estado por ser ya de concreto hidráulico, así mismo cuenta en su recorrido con varios puntos de interés y posibles sitios para emplazar módulos permanentes de descanso.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

En especial existe un terreno catalogado como propiedad del Ayuntamiento de Zapopan, que tiene una enorme posibilidad para la implementación de un parque de bolsillo que pueda contener un Área Estancial de manera permanente, también existen otros puntos que relacionados con las activaciones que ofrece la VRAZ pueden verse beneficiadas por módulos eventuales que ayuden a su funcionamiento durante el periodo de la VRAZ.

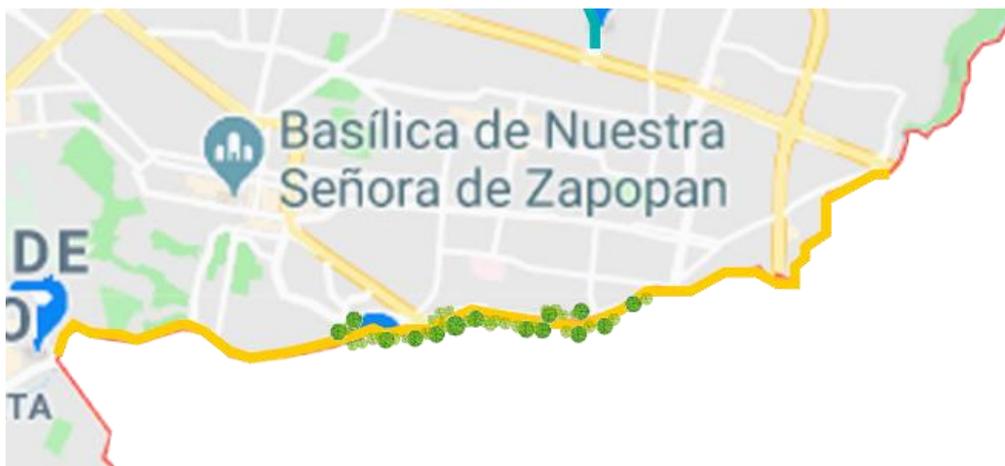
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Existen varios atractivos importantes en el Tramo 2 de la Ruta Patria, mismos que aportan a la VRAZ de espacios públicos abiertos e incluyentes, el primero que se encuentra es el Parque Canino Altamira y el segundo es el conjunto de parques que incluye la Unidad Deportiva El Polvorín y El Parque el Polvorín.

Estado actual natural de las rutas:

Este tramo, se caracteriza por su buena sombra gracias al arbolado de talla grande que aporta en casi a la mayoría del tramo de una sombra agradable y continua, también este trayecto acompañando al cuerpo de agua, tiene andadores que garantizan la seguridad y el disfrute de este recorrido, también como ya lo habíamos mencionado este trayecto contiene parques arbolados que ofrecen variedad natural al recorrido.

Imagen 63: Arbolado Tramo 2 Ruta Patria



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

El estado físico en general de la infraestructura en este tramo de la Ruta Patria es muy bueno, sus calles, banquetas y balizamientos, se encuentran en buen estado y cuenta con paseo peatonal en casi toda la extensión del cuerpo de agua central de avenida Patria, mismo que se encuentra arbolado y cuenta con mobiliario urbano de descanso, aunque no es suficiente. Al igual cuenta con botones de auxilio 911 en algunos puntos y con relación a su mobiliario urbano es bueno en parque y unidades deportivas.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Se considera que se encuentra en buen estado y la intervención del predio asegurado antes mencionado podría mejorar aún más el estado físico de este tramo.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

Este tramo es un trecho atractivo para los usuarios ya que por su ubicación tiene una conexión con el parque Ávila Camacho, Plaza Patria (atractivo popular), de igual modo cuenta con el parque canino Altamira y termina en la unidad deportiva el Polvorín

Imagen 64: Tramo 2 Ruta Patria, Plaza Patria



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps y elaboración propia

En la Calle Camacho se encuentra la Unidad deportiva y el parque incluyendo “El Polvorín”, punto focal de la Ruta Patria, ya que la mayoría de las activaciones ocurren en este sitio, otro aspecto importante es el flujo atrayente del parque y de la unidad deportiva generan, cuentan con muchas actividades e infraestructura que permiten el desarrollo recreativo, deportivo y cultural.

Imagen 65: Tramo 2 Ruta Patria, Unidad deportiva el Polvorín



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps y elaboración propia

Ruta Patria, Tramo 3

Unidad deportiva el Polvorín - Unicenter- Andares

Análisis de rutas:

Este tramo inicia en El Parque El Polvorín, unidad deportiva que nutre de actividades y usos a la VRAZ, así mismo este es uno de los puntos de activación más importantes y usados en toda la Vía, este espacio es utilizado tanto para actividades enfocadas al deporte, arte y entretenimiento infantil.

Posibles puntos de intervención y localización y emplazamiento de Áreas Estanciales:

Por la tipología de la vialidad, las Áreas Estanciales que se proponen son de uso eventual para apoyar a las activaciones que ocurren en el programa.

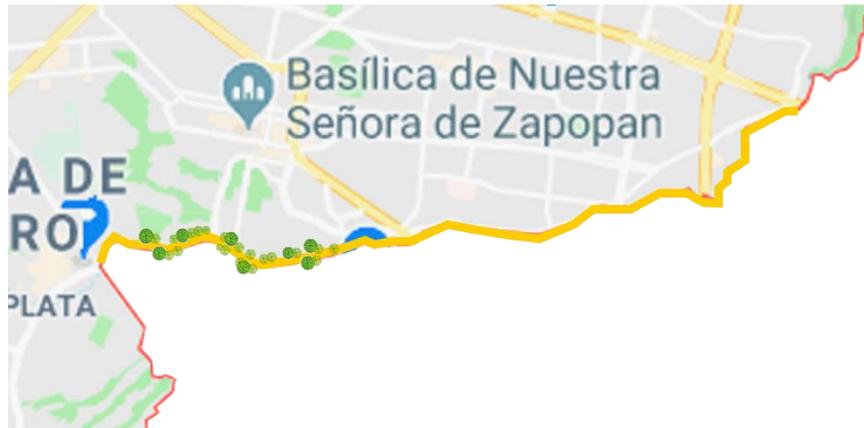
Equipamiento atrayente para los usuarios:

Se puede mencionar que existen puntos de interés dentro del recorrido, de carácter comercial como lo son el Centro Comercial Pabellón y el Centro Comercial Andares.

Estado actual natural de las rutas:

Se le reconoce por ser un tramo con buena sombra gracias al arbolado de gran tamaño encontrado en el área central de Av. Patria, pero de igual modo del otro lado de la acera existen conjuntos de árboles de gran tamaño que proporcionan a la vialidad de una sombra en su mayoría.

Imagen 66: Arbolado Tramo 3 Ruta Patria



Fuente: Elaboración propia

Estado actual de infraestructura:

En este tramo el estado físico en general de la infraestructura es muy buena, ya que se encuentra en una colonia de nivel socioeconómico muy alto, por lo mismo sus calles, banquetas y balizamientos, se encuentran en excelente estado y que se encuentran, actualmente (2019) en un proceso de intervención urbana- arquitectónica para el mejoramiento estas vialidades.

Parámetros de mejoras de la imagen urbana:

Este proceso de mejoramiento, como se menciona con anterioridad, está ocurriendo hoy día y existen actualmente intervenciones por parte del ayuntamiento de Zapopan en el mejoramiento de algunos puntos dentro de este tramo.

A continuación, se presenta una explicación a detalle de algunos puntos que se incluyen en este tramo.

El tramo 3 de la ruta Patria cuenta con un punto importante que es el Club Atlas Colomos que en colaboración con la Dirección de Construcción de la Comunidad de Zapopan se llevan a cabo talleres y clases de spinning, mismo que incentiva la activación deportiva de los usuarios.

Imagen 67: Clases de Spinning Club Atlas Colomos



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Imagen 68: Tramo 3 Ruta Patria, Unicenter



Fuente: Imagen obtenida de Google Maps y elaboración propia

Conclusiones

El contexto urbano que hoy en día alberga a la VRA de Zapopan, se podría catalogar de buena calidad, y que sin lugar a duda, sus trayectos han sido elegidos por sus iniciadores pensando en el bien común de los Zapopenses, sin embargo existen puntos de interés olvidados que existen en nuestra ciudad que podrían ser aprovechados, por ejemplo existen importantes hitos urbanos desaprovechados en el recorrido de las rutas como lo son el Centro de Zapopan, el Centro Cultural Universitario, la nueva estación Auditorio del Tren Ligero, El Centro Acuático Scotiabank, los nuevos centros comunitarios “La Colmena”, que sin lugar a duda deben formar parte de los recorridos dominicales de la VRAZ.

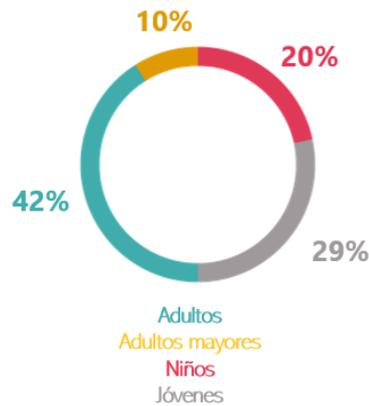
Es por eso por lo que la Vía Recreativa Metropolitana de Zapopan debe de ser un programa que evolucione y se transforme a la par del crecimiento cultural y urbano de la ciudad.

Dimensión social

Perfil sociodemográfico

Según información recabada por la oficina de comunidad del ayuntamiento de Zapopan los usuarios que asisten en la VRAZ se pueden clasificar de la siguiente manera:

Gráfica 1 Perfil demográfico de los usuarios de la VRA



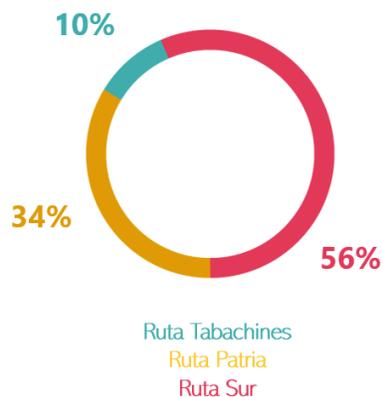
Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Arrojando un resultado que el 71% son jóvenes y adultos y un dato que, en resultado del enfoque de actividades de la VRAZ, sus características físicas y medio natural se ve reflejado con tan solo un 10% de usuarios de la tercera edad.

Gracias a una revisión documental y al desarrollo de la técnica de observación directa en las diferentes rutas que integran la VRAZ se pudieron determinar los siguientes resultados.

Según datos recabados por la oficina de comunidad del ayuntamiento de Zapopan enfocado a la afluencia por ruta.

Gráfica 2 Afluencia según ruta



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

En la gráfica anterior se muestra cómo solo el 10% de los usuarios asisten a la ruta de Tabachines, el 34% asiste a la ruta Patria dejando como resultado que el 56% de los usuarios de la VRAZ asisten a los diferentes tramos de la ruta Sur.

De igual modo todos los trayectos que conforman la VRAZ, son espacios 100% incluyentes, menciona el arquitecto Gabriel Michel...

“el 10% de la población tiene algún tipo de discapacidad, y es claro que todos podemos tener en cualquier momento una discapacidad de carácter temporal o el proceso es que todos nacemos y nos movemos en una sillita de Carriola y al terminar en una silla de ruedas, entonces no puede quedar fuera el tema de la inclusión hacia las personas con discapacidad, la inclusión tiene que ser algo que se contemple no solamente en la Vía, sino en toda la ciudad” (Entrevista 3-04)

Actualmente la VRAZ cuenta con campañas enfocadas a la inclusión, ofreciendo recorridos para invidentes, también cuentan con actividades para personas con discapacidad y aunado a esto parte del personal de la VRAZ cuenta con alguna discapacidad, desempeñando sus actividades laborales al cien por ciento.

Gracias a información recabada por medio de un cuestionario aplicado en sitio se pudieron llegar a las siguientes conclusiones en relación con la percepción de los usuarios hacia la Vía RecreActiva de Zapopan, estos datos se enfocaron a conocer la visión y postura de los visitantes de la Vía:

Gráfica 3: Comparativa de porcentajes Percepción de la VRAZ



Fuente: Elaboración propia

Como datos positivos se pudo determinar que los usuarios de la VRA de Zapopan consideran la actual Vía RecreActiva como un espacio seguro, el tema de seguridad es importante para el desarrollo de este trabajo, ya que según el Lic. Iván Sánchez Valencia, anterior subdirector de la VRA de Zapopan (2019) afirma

“...hay una necesidad que es básica, que esa ya está cubierta, que es la seguridad, es la primordial, que la gente se siente segura cuando está en la vía” (Entrevista 3-03)

De manera similar, con un 84% los usuarios coinciden que este proyecto fomenta la integración familiar de manera sana y segura, también reconociendo que es un proyecto positivo que mejora la calidad de vida de las personas y favorece a los ciudadanos en un 90%, sin embargo en un 84% de los cuestionarios, coincidió de manera negativa al preguntar si este proyecto permite la interacción con otros usuarios que asisten a la actividad dominical, este dato nos permite inferir que a pesar de las actividades hoy en día planeadas por parte del departamento de activación de la VRA de Zapopan, los usuarios no interactúan con otros participantes, siendo que el enfoque de uso de la VRAZ está más enfocado al deporte y la convivencia familiar, como se muestra en la siguiente gráfica.

Gráfica 4: Formas de uso de la VRAZ



Fuente: Elaboración propia

Esta grafica de porcentajes encuadra cómo los usuarios en un 64% utilizan la VRA de Zapopan con fines enfocados al deporte ya sea ciclismo, correr, caminar y el uso de patineta y patines, así mismo con un 20% los usuarios expresaron que la manera en que aprovechan a la VRAZ es de carácter recreativo, englobando actividades como pasear o asistencia a los talleres disponibles en la ruta, como lo son clases de zumba, yoga, entre otros. O actividades artísticas como conciertos al aire libre, talleres enfocados al arte y música o actividades para el disfrute de niños o adolescentes. También en un 16% se hizo la observación de que los usuarios pasean con sus familiares ya sea de padres de familia con hijos, parejas, amigos, abuelos y nietos y mascotas con sus propietarios. Otro dato importante que considerar es la recurrencia con que las personas asisten a la Vía, siendo que la VRAZ está disponible todos los domingos y días festivos del año, estando disponible más de 55 días al año

La siguiente gráfica muestra cómo de manera significativa es muy variada la asistencia de los usuarios de la Vía dependiendo directamente del perfil del usuario y a la ruta que frecuentan.

Gráfica 5: Datos de Recurrencia



Fuente: Elaboración propia

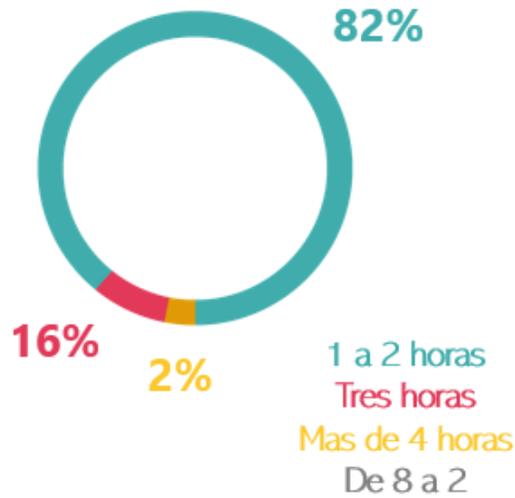
Como se muestra en la gráfica 5, se puede observar que la mayoría de los usuarios asiste de dos a tres veces por mes a la Vía, siendo que estos datos en su mayoría fueron favorables en la Ruta Sur y en la Ruta Patria, mismas que se caracterizan por su gran oferta de actividades, zonas arboladas y conexiones con parques urbanos y a otros tramos de la VRAZ; de manera equivalente un 22% de los usuarios coincide en su incidencia una vez al mes y otro 22% todos los domingos siendo un resultado muy relacionado con el tipo de usuario, el 22% que asiste todos los domingos en su mayoría son deportistas ya sea ciclistas o corredores que utilizan el cierre de las calles como entrenamiento o ejercicio rutinario colectivo y los usuarios que solo asisten una vez al mes son adultos mayores, que utilizan el recorrido como un cambio en su rutina diaria.

El 2% que constató que casi nunca asiste a la VRAZ, estos en su mayoría son usuarios de la Ruta Tabachines, misma que no cuenta con una oferta interesante para sus usuarios dentro de su recorrido, aunado a su mala calidad de espacios y parques urbanos dentro del trayecto. Este dato es alarmante ya que la Ruta Tabachines no cuenta con usuarios recurrentes que sientan empatía o se apropien de la Vía, sino todo lo contrario.

Gracias a este cuestionario también se pudieron establecer periodos de estancia por parte de los usuarios dentro del horario de la VRAZ, misma que tiene un horario de 8:00 am a 2:00 pm.

En un 82% se muestra que los usuarios de la Vía asisten un promedio de 1 a 2 horas a la Vía, el 16% de los usuarios asiste en un promedio de 3 horas, y solo el 2% asiste más de 4 horas, estos usuarios afirmaron que su permanencia se debe a la proximidad con los parques urbanos como lo son Los Colomos y el Parque Metropolitano, parques que permiten u ofrecen al usuario otros atributos enfocados al descanso.

Gráfica 6: Permanencia en VRAZ



Fuente: Elaboración propia

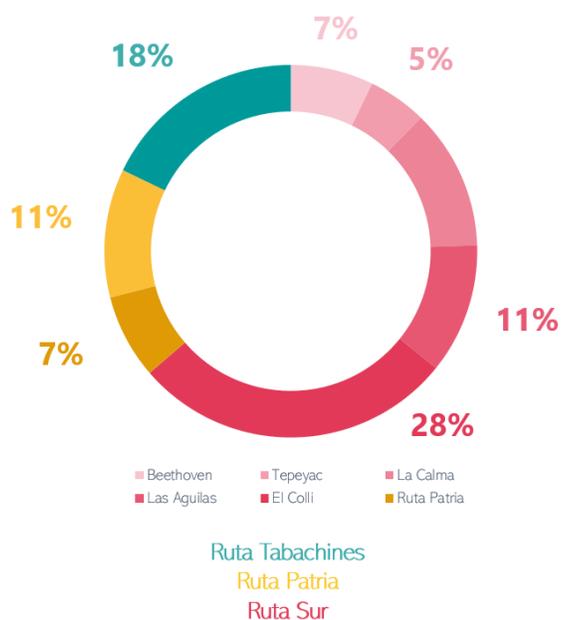
Otro dato de relevancia que muestra la gráfica anterior es que ningún usuario confirmó su permanencia en la totalidad del horario que ofrece la VRAZ. Sería importante el relacionar este dato con la razón por la que las personas no permanecen en periodos más prolongados en la VRAZ, estos datos pueden estar relacionados a la exposición del sol o falta de espacios enfocados al descanso, que no pueden ser cubiertos con elementos tan importantes como lo son los grandes parques urbanos.

Usuarios de la VRAZ

Como se había mencionado con anterioridad la Vía RecreActiva de Zapopan presenta una asistencia de usuarios que fluctúa aproximadamente en 50,000 personas cada domingo, con un promedio de 200,000 usuarios al mes. Esta afluencia genera un impacto en más de 114 colonias de manera física y social.

Como se muestra en la siguiente gráfica, el porcentaje de la Ruta Tabachines y la Ruta Sur en especial en la colonia del Colli representan los porcentajes más altos en impacto en relación de las personas que circulan por la VRAZ.

Gráfica 7: Colonias de impacto



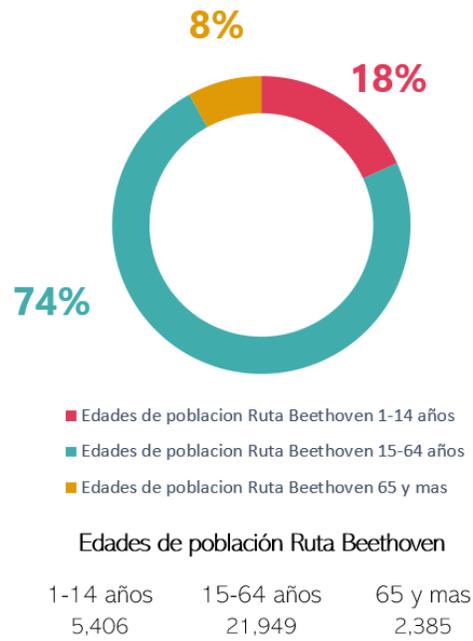
Colonias de impacto							
Beethoven	Tepeyac	La Calma	Las Aguilas	El Colli	Ruta Patria	Ruta Atemajac	Ruta Tabachines
31,419	22,262	53,317	49,317	12,1741	32,034	48,733	77,914

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan.

En la gráfica anterior se muestra el impacto de la VRAZ y las colonias que se relacionan con la misma, ilustrándose cómo una tercera parte de la población por donde circula la Vía se localiza en El Colli, aspecto importante ya que El Colli es la colonia de nivel socioeconómico más bajo de las colonias a las que impacta la VRAZ.

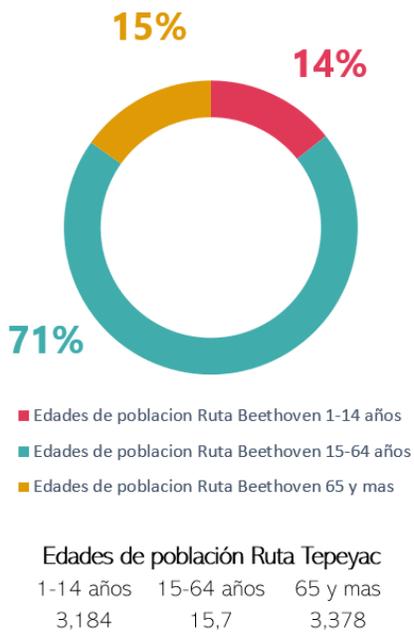
A continuación, se presenta una serie de gráficas que muestran los rangos de edad que fluctúan por ruta.

Gráfica 8: Población Ruta Beethoven



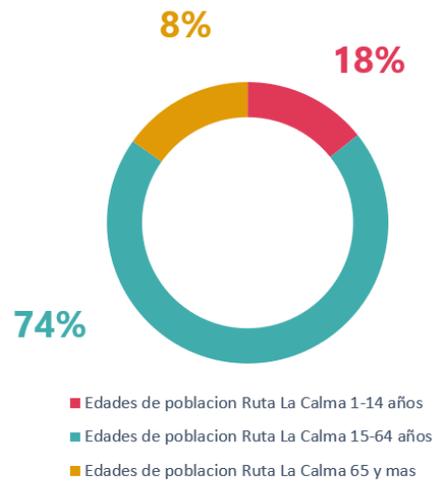
Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Gráfica 9: Población Ruta Tepeyac



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

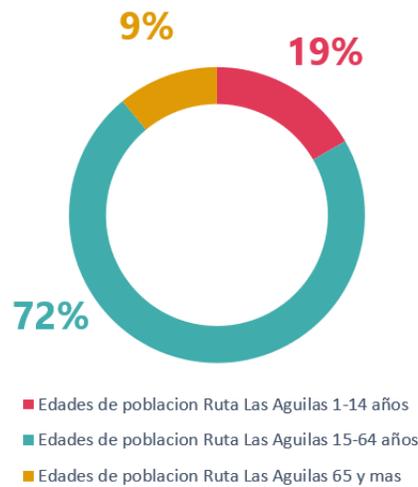
Gráfica 10: Población Ruta La Calma



Edades de población Ruta La Calma		
1-14 años	15-64 años	65 y mas
3,184	15,7	3,378

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

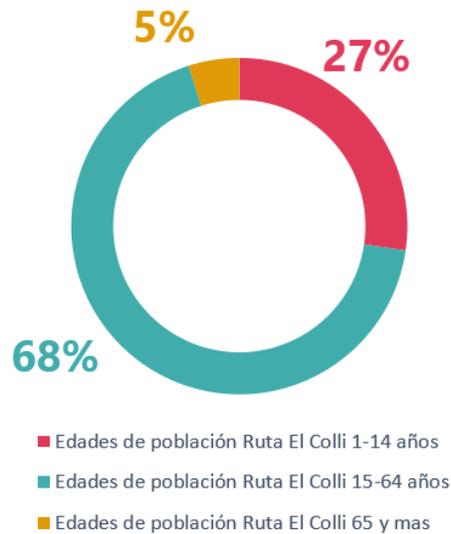
Gráfica 11: Población Ruta Las Águilas



Edades de población Ruta Las Águilas		
1-14 años	15-64 años	65 y mas
8,159	35,333	5,39

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Gráfica 12: Población Ruta El Colli



Edades de población Ruta El Colli

1-14 años	15-64 años	65 y mas
32,988	81,892	5,893

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Según información obtenida por parte de la Coordinación General de Construcción de Comunidad del Ayuntamiento de Zapopan, la ruta Sur se divide en Ruta Beethoven, Ruta Tepeyac, Ruta La Calma, Ruta Las Águilas y Ruta El Colli.

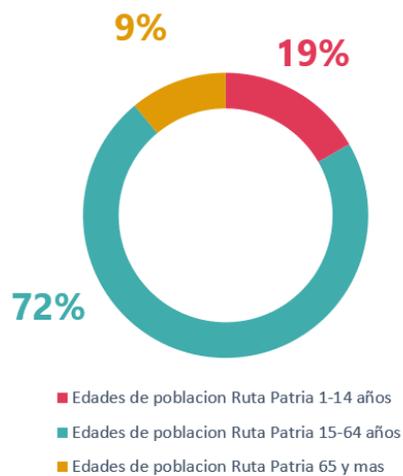
En donde se muestra que los índices de población en los rangos de 1 a 14 años son mayores en la Colonia del Colli y son menores en la colonia Tepeyac.

De igual modo, los índices de población de 15 a 64 años que son adolescentes y adultos poseen mayor fluctuación en Beethoven y La Calma con un 74% y poseen un aforo menor en la colonia del Colli con un 68%.

En relación con adultos mayores a los 65 años, en la ruta Tepeyac existe un 15% de afluencia, la mayor en la ruta Sur, siendo que en el Colli solo representan el 5% de los usuarios asistentes.

Esta información nos permite diagnosticar dónde y con qué requerimientos se debe partir para diseñar el modelo de Áreas Estanciales y dónde deben estar emplazados, sin duda el público-meta al que se pretende satisfacer son los adultos mayores, ya que en los datos anteriores se muestra el déficit de afluencia que este sector poblacional existe en la VRAZ.

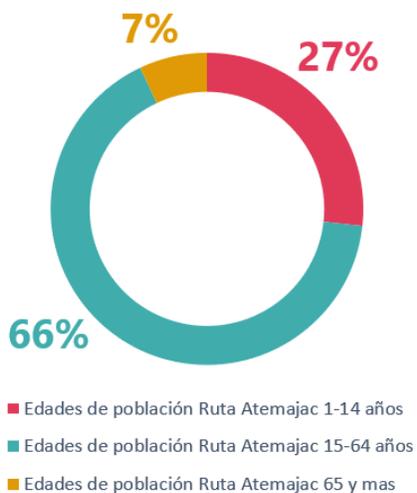
Gráfica 13: Población Ruta Patria



Edades de población Ruta Patria		
1-14 años	15-64 años	65 y mas
8,159	35,333	5,39

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Gráfica 14: Población Ruta Atemajac

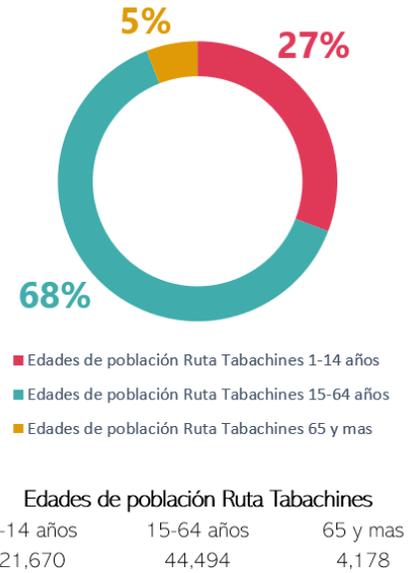


Edades de población Ruta Atemajac		
1-14 años	15-64 años	65 y mas
11,255	27,863	2,955

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Según el análisis de rutas de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan, la ruta Patria y la ruta Atemajac son las que conforman a la ruta Patria, que en un promedio de ambas se puede determinar que dentro de los rangos de edad de 1 a 14 años solo el 23% entra en esta categoría, refiriéndonos a jóvenes adultos de 15 a 64 años el 69% representa la mayoría de los usuarios que fluctúa en la ruta Patria, y para finalizar el porcentaje de adultos mayores incide en solo el 8%.

Gráfica 15: Población Ruta Tabachines



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Coordinación General de Construcción de Comunidad Ayuntamiento de Zapopan

Como se puede observar en la gráfica anterior se muestra cómo el porcentaje de usuarios dentro de un margen de edad de los 14 a los 64 años representa la mayoría de los asistentes de la ruta Tabachines representando 44,494 usuarios de los 70,342 que se registraron en los datos de afluencia de la ruta.

Siendo en esta ruta también un factor alarmante la disparidad entre los jóvenes adultos con la asistencia de los Adultos mayores y niños, es por eso que esta carencia poblacional de usuarios en la Vía provoca que la propuesta resolutive esté enfocada a cubrir necesidades de entretenimiento para niños y descanso para personas de la tercera edad, claramente estos dos sectores poblacionales tienen requerimientos específicos de confort, disfrute y seguridad que se deben cubrir a partir de un modelo de mobiliario urbano y por parte de las activaciones y planeación de la VRAZ.

Comercio local

Al ser la VRAZ un programa en donde las vialidades quedan restringidas para el uso exclusivo de los usuarios de la Vía, existió en su momento la idea de que los comercios locales se verían afectados ya que los clientes que utilizaran como medio de transporte alguna modalidad motorizada no podrían acceder a ellos, durante el análisis de ubicación de la VRAZ se hizo una planeación en donde se

estipularon parámetros, mismos que velarían por los intereses de los locales y comercios que pudieran ser afectados por la ruta.

Sin embargo, lo que acota el Arq. Gabriel Michel es un argumento con valor a lo antes mencionado,

“...hay también muchos comercios que ya no abrían los domingos, y que dijeron, “oye vamos abrir” o generaron, por ejemplo tiendas especializadas de bicicleta que estaban ubicadas en otra zona, abrieron una sucursal para ubicarse en una calle aledaña a la Vía RecreActiva y abren los domingos mientras que las otras sucursales no, entonces también es una ganancia para el comercio, más allá de muchos, vecinos que durante ese día, también aprovechan para ofrecer sus servicios, lonches, jugos, etc., y que en el área de su propiedad privada se establecen, y que ofrecen estos servicios...” (Entrevista 3-04).

Con base en lo anterior es pertinente considerar que como vecinos de la VRAZ pueden convertirse en usuarios y partícipes económicos procurando también mejorar su calidad de vida, de las dos maneras.

Imagen 69: Hospital de la bicicleta



Fuente: Barrera, E. (2010)

Imagen 70: Coffee Break



Fuente: Blog Coffee Break (2011)

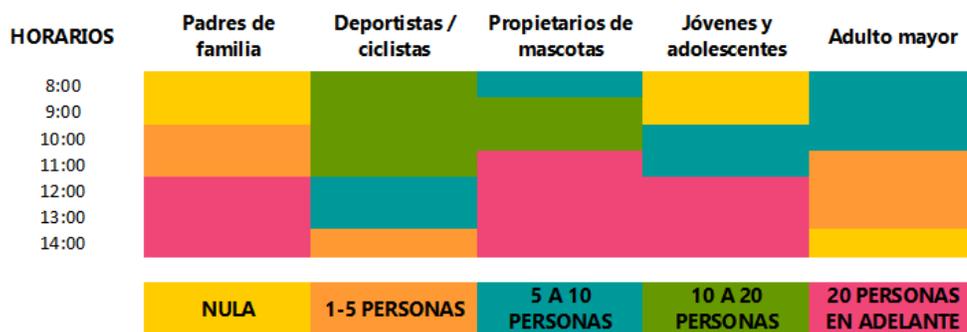
Procesos dentro de la Vía Recreativa

Horarios

Como en la mayoría de los modelos de Vías RecreActivas de Latinoamérica, el programa tiene una duración de 6 horas que van a partir de las 8 am hasta las 14:00 horas, este horario permite a los usuarios desarrollar diferentes actividades.

Partiendo del trabajo de campo, dentro de una observación directa se pudo realizar un sondeo de los horarios en donde los usuarios participan desarrollando diferentes actividades. Y también sustentado con las observaciones del Lic. Iván Sánchez, anterior subdirector de la VRA de Zapopan (2019), se puede constatar que los usuarios de la VRAZ se van transformando conforme el transcurso del día.

Tabla 5: Perfil de usuarios VRAZ Ruta 4 Patria



Fuente: Elaboración propia

La tabla 5 permite observar cómo en el transcurso del día en la Ruta 4 – Patria marca como los horarios más tranquilos de la VRAZ son de 8:00 a 10:00 de la mañana siendo esto el lugar perfecto y

tranquilo para los deportistas que utilizan la vía como lugar de entrenamiento, y para los adultos mayores de disfrutar el recorrido caminando de manera tranquila sin el tumulto de los demás usuarios que se van intensificando con el transcurso de la mañana. De manera rigurosa el periodo de actividad de la VRAZ se clausura a las 14:00 hrs. siendo el periodo de 13:00 hrs. a 14:00 hrs. periodo de desmontaje de mobiliario, escenarios y vallas que se colocan en el recorrido para sustentar las actividades de la VRAZ.

Actividades

Existen varias actividades que emergen de manera programada en las diferentes rutas de la VRAZ. Estas actividades se caracterizan por su variedad de enfoques y tipologías según el perfil variado de los usuarios que asisten a la VRAZ.

Para su mejor análisis existen dos tipologías de actividades a delimitar:

- 1) Establecidas o reconocidas por los usuarios
- 2) Actividades emergentes.

Se mencionan como actividades establecidas o reconocidas por los usuarios, a aquellas que los usuarios identifican como actividad central de la Vía, como lo son:

- Ciclismo (circular en bicicleta propia y préstamo de bicicletas gratuito)
- Correr
- Deportivas varias (patineta patines y triciclos)
- Caminar
- Paseo de mascotas

Gracias a los programas de activación de la oficina de Comunidad del ayuntamiento de Zapopan, la participación de otras dependencias de gobierno, el desempeño ciudadano en su periodo de servicio social es posible desarrollar un muy nutrido calendario de actividades en pro del disfrute de los usuarios de la Vía, como lo son

- Actividades deportivas y activación física:
- Clases de Spinning

Imagen 71: Clase de spinning Atlas Colomos



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Clases de yoga
Clases de crossfit

Imagen 72: Clase parque metropolitano de Crossfit



Fuente: Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Clases de Zumba
Paseo incluyente

Imagen 73: Paseo incluyente



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Caminatas pro-causas (autismo, hemofilia, síndrome de Down, etc.)
Juego de Quidditch
Combate medieval
Break dance
Rally familiar
Clases de defensa personal
Muros para escalar

Imagen 74: Muro de escalar



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Actividades recreativas y culturales

Adopción de mascotas

Talleres y pláticas

Talleres de pintura

Juegos tradicionales

Brincolines

Ajedrez y juegos gigantes

Conciertos

Imagen 75: Conciertos Parque el Polvorín



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Cuenta cuentos

Ferias

Obras de teatro

Desfiles

Imagen 76: Desfile Selva Mágica



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Exhibición de burbujas
Reparación de bicicletas
Arte urbano

Imagen 78: Pintura escultórica Ruta Patria

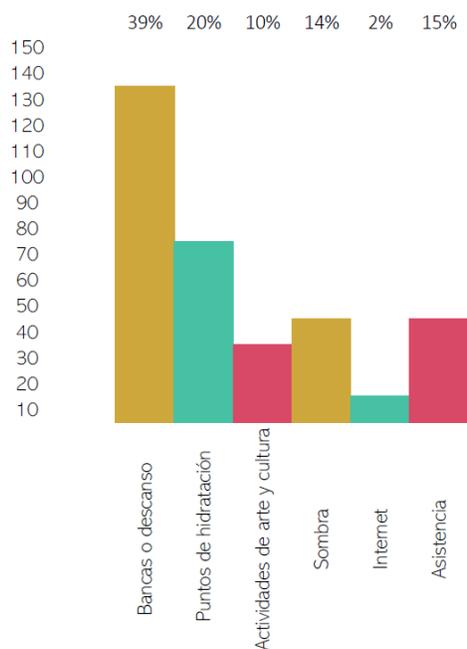


Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Requerimientos sociales

En general los asistentes de la VRAZ están satisfechos con los alcances que el programa ofrece a los usuarios, no obstante, después de un levantamiento de información en sitio los usuarios presentaron inquietudes y requerimientos que podrían beneficiar o inclusive aumentar su asistencia y los periodos de estancia.

Gráfica 16: requerimientos de usuarios de la VRAZ



Fuente: Elaboración propia

Según la gráfica anterior se muestra como el 39% de los usuarios exteriorizó su deseo de tener espacios formales donde sentarse, así como el 20% expresó su deseo de tener un espacio en el cual pudieran hidratarse.

También fue requerido un espacio donde les ofrecieran información o asistencia dentro de la VRAZ, así como el 14% sugirió que era importante tener un espacio donde resguardarse del sol.

El 10% sugirió también que dentro de las estaciones pudieran ocurrir actividades de arte y cultura, complementando su estadía con instalaciones como carga eléctrica e internet.

Esta información es muy relevante para el desarrollo del modelo de Área Estancial y los usos que se pueden destinar a estos puntos de estadía.

4.2 Programa resolutivo

Aquí se describen los criterios proyectuales utilizados para el diseño de las soluciones propuestas. Son dos los niveles del proyecto:

Modelos arquitectónico-constructivo de Áreas Estanciales permanentes y temporales.

Propuesta urbana de ubicación espacial Áreas Estanciales en todas las rutas.

Para los modelos arquitectónicos-constructivos de Áreas Estanciales

Justificación

El desarrollo de un modelo de mobiliario urbano que satisfaga necesidades colectivas de descanso en el espacio público y complemente las actividades dominicales de la VRAZ aportaría a la ciudad un mejoramiento en la imagen urbana y una mejora en el día a día de los habitantes de la urbe que transiten en este trayecto.

Esta propuesta debe ir enfocada a resolver la poca presencia de niños y adultos mayores, priorizando la atracción de este segmento de la población sobre cualquier otro perfil de usuario.

Así mismo los módulos cubrirán las necesidades exteriorizadas por los usuarios, mobiliario de descanso, hidratación, sombra, asistencia, espacio donde ocurran actividades recreativas y tecnologías como lo son Wifi y carga eléctrica; considerando una propuesta sustentable para la construcción de estas, por ello es importante recurrir a una opción de algún elemento con posibilidades de reutilización, como lo es un contenedor marítimo.

Enfoques y usos

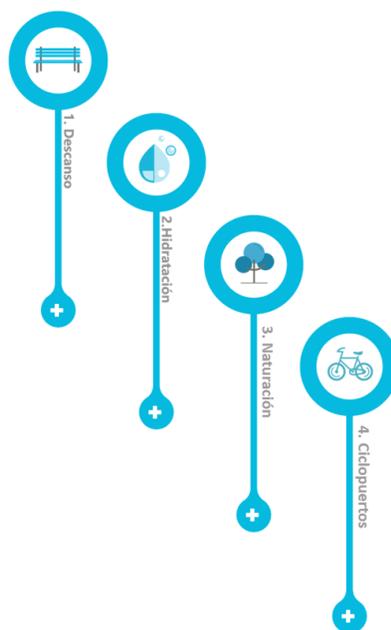
De manera intermodal las estaciones pueden cubrir uno o diferentes requerimientos dentro del trayecto de los usuarios, es claro que cada usuario vive de manera diferente la VRAZ, pero se determinan diferentes tipologías que, a grandes rasgos, y en relación con la información obtenida de las encuestas, puedan cubrir diferentes aspectos requisitorios de los usuarios.

Con la finalidad de satisfacer diversas necesidades, se dividen los usos con dos enfoques: los básicos y los emergentes, que se describen a continuación.

Usos básicos o permanentes durante la VRAZ:

1. Descanso
2. Hidratación
3. Naturación urbana
4. Ciclo puertos

Imagen 79: Enfoques y usos permanentes

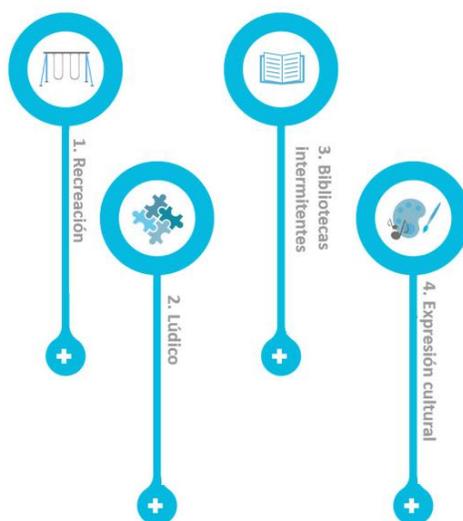


Fuente: elaboración propia.

Usos emergentes o variables durante la VRAZ:

1. Recreación
2. Lúdico
3. Bibliotecas itinerantes
4. Expresión cultural

Imagen 80: Enfoques y usos emergentes



Fuente: Elaboración propia.

Usos básicos o permanentes durante la VRAZ

Descanso:

Las Áreas Estanciales permanentes o fijas cubren la necesidad básica del descanso, se refiere a un espacio donde los visitantes de estas estaciones puedan incluir y reconocer estas islas de respiro como un espacio seguro de reunión o intermitencia en su día a día.

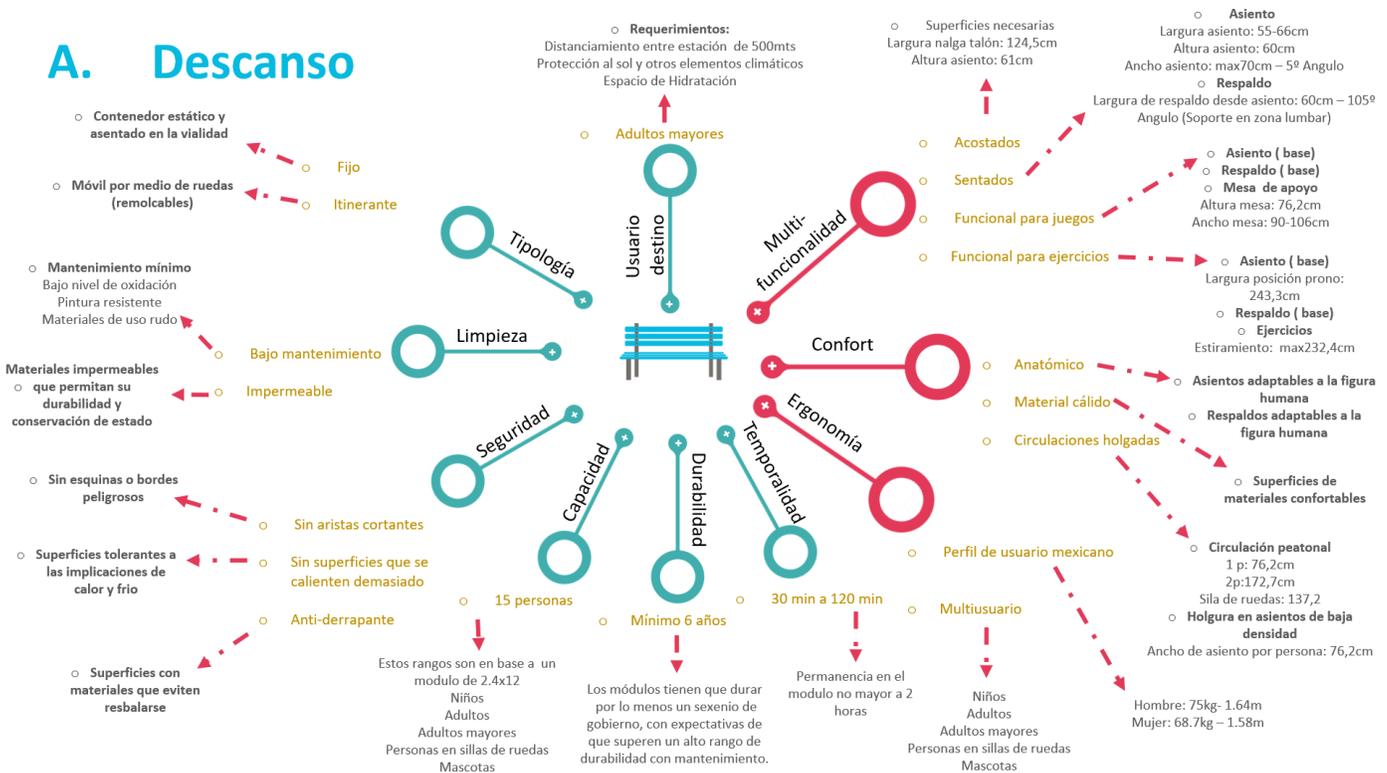
Dentro de sus funciones en la VRAZ pueden ofrecer un punto de confort durante, al inicio, en el trayecto o al final de su recorrido, para que los transeúntes puedan tener un espacio de pausa que les ofrezca mobiliario y amenidades enfocados al descanso; Esta tipología está enfocada a todo tipo de usuario, pero en especial a adultos mayores que necesiten de una pausa en su recorrido o de igual modo un espacio de espera a sus acompañantes de la ruta.

Descripción de mobiliario:

Estas necesidades se cubrirán con un objeto ergonómico y confortable que cubra requerimientos como sentarse, estirarse, previa o posteriormente a su sesión de ejercicios, un área de espera que a su vez sea un punto de reunión, que aunado a otros objetos sencillos y adaptables al Área Estancial cubran necesidades como la lectura, la comunicación telefónica, el ingerir alimentos o medicamentos y el desarrollo de otras actividades recreativas.

En el siguiente gráfico se ilustran los diferentes requerimientos relacionados con el descanso, especificando las implicaciones y posturas a considerar para su implementación.

Esquema A: Uso descanso



Fuente: Elaboración propia

Hidratación.

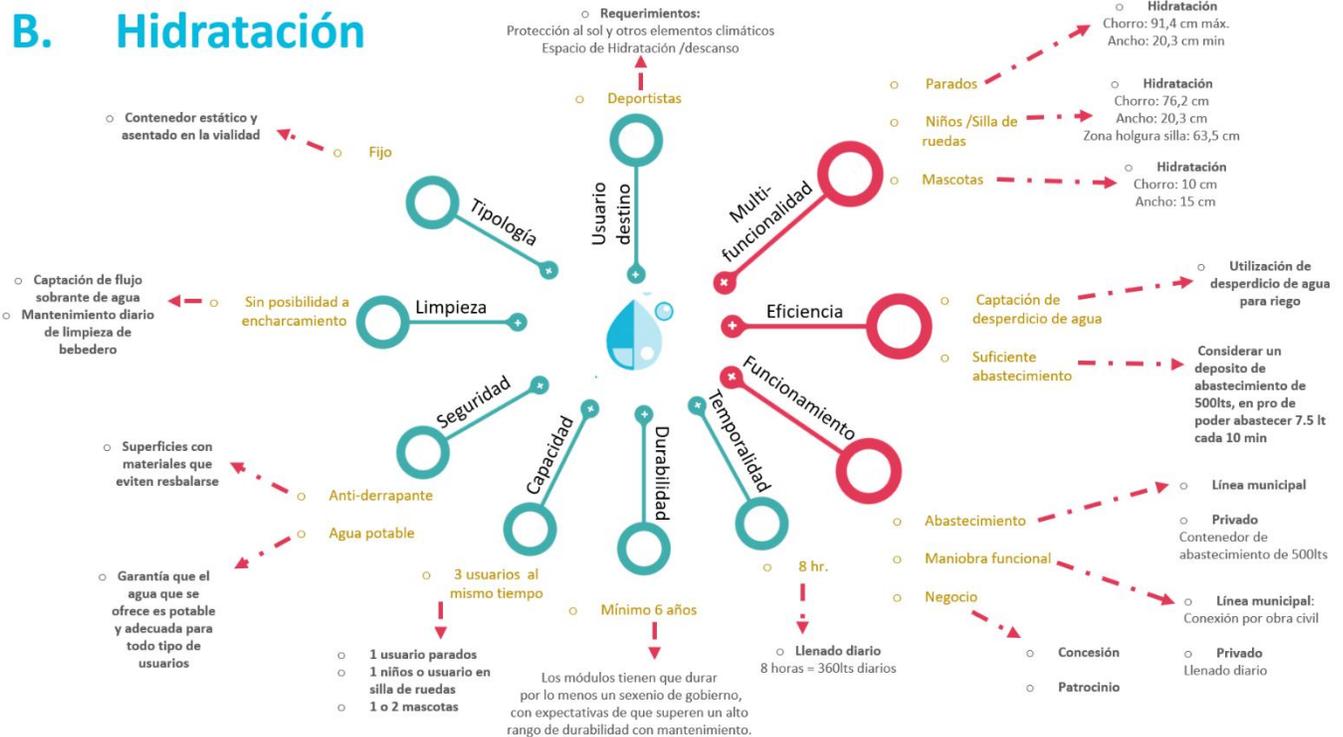
Este uso, según las encuestas realizadas en sitio, fue uno de los requerimientos puntuales de los usuarios de la VRAZ, mismo que requiere de un análisis específico por las exigencias que conlleva su implementación; Las estaciones de hidratación estarán abastecidas con despachadores de agua potable tanto para usuarios como para mascotas, mismos que pueden ser parte de un programa administrado de diferentes maneras. Existen varias opciones para el abastecimiento de este recurso, como lo son un tanque estacionario abastecido por el programa mismo o por un patrocinador encargado de su llenado. También existe la opción de un condensador atmosférico, que por condensación del agua existente en el aire puede ser contenida y abastecida de manera segura y auto funcional, opción que debe de ser valorada según sus implicaciones económicas, pero también por sus alcances demostrativos en sustentabilidad ambiental, y como opción final se haría necesario un abastecimiento de la red pública con sus respectivos procesos de limpieza y purificación.

Estos puntos sirven en la experiencia diaria de los habitantes y cubren una necesidad de los usuarios de la vía, este uso mejoraría de manera significativa la experiencia y beneficiaría los rangos de permanencia de los usuarios durante el programa, incentivando el uso de termos evitando el gasto por parte de los usuarios en botellas plásticas para su hidratación.

Descripción de mobiliario:

Este uso puede ser cubierto con un objeto encargado de despachar agua, adaptado a diferentes alturas, cubriendo las formas de uso de los peatones, niños, personas en sillas de ruedas y mascotas.

Esquema B: Uso hidratación



Fuente: Elaboración propia

Naturación urbana.

Con los lineamientos de intervenciones paisajísticas urbanas, es importante el desarrollo de un modelo enfocado a la naturación urbana o ambientación vegetal. Este modelo puede ir de la mano con otras tipologías, siendo esto —más que un modelo— una adecuación o requerimiento de cada estación.

La elección de vegetación tiene que cubrir parámetros de bajo mantenimiento y poca necesidad de flujo hídrico, lineamientos que permitirán la permanencia y cuidado de la vegetación integrada al espacio; Otro uso que puede cubrir la correcta especificación de arbolado es aportar un elemento que otorgue sombra a los usuarios de las Áreas Estanciales, así mismo puede aportar en escala pequeña con la capacidad de carbono, generando así, por lo menos 14.4 m² de área naturada por modulo, contribuyendo de manera puntal en la producción de oxígeno

Descripción de mobiliario:

Este uso puede ser cubierto por diferentes tipos de contenedores, que ofrezcan protección y permanencia a las diferentes especies vegetativas del sitio, estos deben abarcar implicaciones de contención y ser accesibles a las actividades que se puedan desarrollar dentro de un huerto urbano.

También si hablamos de una estructura rígida la cubierta puede estar naturada en su totalidad substituyendo metros cuadrados de asfalto por nuevas superficies nauradas.

Esquema C: uso naturación



Fuente: Elaboración propia

La vegetación que se elija debe ajustarse a los parámetros establecidos en la Norma Ambiental para Jalisco del 2017, y la selección dependerá de las condiciones específicas de cada espacio.

Para su desarrollo son necesarios:

Un buen sistema de drenaje pluvial en jardineras, macetas y contenedores.

La superficie ajardinada no deberá ser mayor al 30% de la superficie total de la estación y un mínimo del 20% del área total, en dado caso de que el diseño cuente con una cubierta, esta contará con un balance entre el área vegetada y el área utilizable para otros usos.

El tipo de vegetación podrá ser por medio de jardineras o macetones que incorporen árboles de talla mediana, cubre suelos y arbustos.

En caso de ser posible es recomendable la incorporación de pequeños contenedores de captación, mismos que favorecerán el crecimiento adecuado de raíces.

Para su óptimo desarrollo también es importante considerar:

Colocación de la naturación urbana en contenedores con fondo y sobrepuestos en la plataforma.

Proveer áreas de sombra.

Asegurar permeabilidad visual, a efecto de mantener los parámetros de seguridad.

Respetar los accesos peatonales y la circulación al interior del área, así como el acceso peatonal desde las áreas de estacionamiento designadas.

Permitir la captación y máximo aprovechamiento del agua abastecida y posteriormente remanente de los bebederos propuestos.

Ciclo puertos

Como estaciones de descanso para los ciclistas, se plantea un modelo que incluye ciclo puertos, donde, como espacio de transición y descanso, ofrezca una opción segura de resguardar la bicicleta.

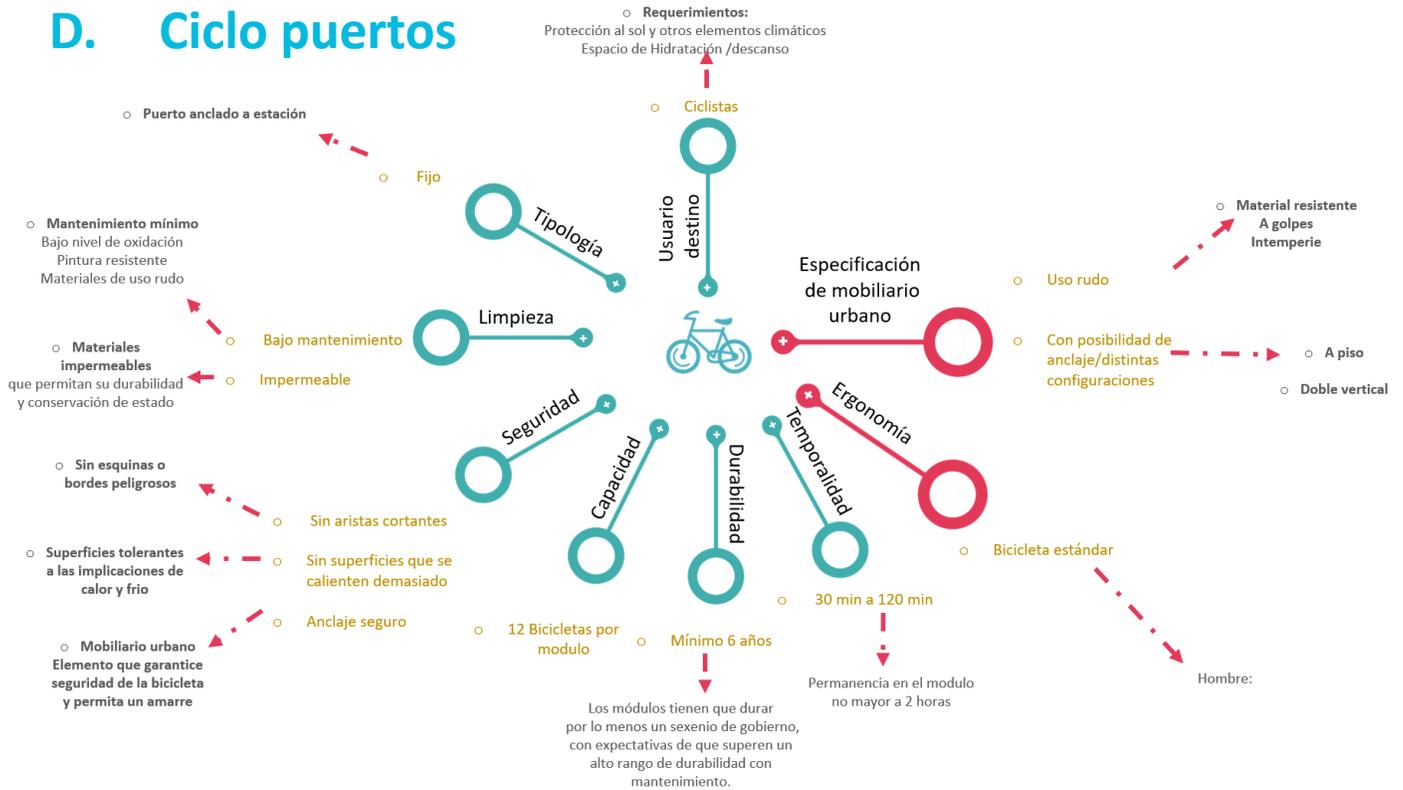
Después de un análisis de las rutas, las estaciones que posean ciclo puertos deben colocarse en los lugares estratégicos de interés dentro de la Vía RecreActiva, puntos con atrayente público como lo son parques y edificios públicos.

De igual modo, es importante que la ubicación beneficie y acompañe de manera útil a los locales comerciales encontrados en el recorrido, potencializando de esta manera la economía local.

Descripción de mobiliario:

Un objeto prefabricado o de diseño original integrado con otros elementos dentro de las Áreas Estanciales que cubran las necesidades de estacionamiento y aseguramiento de bicicletas.

Esquema D: Uso Ciclo puerto



Fuente: Elaboración propia

Como medida general el rack para bicicletas tiene las siguientes dimensiones:

7.5cm de ancho

47cm de largo

77 cm de altura

El material debe ser ligero, haciendo referencia a un diseño modular, repetible y adaptable a cualquier solución resolutive.

Usos emergentes o variables durante la VRAZ

Recreación:

Enfocado a usuarios de todas las edades, se planteó un modelo de estaciones que permita la sana recreación, ya sea enfocada a dinámicas culturales, juegos, convivencia social, etc.

El desarrollo de múltiples actividades recreativas dentro de las Áreas Estanciales debe ir de la mano al diseño planteado y mobiliario que cubre necesidades enfocadas al ocio creativo. El esparcimiento o distracción puede lograrse con la integración de los elementos antes mencionados con mobiliario intermitente para cubrir las actividades planteadas.

Descripción de mobiliario:

Este uso puede ser complementado con diversos objetos confortables, como asientos o echaderos, que cubran actividades enfocadas a la convivencia e interacción humana, estos elementos deben ofrecer a sus usuarios seguridad y comodidad para así prolongar su permanencia en el sitio.

Esquema E: Uso recreación



Fuente: Elaboración propia

Lúdico

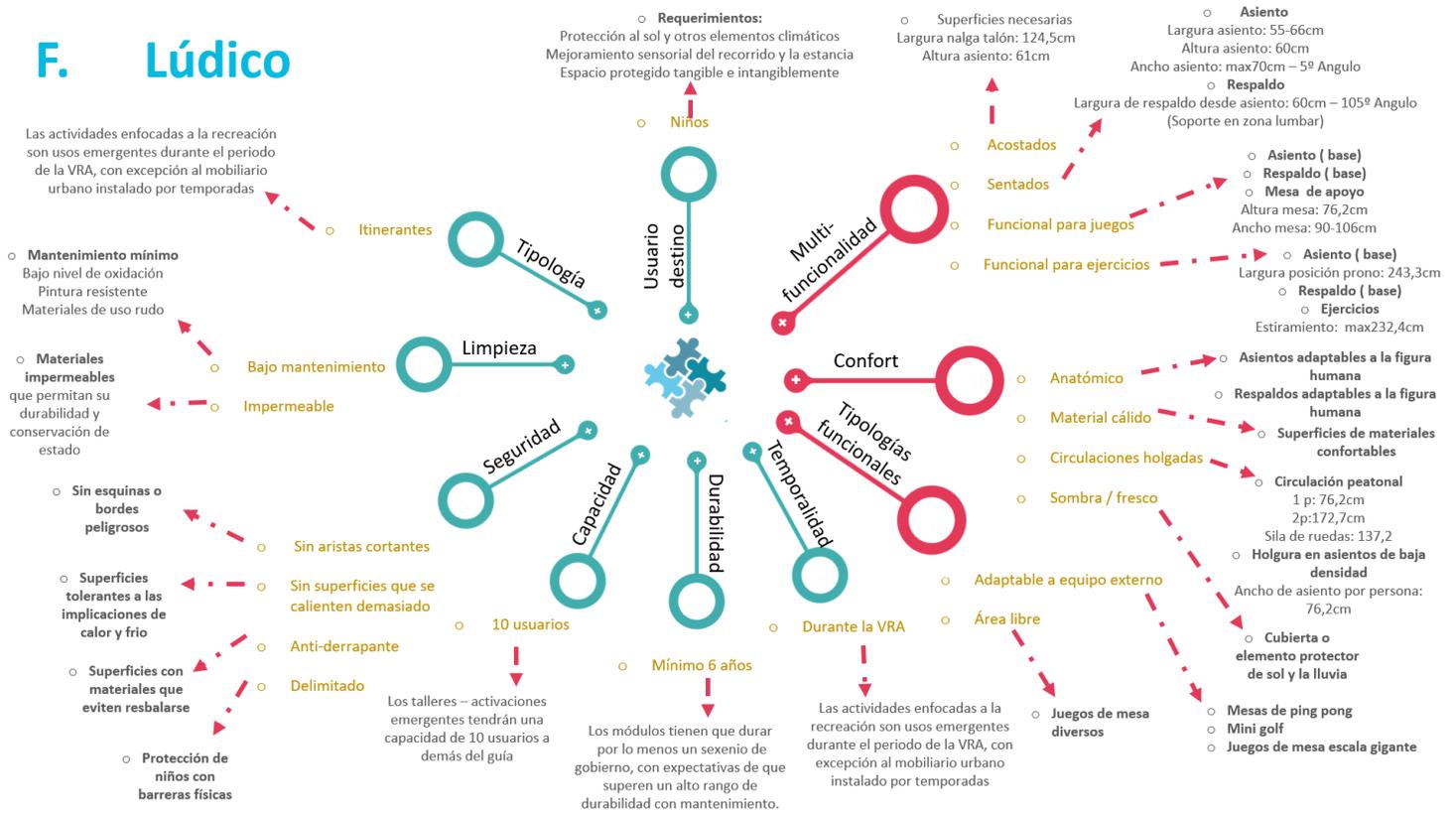
Enfocado a la educación dirigida al juego de todas las edades, pero sobre todo a niños, es importante un modelo que fomente el crecimiento personal educativo de los usuarios de la vía, en donde tanto niños como adultos puedan aprender de manera dinámica y divertida.

Dentro de estos módulos pueden impartirse talleres informativos o de capacitación y campañas de carácter social.

Descripción de mobiliario:

Esta necesidad está enfocada a realizar un proceso de evolución de la actividad al juego, estos objetos deben provocar dinámicas enfocadas a la sana diversión.

Esquema F: Uso lúdico



Fuente: Elaboración propia

Bibliotecas itinerantes

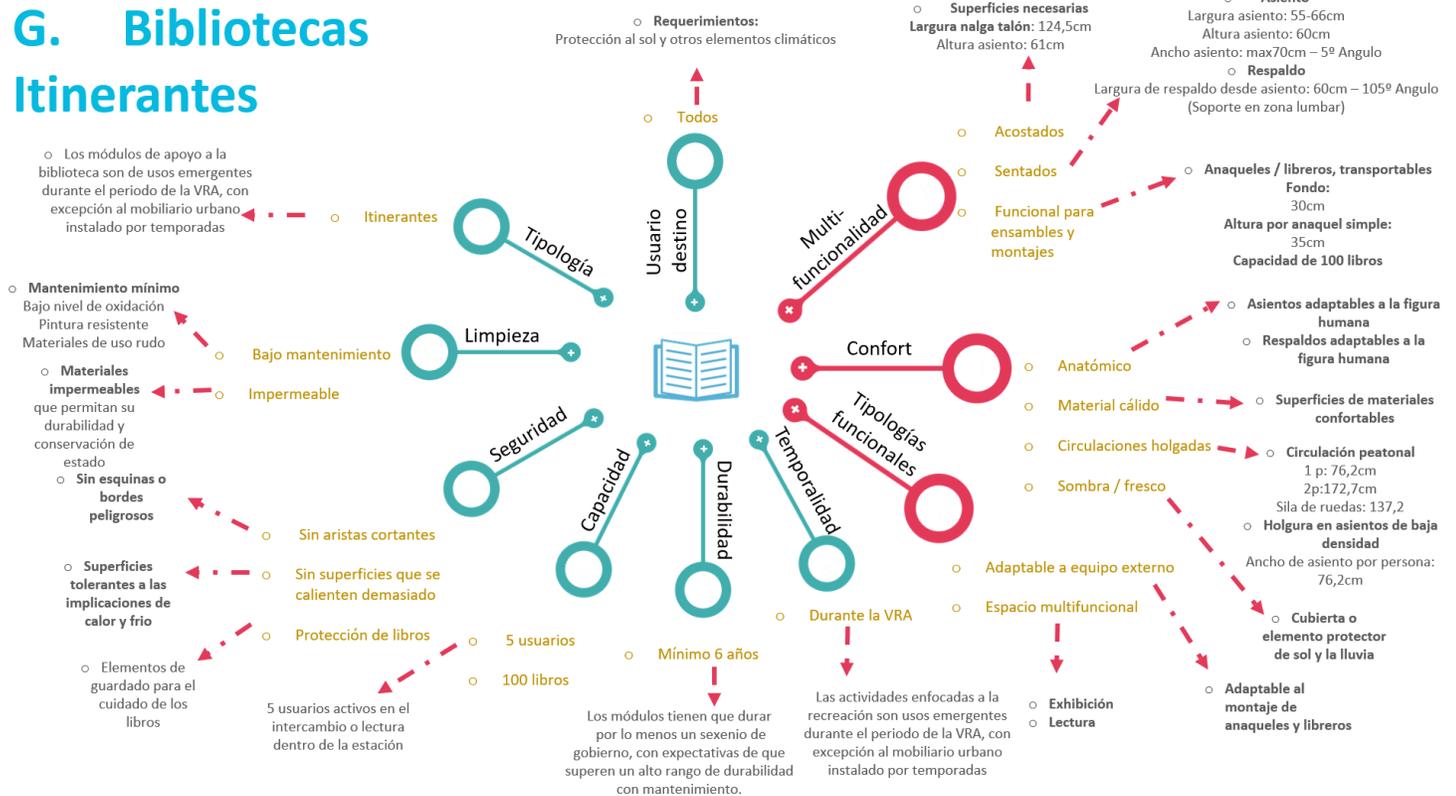
Con la iniciativa de fomentar la lectura de los usuarios de la VRAZ, esta tipología de modelo de estación promueve que la gente que visita la VRAZ lea, hojee y consulte libros, también que deje sus libros propios para que otros los lean como una forma de intercambio y movimiento sustentable.

Descripción de mobiliario:

Objetos permanentes o transportables que, de manera segura contra los efectos climáticos, contengan y resguarden libros o revistas y que, además, faciliten el intercambio de libros dentro de la VRA.

Esquema G: Uso bibliotecas itinerantes

G. Bibliotecas Itinerantes



Fuente: Elaboración propia

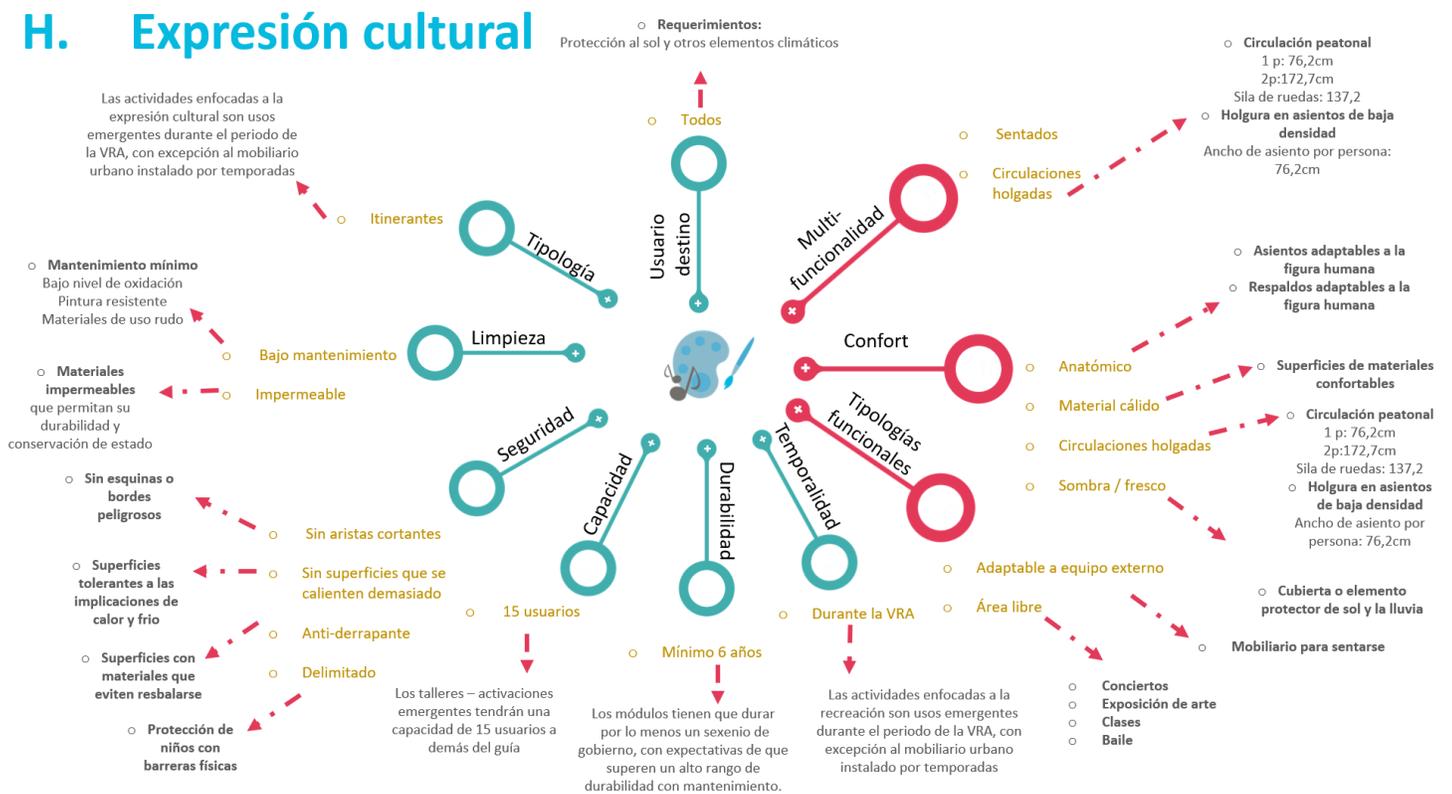
Expresión cultural

La expresión cultural de los usuarios de la vía es un aspecto que cubrir por medio de las estaciones temporales o desmontables, ya que estos espacios confinados pueden estar enfocados a la música, pintura, escultura, danza, etc. Mismas necesidades que pueden complementarse con actividades latentes de la VRAZ.

Descripción de mobiliario:

Para cubrir este uso, se debe proponer un elemento de carácter amigable, en donde los usuarios puedan expresar, manifestar y plasmar libre y creativamente sus inclinaciones artísticas, ya sea musicales, artísticas o plásticas.

Esquema H: Uso expresión cultural



Fuente: Elaboración propia

Posterior al desarrollo de usos y requerimientos del módulo a desarrollar, se determinaron dos tipologías diferentes de Áreas Estanciales según los periodos de emplazamiento, mismos que provocan un uso multifuncional por medio de la implementación de espacios estacionarios permanentes o emergentes.

Tipologías

Según el estudio previo se pueden determinar dos tipologías de modelo para las Áreas Estanciales, mismas que por su periodo de emplazamiento, pueden cubrir diferentes carencias en distintos periodos de temporalidad; en su propio enunciado estas tipologías indican su permanencia en el sitio elegido.

Áreas Estanciales permanentes

Imagen 81: Área Estancial permanente



Fuente: Elaboración propia

Estas estaciones fijas deben cumplir un periodo de 6 años como mínimo para cubrir las necesidades por lo menos de dos periodos administrativos municipales, buscando el emplazar de manera estacionaria algunas Áreas Estanciales que ofrezcan un mejoramiento en la imagen urbana y generen un apoyo en actividades diarias de los habitantes de este sector pensando sobre todo en el mejoramiento y aumento de espacios públicos para zonas con menor nivel socioeconómico y por lo tanto menos espacios públicos verdes abiertos.

Estas estaciones fijas cubren necesidades básicas como lo son espacios de descanso, y áreas verdes vegetadas, procurando ser un espacio apropiado, seguro y confortable, por tanto, ser una referencia urbana o hito espacial para la ciudadanía.

Estas Áreas Estanciales permanentes consisten en una estructura metálica prefabricada acondicionada de viejos contenedores metálicos (*cargo shipping containers*) que han sido habilitados para su ocupación pública urbana.

Se eligió un sistema constructivo por medio de contenedores por su ventajas constructivas, económicas y ambientales.

En relación con la metodología constructiva, esta tipología de construcción además de otorgar una estructura de monocasco rígida y sencilla permite la elaboración de otros elementos integradores con el sobrante de material, así como la reutilización de contenedores marítimos en desuso, que de igual modo nos permite la vegetación de la cubierta otorgando por módulo 14.4m² de área verde.

Así mismo esta tipología de construcción abona a la sustentabilidad al hacer uso de elementos con potencialidad de aprovechamiento estructural, que en la mayoría de los casos se encuentran en desuso, los (*cargo shipping containers*) de manera sustentable, aportan a las tipologías urbano-arquitectónicas nuevas modalidades reutilizables de estos elementos estructurales que pueden prolongar su temporalidad de uso más allá de las Áreas Estanciales permanentes, permitiendo su uso y un aprovechamiento posterior.

Las estaciones contarán con mobiliario básico enfocado al descanso y a información de contenidos y, durante el horario de la VRAZ, pueden transformarse por medio de mobiliario externo adicional, permitiendo así actividades de diferentes categorías que complementen y sirvan de apoyo para las activaciones destinadas en el programa.

Áreas Estanciales eventuales

Imagen 82: Área Estancial eventual



Fuente: Elaboración propia

De igual manera, se proponen estaciones que puedan ser instaladas solo en los periodos dominicales o de manera efímera, mismas que puedan complementar los usos estacionarios ya implementados por las Áreas Estanciales fijas, claramente la intermitencia de estas áreas requiere varios tipos de procesos de logística a detallar, y también abre posibilidades a ensamblajes diferentes que provoquen una amplia variedad de actividades y usos permitiendo mayor flexibilidad por parte del modelo.

Para esta tipología de Área Estancial se elige una estructura telescópica de malla abierta de acero y membrana impermeable de material reciclado.

Esta estructura consiste en un conjunto de piezas telescópicas y desplegadas en donde de manera compacta puede transportarse dentro de una camioneta y puede ser cargado por una persona o dos.

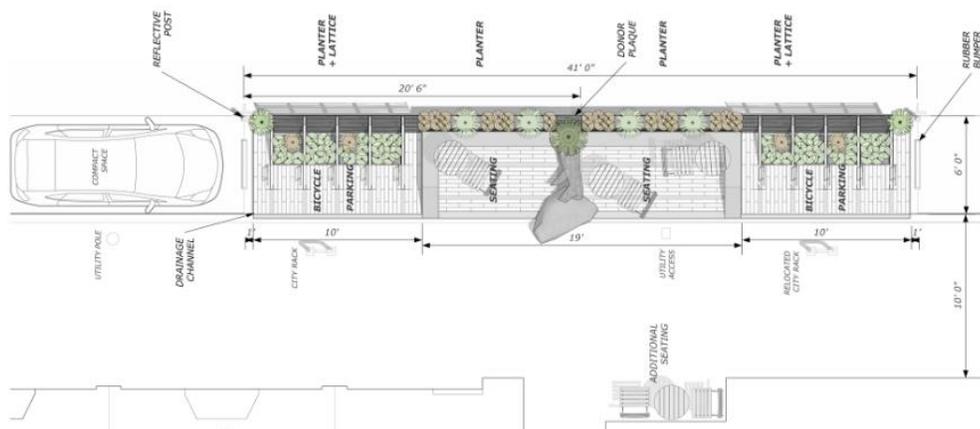
Criterio funcional

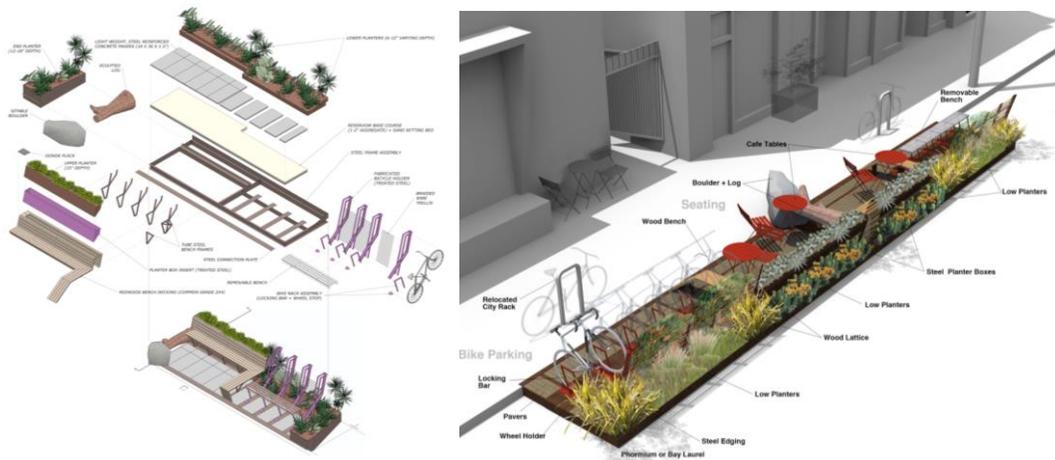
Siguiendo los lineamientos que presentan ambas tipologías de intervención, en relación con su temporalidad, diseño y función, se desarrolló, tanto para su forma permanente como naturaleza efímera, una intervención similar a la modalidad de *parklets*, modalidad dentro de los parámetros del urbanismo táctico; ya que esta tipología de intervención brinda la flexibilidad requerida para un modelo adaptable al sitio elegido.

La tipología de *parklets* fue elegida por ser una modalidad de estación intermitente o permanente adaptado a un sitio en específico de dimensiones pequeñas, que consiste en una conversión de pequeñas superficies utilizadas normalmente como cajones de estacionamiento que puede ser catalogado como un remanente vial y los cuales son intervenidos para la creación de espacios recreativos creando una extensión utilitaria de la arquitectura urbana de cada zona.

Su implementación permite extender la vida social en los espacios públicos de las ciudades, así como también recuperar áreas para los peatones y proveer espacios públicos verdes dentro de la urbe, aspecto que cubre perfectamente las necesidades a cumplir tanto en el recorrido de la VRAZ como en la traza urbana dentro del mismo trayecto.

Imagen 83: 40th Street Parklet





Fuente: Imagen de <http://www.ozioo.com/2012/40th-street-parklet/>

Asimismo, esta modalidad tiene beneficios que se pueden resumir en los siguientes:

- Fomento el transporte no motorizado
- Incentivar la seguridad peatonal y la interacción de barrio
- Apoyo al desarrollo de los negocios locales
- Generación de intervención económica
- Oportunidad de diseño e innovación

Dimensiones y capacidades

Dimensiones

Para fines de determinar los parámetros de dimensionamientos de ambos tipos de Áreas Estanciales —permanentes o fijas y temporales o desmontables— se recurrió a los estándares ya estipulados en manuales internacionales de diseño y construcción de *parklets*, en este caso el punto de referencia es el SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL, prontuario que estipula que con fines de practicidad y con el propósito de mejorar la imagen urbana, los parámetros se enmarcan en las dimensiones correspondientes a los cajones de estacionamiento vehicular, que en San Francisco las medidas típicamente varían entre 18 y 22 pies de largo, lo equivalente a 6 m.

Según parámetros utilizados en México, las medidas de los cajones de estacionamientos para vehículos individuales son de 5.00 x 2.40 m. sin contar las áreas de circulación necesarias en los perímetros de los cajones.

Cuando el estacionamiento es en “cordón”, como sería la mayoría de las ubicaciones y emplazamientos de las estaciones, el espacio para el acomodo de vehículos será de 6.00 x 2.40 m.

Tabla 6: medidas de cajones de estacionamientos

que permite protección al módulo y los usuarios en él, pero representa una limitación en el espacio útil aprovechable para el espacio del módulo.

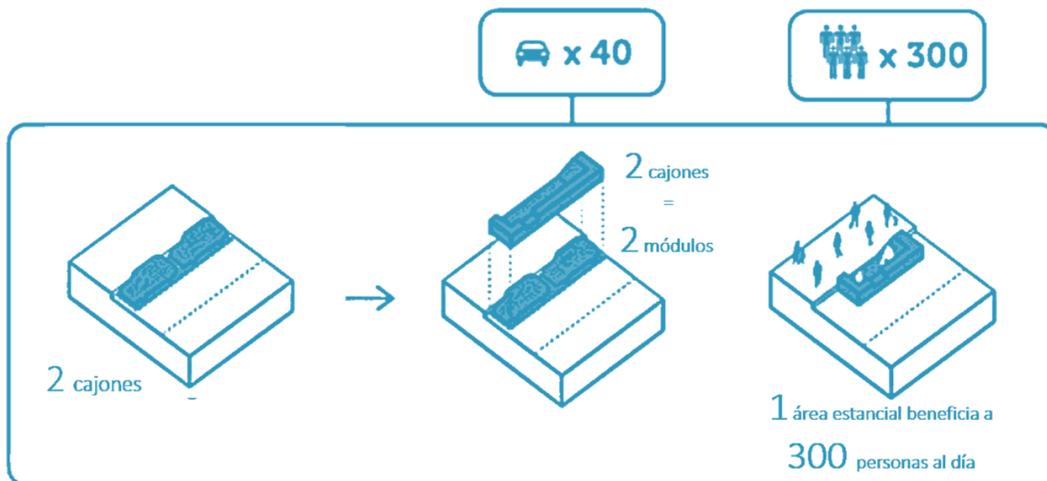
Se tiene que realizar una valoración en los parámetros de dimensión, es práctico y factible el uso de medidas estándar como lo son los parámetros que dictan las medidas de un cajón de estacionamiento, de igual modo el utilizar estos parámetros nos permite determinar exactamente cuántos espacios originalmente eran destinados para estacionamientos y ahora estarán destinados para peatones, transeúntes y usuarios de la VRAZ.

Capacidades

En relación con la siguiente imagen se puede determinar que en la ciudad de San Francisco al día dos cajones de estacionamiento albergan en promedio un estimado de 40 automóviles, en la misma superficie en un espacio formal de un *Parklet* y en este caso un Área Estancial, se habla que se tiene un alcance de hasta 300 personas al día, siendo esto un gran avance en el uso del espacio público, beneficiando al peatón en lugar del automóvil.

Si consideramos que un Área Estancial puede albergar a 12 habitantes por hora en un horario en promedio de 12 hrs, se habla de que este puede dar abasto a 144 usuarios, por un área de uso de 2.4 por 6mts lo equivalente a un cajón de estacionamiento.

Imagen 85: Capacidad de un Área Estancial

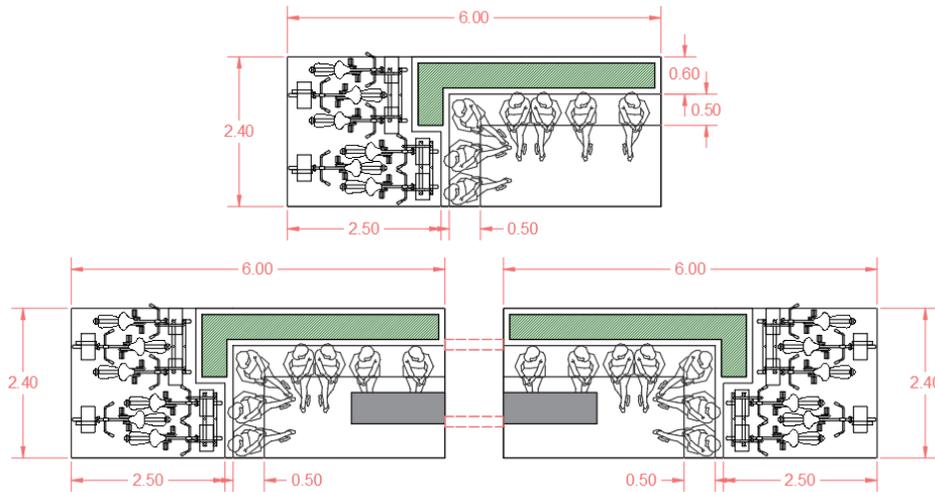


Fuente: Elaboración propia con base a SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL

Patrones de diseño

Para el desarrollo de este proyecto se inicia con unos patrones de diseño con medidas antropométricas básicas para calcular las dimensiones y capacidades del área a diseñar.

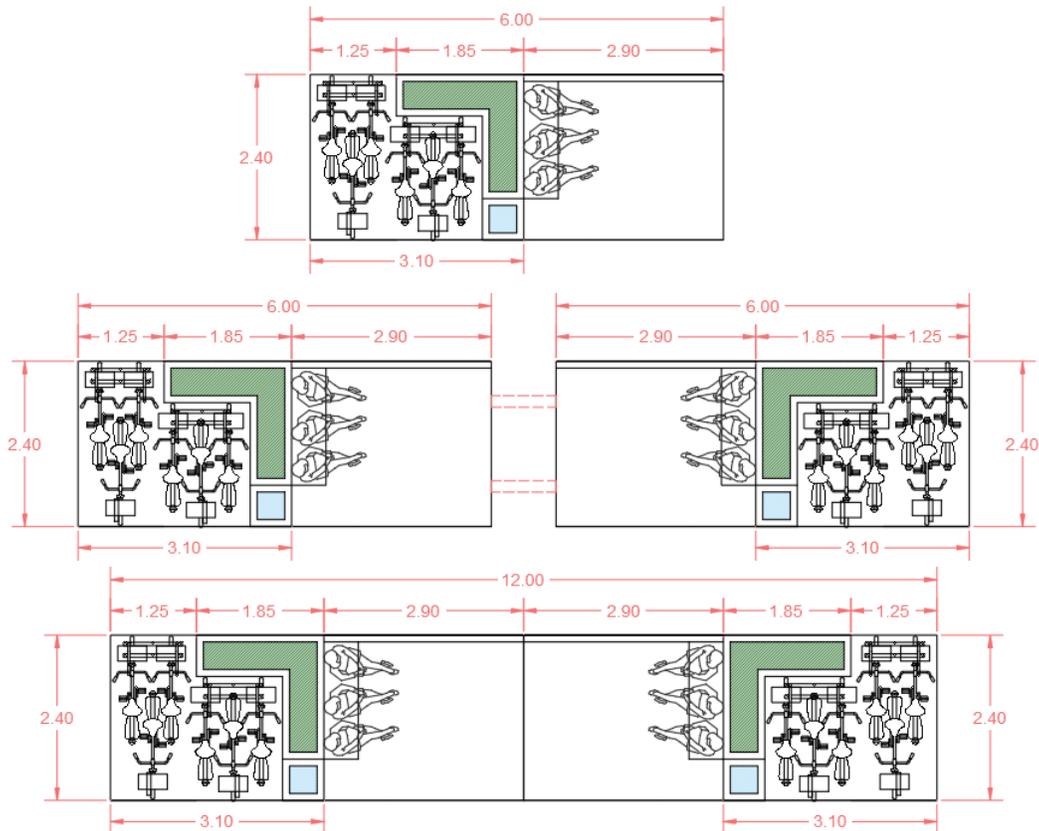
Imagen 86: Patrón 1. Vista en planta arquitectónica (sin escala, medidas en metros)



Fuente: Elaboración propia.

En la imagen anterior se muestra la propuesta espacial inicial de un módulo básico (dibujo superior) en donde se encuentran ubicados 6 espacios para bicicletas, con una capacidad para 7 personas sentadas, con la flexibilidad de combinarse con otro módulo idéntico para crear un espacio central con opción de mobiliario externo complementario (dibujo inferior). La unión de dos módulos básicos totaliza hasta 14 plazas y 12 ciclo puertos simultáneos.

Imagen 87: Patrón 3. Vista en planta arquitectónica (sin escala, medidas en metros)



Fuente: Elaboración propia.

En esta imagen se puede observar una segunda propuesta de módulo básico (dibujo superior) que permite diferentes acomodos para contar con un área más amplia central multifuncional. En contraste con el esquema previo, solo ofrece la mitad de puertos para bicicletas, y seis espacios para sentarse (dibujos inferiores).

Accesos, circulaciones y delimitaciones.

Dentro de la propuesta a diseñar se proponen lineamientos y requerimientos necesarios para el desarrollo espacial óptimo de los módulos propuestos.

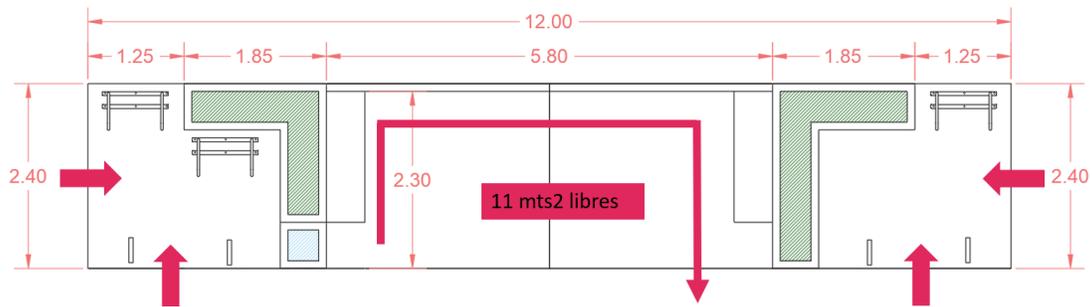
Estos deben de seguir parámetros de accesibilidad, óptima circulación y delimitaciones seguras y eficientes.

Accesibilidad y circulación

Para asegurar la accesibilidad total e inclusiva hacia, desde y dentro de las Áreas Estanciales, es necesario tomar las siguientes consideraciones:

- Indicar el cruce ciclista hacia los ciclo-puertos.
- Proponer al menos dos puntos con accesibilidad universal hacia el módulo.
- Permitir una circulación libre continua en todo el espacio de al menos 1.50 m de ancho.
- Posibilitar el desplazamiento en elementos de apoyo para la movilidad peatonal como sillas de ruedas, muletas, andaderas, carriolas, etc.

Imagen 88: Patrón 4, Vista en planta arquitectónica (sin escala, medidas en metros)



Fuente: Elaboración propia.

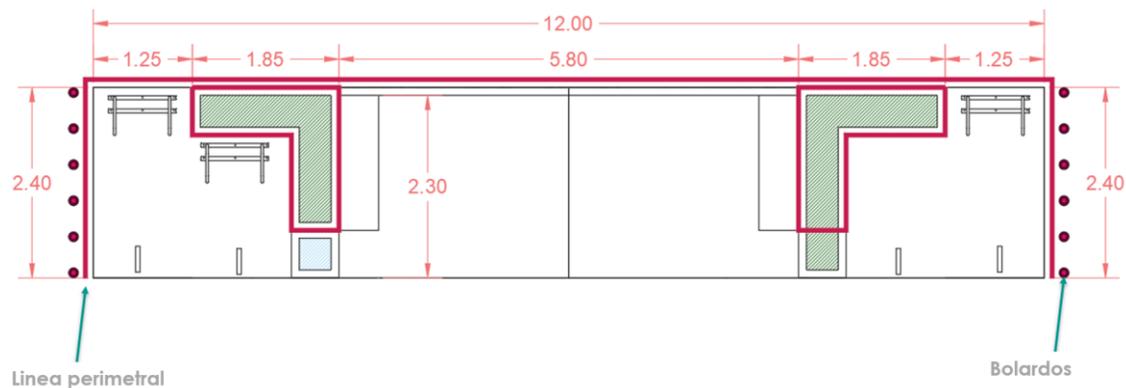
En la imagen se indica en superíndice 11 m² libres para el esparcimiento o desarrollo de actividades

Delimitación

En el caso de las estaciones emplazadas dentro de la traza vial de la ruta, será necesario delimitarlos mediante tres elementos, mismos que protejan de manera física y visual a los usuarios activos:

1. Línea perimetral de 10 cm de espesor, trazada con pintura termoplástica blanca y separada 10 cm del perímetro.
2. Barreras físicas: Bolardos empotrados al piso, alineados a una distancia de 10 cm hacia el interior del perímetro del área pintada, a partir del paño exterior de los mismos, y con una separación máxima de 1.80 m entre cada uno, o contenedores vegetales, (macetones o jardineras), siempre y cuando la altura máxima no exceda los 0.90 m y no obstruyan la visibilidad peatonal y vehicular.

Imagen 89: Patrón 5, Vista en planta arquitectónica (sin escala, medidas en metros)



Fuente: Elaboración propia.

Mobiliario

El tipo de mobiliario a incorporar en cada Área Estancial dependerá de la vocación del espacio, en relación con los usos previamente establecidos.

Estructura

Con una previa comparativa en diferentes medios constructivos existen dos parámetros de construcción necesarios a considerar para la elección estructural óptima.

Para un Área Estancial permanente se usará una estructura de tipología monocasco, que ofrezca una rigidez y vida útil extendida. En los casos de las estaciones eventuales, se requiere una estructura que facilite su fácil armado y transporte a diferentes puntos de la VRAZ, esto involucra un armado telescópico sencillo de armar y desmontar.

Tipología permanente

En las últimas décadas la construcción con base en contenedores marítimos ofrece un sinfín de cualidades morfológicas, mismas que permiten la consideración de este método constructivo óptimo por sus posibilidades de transformación y adaptabilidad, tomando un papel como catalizadores del pensamiento arquitectónico, artístico y de paisaje.

Aspectos generales

Lo maleable que es la arquitectura de contenedores permite una relación flexible con respecto a su entorno, que origina tres características que pueden llegar a establecer un vínculo con el paisaje en el que se insertan.

Debido a su carácter modular, los contenedores permiten una tipología arquitectónica permisible a la generación de un orden propio y abstracto que los relacionan entre sí.

Del mismo modo, los sistemas arquitectónicos de contenedores son soluciones abiertas, suficientemente flexibles para adaptarse a cualquier condición de contorno, pero a la vez lo suficientemente fuertes para crear un orden espacial interno que trascienda los límites de su propia materialidad, y permita ordenar y escalar la inmensidad del territorio. (Cabrera, 2014)

Lineamientos básicos.

Criterios constructivos:

El método constructivo con base en contenedores permite la reutilización de un elemento en desuso que brinda la fortaleza de una estructura principal, permitiendo que una Área Estancial como la que se pretende desarrollar contenga un elemento estructural con cubierta, misma que ofrece un componente de confort enfocado a la sombra y la frescura pertinente para el desarrollo de las actividades planteadas y requeridas en este documento, permitiendo de igual forma utilizar algún excedente de sus caras como elementos de mobiliario del módulo.

Criterios estéticos expresivos:

Es pertinente realizar algunas adecuaciones a los contenedores antes de su presentación al público, estas pueden estar contempladas desde un estilo contemporáneo, que representen la imagen conceptual que hoy en día identifica a la VRAZ y proyecten una identidad visual al territorio municipal.

Tipología eventual

Como tipología eventual se maneja un modelo con base estructural de malla abierta a partir de un armado ligero y telescópico, es una estructura que está conformada por varios elementos armados unidos y anclados entre sí, que en su unión generan un esqueleto estructural, que permite su armado de manera sencilla y eficaz.

Aspectos generales en construcción

Se especifican aspectos generales para el desarrollo del Área Estancial, mismos que cubren los requerimientos básicos de construcción de los módulos.

Lineamientos básicos.

Criterios constructivos:

Para lograr un módulo temporal de fácil ensamble y colocación en sitio, un criterio constructivo básico que se debe incluir es el ensamble de sus piezas estructurales, es por eso por lo que una estructura telescópica con piezas abatibles que permitan su contención reducida es ideal para la construcción de este modelo.

Criterios estéticos expresivos:

Si hablamos del estilo o principio estético a seguir, es importante seguir la imagen conceptual del programa de la VRAZ junto con los colores e imagen de Gobierno Municipal de Zapopan.

Sin duda el diseño de mobiliario urbano debe ser limpio y liso sin pretender proponer espacios con circulaciones y diseño complicado, ya que deberá integrarse en la imagen urbana de la ciudad y el recorrido de la Vía, lo ideal es seguir una línea de diseño contemporánea que nos permita la atemporalidad inclusive después de 6 años de uso.

Posibilidad de materiales

Características para considerar:

- Aplicado manual o mecánicamente.
- Resistente a productos químicos como gasolina, aceites, etc.
- Tiempo de vida prolongado.
- Material que permita la expansión y contracción para evitar fisuras.
- Antideslizante.
- Amigable con el medio ambiente (base de agua, libre de solventes y puede ser reciclado).

En estructura:

Madera plástica

Aluminio

Acero

En pisos y muros

Resina epóxica

Pavimentos de bajo impacto (recomendados para áreas lúdicas y recreativas ya que disminuyen el impacto físico. Los materiales pueden ser caucho natural, caucho sintético, o la combinación de ambos).

Concreto ecológico (se recomienda su uso en remanentes urbanos para permitir permeabilidad en el pavimento. Se sugiere colocar pequeños pozos de absorción cuyas características y cantidad dependerán de la capacidad de absorción del suelo.)

[Instalaciones y equipamiento necesario](#)

Electricidad

Agua potable

Wifi

Para la ubicación espacial urbana de las Áreas Estanciales

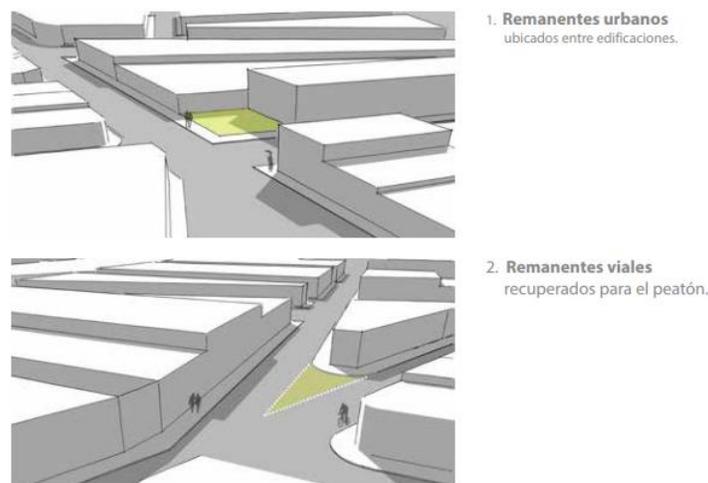
Justificación

Existen algunos criterios a seguir para la correcta propuesta de ubicación de las Áreas Estanciales, por ejemplo, los tramos menos privilegiados que se encuentran en las diferentes rutas, como lo son en la Ruta Sur, el tramo 6 que corresponde en específico a Av. Las Torres, siendo esta una colonia y vialidad con altos requerimientos de intervención permanente, así mismo, es importante la intervención de la Ruta Tabachines en su único tramo, siendo esta la ruta menos concurrida es importante impulsar e intervenir este trayecto de manera puntual con el propósito de atraer más usuarios a estos recorridos más abandonados y poco privilegiados.

Existen algunos criterios de emplazamiento aplicables a nuestro modelo según el manual de Lineamientos para el diseño e implementación de parques públicos de bolsillo, haciendo una clasificación general por su localización de dos tipologías

1. Remanentes urbanos:
Superficies prediales de propiedad pública sin ocupación física de elementos edificados.
2. Remanentes viales:
Áreas pertenecientes a los carriles de circulación vehicular sin presencia de infraestructura material para el flujo vehicular.

Imagen 90: Tipologías de emplazamientos.



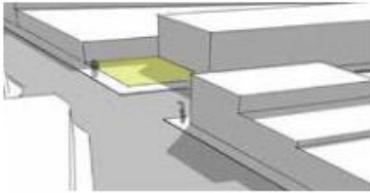
Fuente: Lineamientos para el diseño e implementación de parques públicos de bolsillo

Según su ubicación en la traza tanto los remanentes urbanos como los remanentes viales crean algunas opciones óptimas para la ubicación del modelo a desarrollar

Estos a su vez se dividen en diferentes tipologías como lo podemos observar en las siguientes imágenes.

Los remanentes urbanos se clasifican de la siguiente manera

Imagen 91: Tipologías de emplazamientos urbanos.



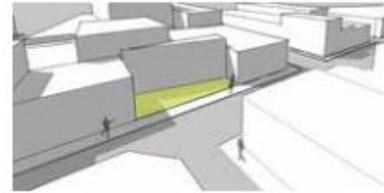
1. Contenido en 2 paramentos

Cuando el remanente sea consecuencia de distintos alineamientos de fachada y colinde al menos en una de sus caras con una edificación.



2. Abierto

Cuando el remanente sea un área de donación no desarrollada y subutilizada, por lo general ubicado en vía pública y sobre el arroyo vehicular, y el estacionamiento ponga en riesgo el acceso peatonal.



3. Contenido en 3 paramentos

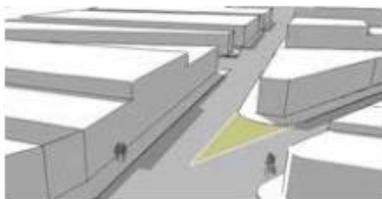
Cuando el remanente sea un lote baldío o un área entre edificios, generalmente con un solo frente hacia vía pública.

Fuente: Lineamientos para el diseño e implementación de parques públicos de bolsillo

En el modelo a desarrollar se puede utilizar la tipología de remanente urbano abierto, considerando cuchillas o excedentes subutilizados, así como otros casos en específicos a identificar en las rutas actuales de la VRAZ.

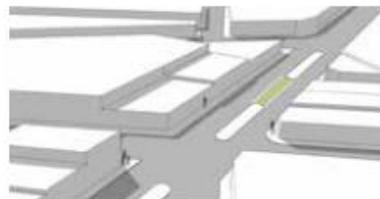
Los remanentes viales se clasifican de la siguiente manera

Imagen 92: Tipologías de emplazamientos viales.



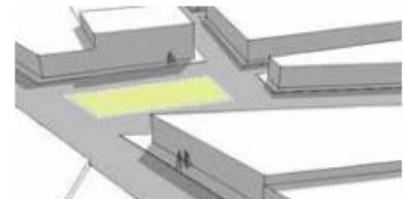
1. Oreja / Aguja

Extensión de banqueta en intersecciones de dos o más vialidades.



2. Isleta

Extensión de un camellón, creación de banqueta o espacios peatonales al interior de vialidades o intersecciones.



3. Glorieta o península

Creación de espacios peatonales al interior de intersecciones; en caso de ser penínsulas, estas estarán conectadas a las banquetas.

Fuente: Lineamientos para el diseño e implementación de parques públicos de bolsillo

En el caso de la VRAZ existen emplazamientos que pueden entrar en esta tipología, mismos que podrían continuar con el flujo de la ruta y potencializar su continuidad, aunado a esta información técnica es importante establecer criterios de ubicación según rutas para así poder mejorar y equilibrar los atributos ofrecidos tanto en el recorrido de la VRAZ.

Criterios de ubicación

Según las tipologías a desarrollar se pueden determinar algunos criterios según el uso, los requerimientos o del análisis del comportamiento de los usuarios. Según lo analizado se determinan 3 criterios de localización.

1. Para la rehabilitación urbana de la zona
2. Para el acompañamiento de actividades programadas o para apoyar equipamientos activos en la ruta, (Criterios obtenidos por observación directa y por diagrama de activaciones del programa)
3. Para consolidar sitios reconocidos por los usuarios
4. Por distanciamiento máximo entre puntos formales (500-1km)

Para la rehabilitación urbana de la zona

Esta tipología se refiere a la rehabilitación de puntos en zonas específicas dentro del recorrido de la VRAZ, mismas que se caracterizan por su falta de espacios públicos o por ser distritos urbanos con baja calidad ambiental o por tratarse de sectores con altas concentraciones de pobladores de bajo nivel socioeconómico, colonias que por proyectos como la Vía Recreativa han podido encontrar una variedad de actividades dominicales que les ofrecen espacios para la recreación y el deporte que carecen de manera formal en su entorno.

Las colonias que se encuentran en situación de mayor fragilidad son la colonia de El Colli urbano, Atemajac y Tabachines. Sin duda estas zonas deben cubrir necesidades enfocadas al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de estas colonias, se debe implementar mobiliario de apoyo de uso recreativo, lúdico, expresión cultural aunado a los usos básicos que cubran requerimientos del día a día de los usuarios.

En cuanto a la tipología estas estaciones deberían buscar ser de carácter permanente para que así favorezcan el recorrido diario de los usuarios y no solo durante la VRAZ.

Imagen 93: Sitios con necesidad de rehabilitación.



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado e el 5 de mayo 2018

Para el acompañamiento de actividades programadas o para apoyar equipamientos activos en la ruta

Existen varios atractivos dentro de las diferentes rutas que integran la VRAZ, mismos que se pueden clasificar en diferentes tipologías:

Equipamientos urbanos

Hospitales, edificios de gobierno, centros comunitarios, vialidades conectoras importantes, puntos limpios, escudos C5 etc.

Establecimientos privados de interés público.

Centros comerciales, clubes deportivos, templos, etc.

Áreas verdes o espacios abiertos

Bosques, parques, plazas cívicas, parques caninos, etc.

Puntos de activación por parte de la VRAZ

Talleres, clases, escenarios para la expresión artística, préstamo de bicicletas, puntos de hidratación, activaciones varias, puntos de vacunación, módulos de información, etc.

Estos diferentes puntos dentro y externos de la VRAZ nos permiten identificar el acompañamiento necesario por parte de la traza urbana y la misma Vía de un espacio de reunión y descanso aunado a cada uno de estos elementos.

Imagen 94: Activaciones en la VRAZ



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

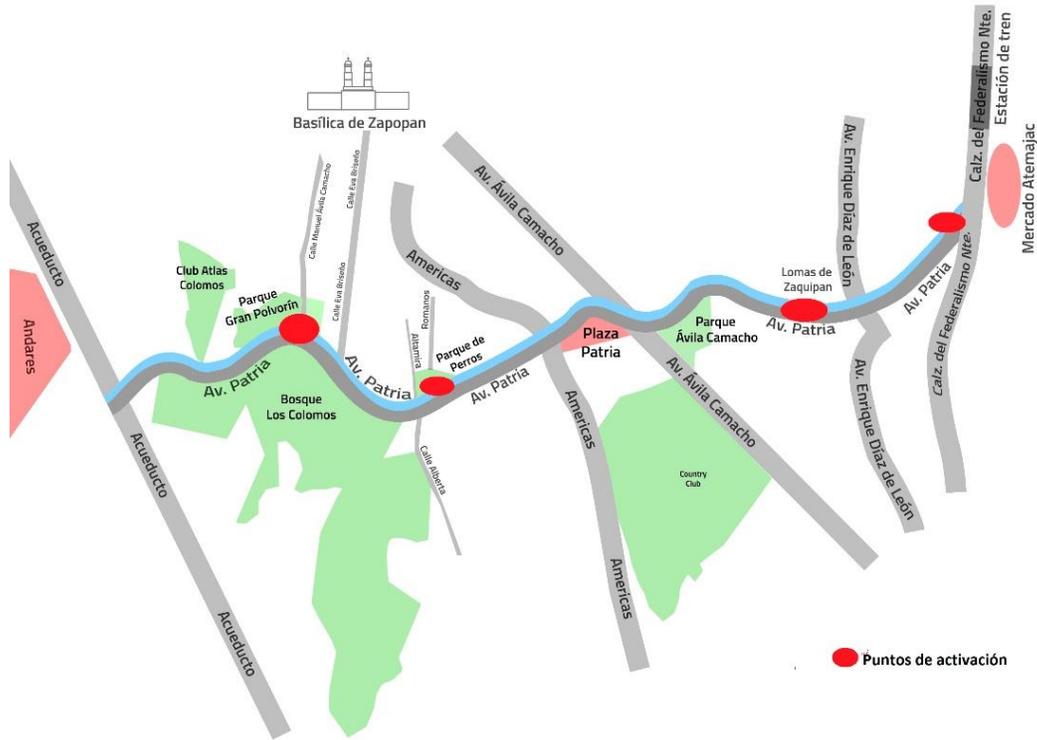
Imagen 96: Mapa ruta Tabachines, activaciones en la VRAZ

Vía RecreActiva Zapopan Ruta Tabachines 1.8 km.



Fuente: Dirección de Construcción de Comunidad, Vía RecreActiva de Zapopan

Vía RecreActiva Zapopan Ruta Patria 6 km.



Fuente: Dirección de Construcción de Comunidad, Vía RecreActiva de Zapopan

Para consolidar sitios reconocidos por los usuarios

Dentro de las rutas se encuentran varios puntos reconocidos por los usuarios de manera libre, ya apropiados de manera colectiva y con patrones repetitivos. Estos puntos en su mayoría se originan por la búsqueda de sombra, resguardo y protección ante los agentes climatológicos de la ruta. Estos sitios suelen ser debajo de un gran árbol o algún elemento que emita sombra. Estos espacios son usados espontáneamente y se les identifica como puntos de reunión aptos para el estiramiento muscular, la convivencia y el descanso previo, durante o posterior a las actividades realizadas dentro del trayecto.

Dentro de las tres rutas se pudieron identificar varios puntos que de manera libre los usuarios se apropiaron de forma transitoria de estos espacios de gran sombra.

Imagen 98: sitios reconocidos por sombra 1



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Imagen 99: sitios reconocidos por sombra 2



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Imagen 100: sitios reconocidos por sombra 3



Fuente: Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan disponible en https://www.facebook.com/ViaRecreActivaZapopan/?ref=br_rs consultado el 5 de mayo 2018

Por distanciamiento máximo entre puntos formales (500-1km)

Se deben considerar los usuarios meta a los que va dirigida esta propuesta, en este caso va dirigido a cubrir necesidades de descanso para los adultos mayores, niños y personas discapacitadas. En este caso es importante que la propuesta dentro de la escala urbana no supere distancias intermedias mayores a 1 kilómetro garantizando que durante el recorrido de la ruta se ofrezcan estas islas enfocadas al descanso para estos usuarios en especial.

El déficit que hoy en día existe en la ruta de estos espacios de descanso son una de las razones principales por lo cual usuarios de rangos de edad de 60 en adelante, asisten a la VRAZ por cortos periodos, o simplemente no asisten.

4.3 Diseño aplicativo de la solución

En el siguiente apartado se describen a manera de soluciones ejecutivas, los diferentes elementos que conforman las Áreas Estanciales con relación a diferentes aspectos como lo son: su temporalidad, diseño, elaboración, funcionamiento, enfoques, dimensionamientos, materialidad.

Prototipos de Áreas Estanciales

Como se mencionó anteriormente existen dos tipologías de Área Estancial según su temporalidad:

- 1) las Áreas Estanciales permanentes o fijas.
- 2) las Áreas Estanciales eventuales o desmontables, mismas que se describirán a continuación.

Área Estancial permanente, método constructivo contenedores

El concepto del que se parte es una cubierta de planta libre con base a un contenedor de previo uso.

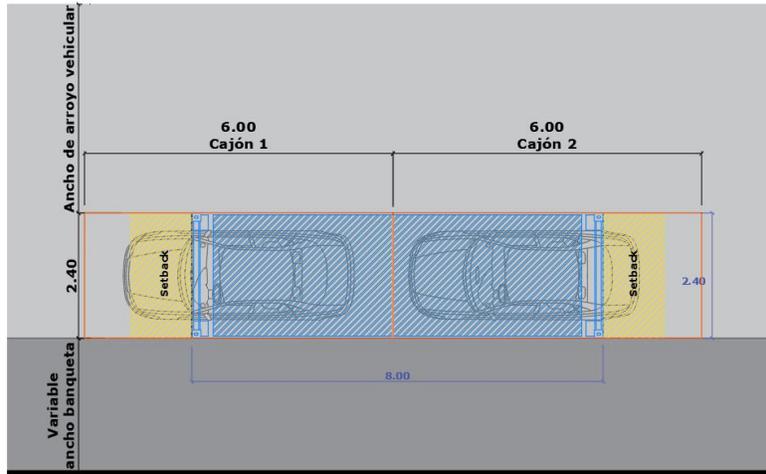
La elaboración de este modelo de intervención con un sistema constructivo por medio de contenedores representa varias ventajas constructivas, económicas y ambientales a esta intervención.

En relación con la metodología constructiva, esta tipología de construcción además de otorgar una estructura de monocasco rígida y sencilla permite la elaboración de otros elementos integradores con el sobrante de material, la implementación de este sistema constructora permite que con solo una plantilla de cimentación el espacio pueda de manera permanente establecerse en cualquier emplazamiento vial.

Dimensiones:

Esta tipología se adapta de manera conveniente a lo determinado anteriormente, con el ideal de sustituir espacios destinados para los automóviles y producir espacios públicos para los peatones y usuarios de la VRAZ, se destina por módulo el espacio equivalente a la superficie que ocupan dos cajones de estacionamiento, que con sus dimensiones de 2.4 mts de ancho y 8 mts de largo, hacen posible su emplazamiento respetando su área libre (*set back*) sugerida anteriormente.

Imagen 101: Emplazamiento remanente vial, tipología de construcción contenedores



Fuente: Elaboración propia

Criterio constructivo

Al tratarse de una estructura prefabricada es necesario realizar todos los cortes de acero previos a su movimiento, siendo necesaria la fabricación de una plataforma de cimentación de concreto, previa a su instalación permanente, colocando bastidor o regatones niveladores, y sobre éste las piezas de concreto armado, posterior al proceso de cimentación el contenedor debe ser desplazado con grúa y emplazado por medios mecánicos en el sitio elegido.

Para la vegetación de la cubierta se requiere un tratamiento como el que se describe en la siguiente imagen, la cual involucra una preparación de impermeabilización, colocación de geotextil, colocación de mezcla de sustratos y contención de sustratos.

Imagen 102: Sustratos requeridos, cubierta vegetal, sección sin escala.



Fuente: Elaboración propia

Para el desarrollo y mantenimiento de estas estaciones es necesario regarlas por medio de goteo, y en dado caso de no contar con una instalación hidráulica, considerar riego con pipa con manguera con cebolla.

Propuesta esquemática

Imagen 103: Propuesta esquemática 1



Fuente: Elaboración propia

Imagen 104: Propuesta esquemática 2



Fuente: Elaboración propia

Área Estancial eventual

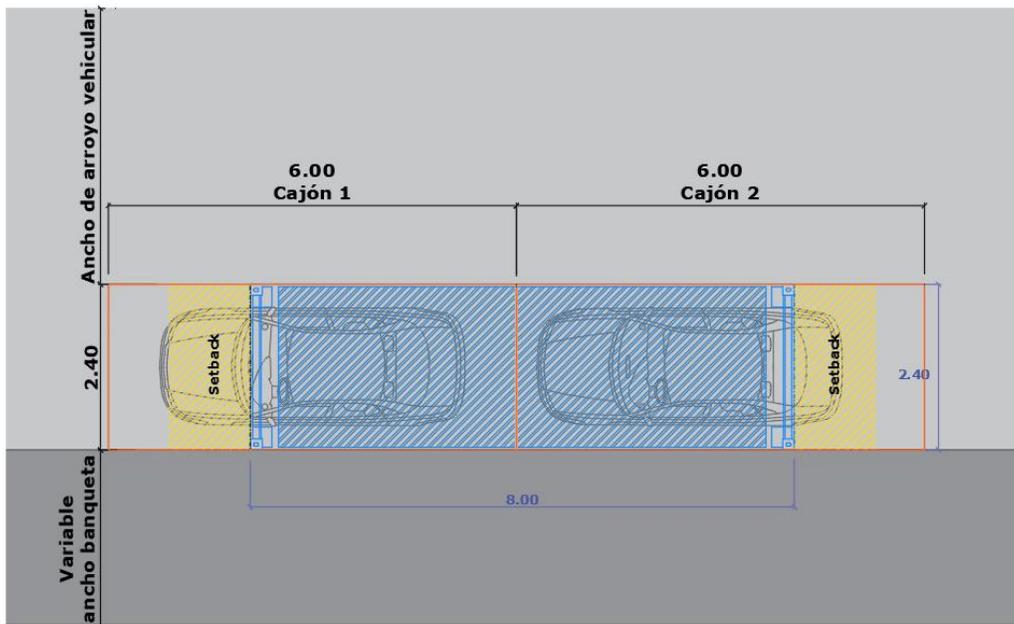
Se hace la propuesta de un Área Estancial eventual misma que abre la posibilidad de una tipología de construcción desmontable y transportable de manera eficaz.

Estructura telescópica de malla abierta de acero y membrana impermeable

Esta tipología de intervención consiste en un conjunto de piezas telescópicas y desplegadas en donde de manera compacta puede transportarse dentro de una camioneta y puede ser cargado por una persona o dos.

Dimensiones:

Imagen 105: Emplazamiento remanente vial, tipología de construcción contenedores

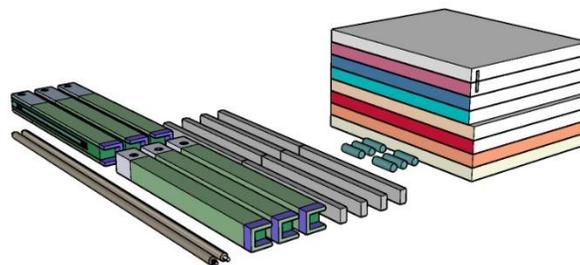


Fuente: Elaboración propia

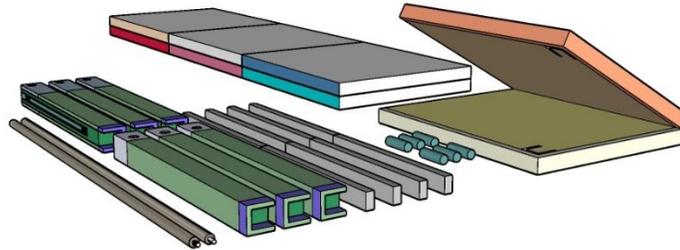
Criterio constructivo

El proceso de ensamble consiste en el siguiente

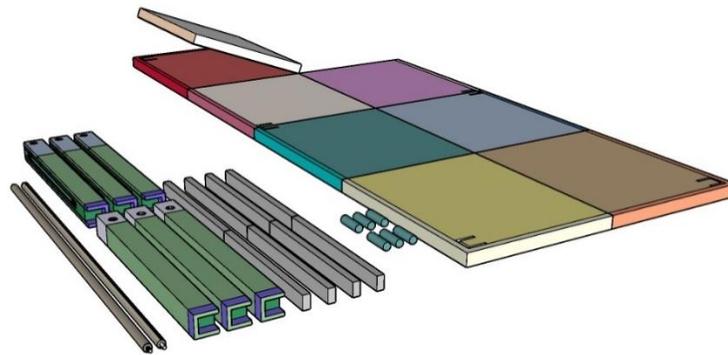
Imagen 106: Desarrollo gráfico de Área Estancial eventual.



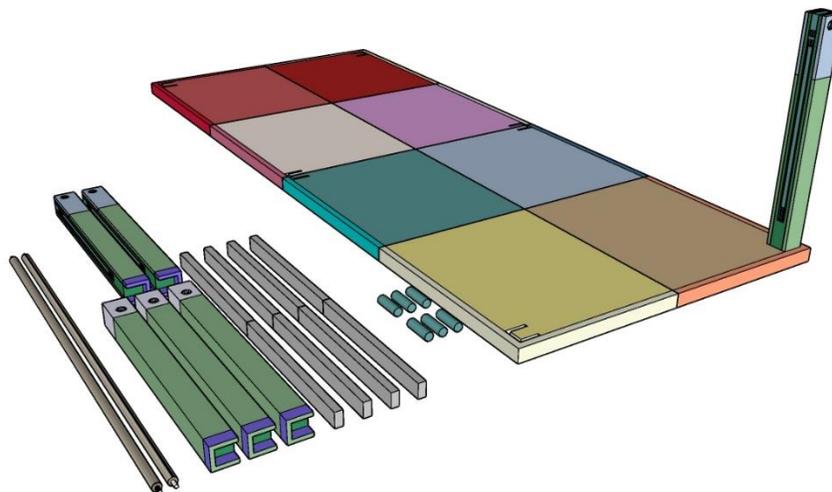
En este gráfico se muestra las piezas de la estación contenidas



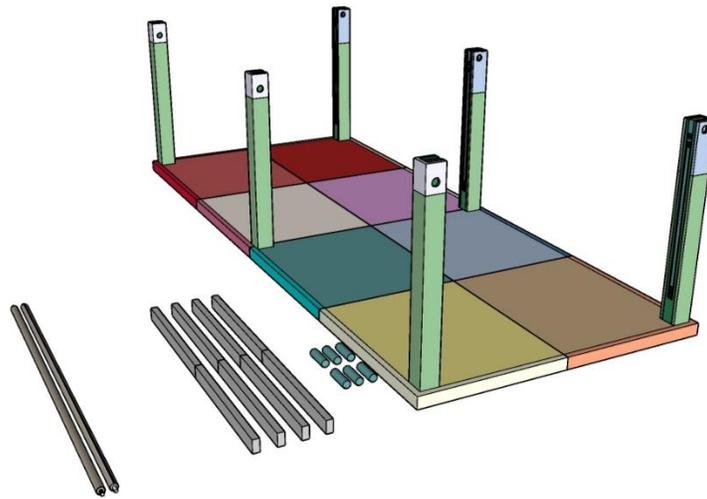
La plataforma de montaje contiene bisagras interiores para permitir el abatimiento de las piezas y facilitar su armado y guardado



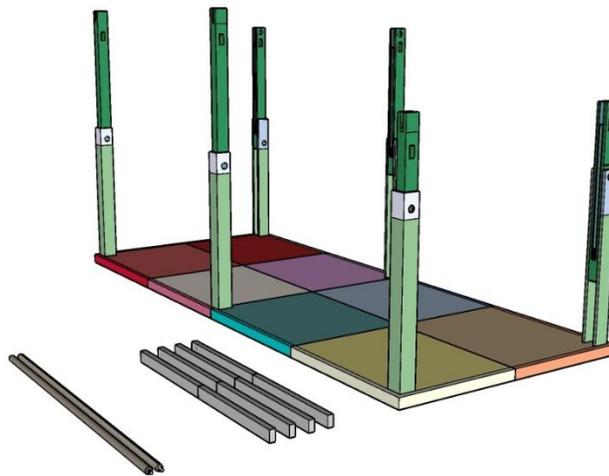
Una vez colocadas unidas las piezas en el sitio elegido, es importante la unión entre las diferentes piezas ya sea un módulo o varios.



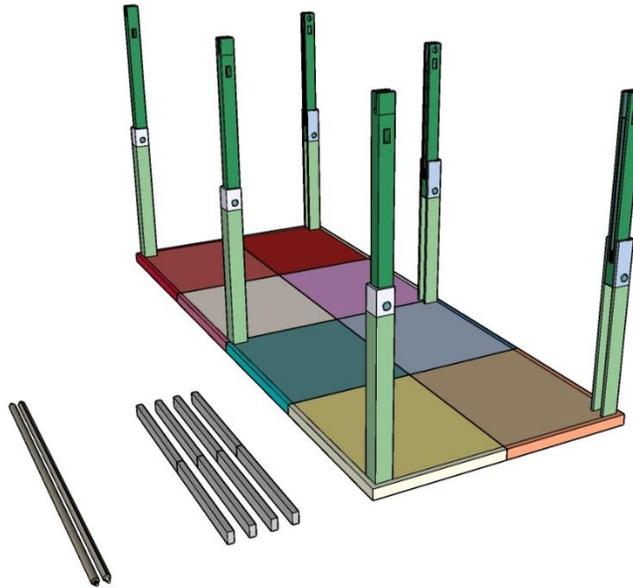
Las columnas principales cuentan con un mecanismo telescópico que permite su extensión de manera sencilla, previo a esto se recomienda su colocación en la plataforma.



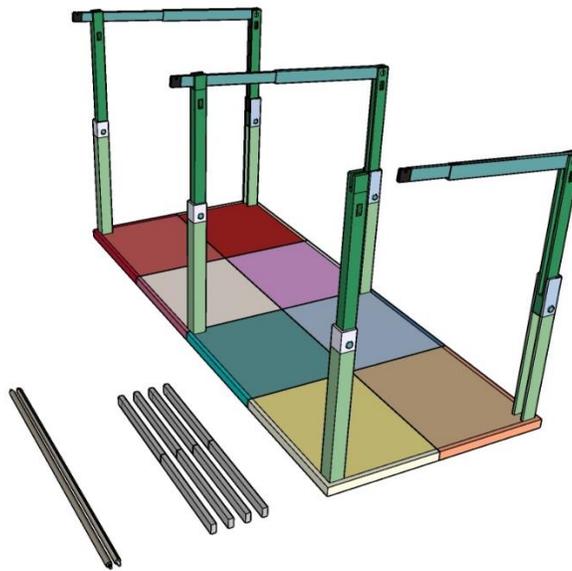
Una vez colocadas las columnas puede proceder al proceso de despliegue.



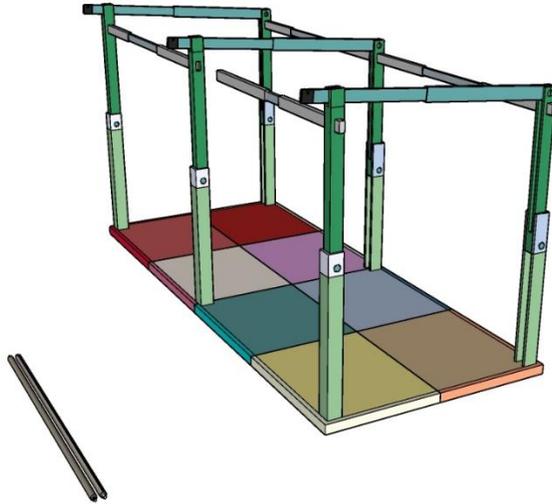
Telescópicamente las columnas principales y las de soporte pueden desplegarse verticalmente de manera sencilla siendo necesario activar el sistema de fijación, para asegurarse que las piezas están armadas correctamente y evitar que la pieza que se despliegue baje.



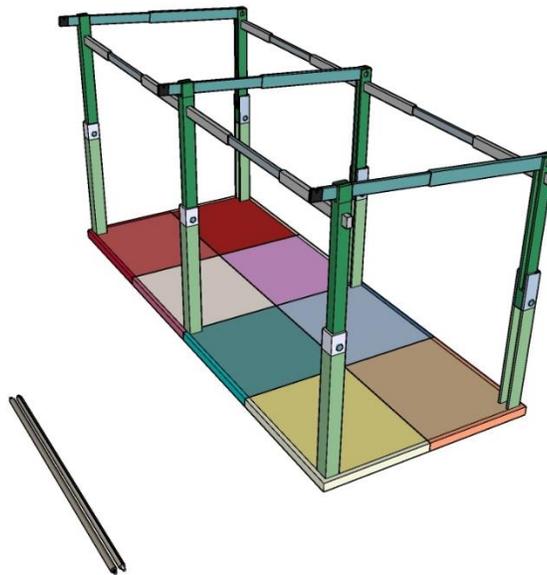
Una vez aseguradas las piezas se puede proceder al segundo paso de despliegue de la estructura horizontal.



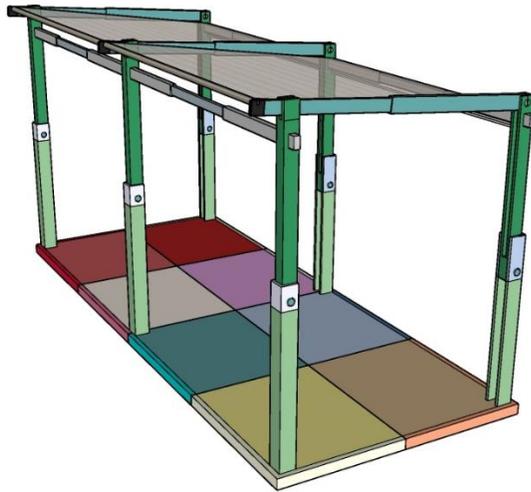
Las columnas cortas contienen una pieza abatible en su interior que a su vez son otro elemento telescópico que de manera telescópica se empalmarán en las columnas largas para así poder generar una pendiente en las mismas, es importante asegurar las piezas entre sí para evitar su desplome.



Una vez anclada y asegurada la estructura se deben colocar las traveses para dar rigidez a la estructura uniendo de esta manera todas columnas que conforman el armazón del módulo.



El último paso del proceso es colocar el rollo de membrana en los anclajes colocados en la parte más alta de la estructura.



Área Estancial Eventual armada.

El diseño, estudio de materialidad y planeación del modelo de Área Estancial de tipología eventual fue realizado en colaboración con el Mtro. Alberto Manuel de la Torre Agraz, profesor de planta del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano, ITESO.

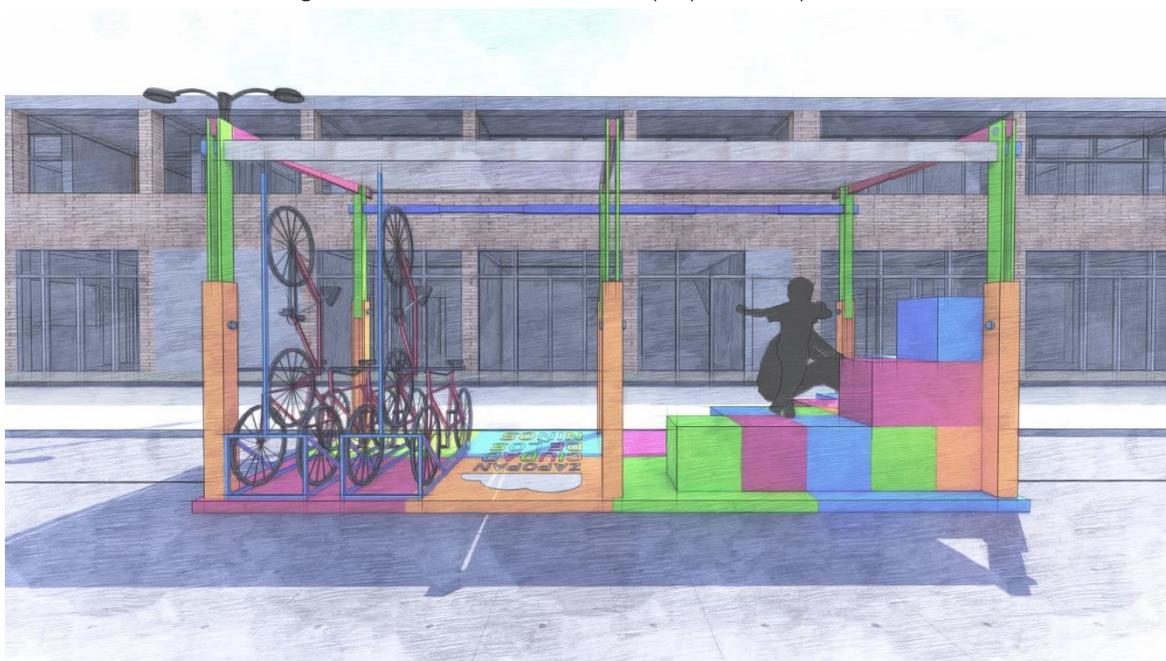
Propuesta esquemática

Imagen 107: Área Estancial eventual propuesta esquemática 1



Fuente: Elaboración propia

Imagen 108: Área Estancial eventual propuesta esquemática 2

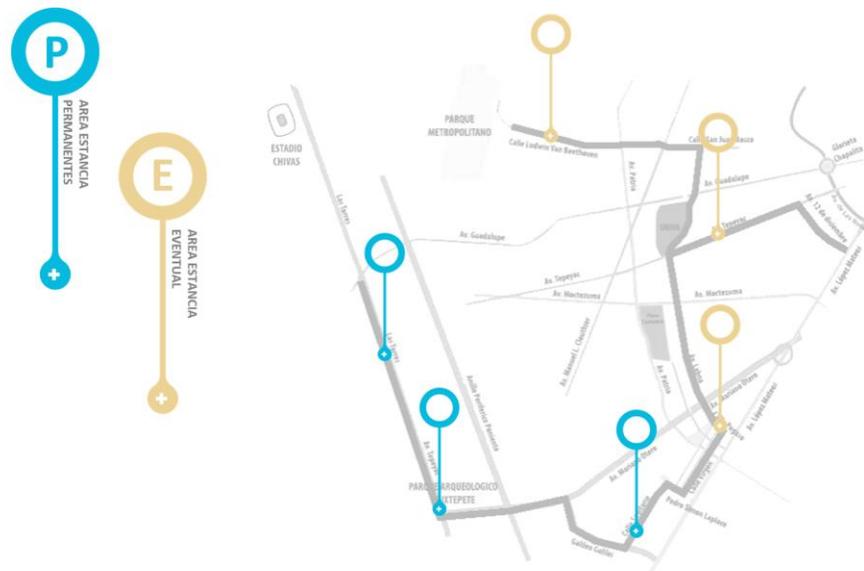


Fuente: Elaboración propia

Dentro del análisis de la ruta Sur se encuentran varios puntos que son óptimos para la localización de diferentes tipologías de Áreas Estanciales, mismas que por la longitud de la ruta pueden servir de puntos conectores en zonas de la ruta que se encuentran en desventaja en comparación a otros sectores de esta.

En la siguiente imagen están marcados diferentes puntos de interés que son atractivos existentes en el recorrido, y como se muestra se hace una propuesta inicial de ubicación gracias al análisis previo de observación directa, el transecto y necesidades de los usuarios.

Imagen 110: Adecuaciones y localización de Ruta Sur.



Fuente: Elaboración propia

Existe también en el tramo 6 de la ruta Sur, (El Colli), zona que presenta el índice más alto de niños en toda la VRAZ, esta zona se caracteriza por tener un nivel socioeconómico bajo, estos aspectos hacen una zona de atención a intervención y mejoramiento.

Como propuesta inicial se plantea el adecuar el recorrido de la Ruta por medio de las vialidades Av. Guadalupe y Prolongación San Lorenzo.

Para concluir con los hallazgos de la ruta Sur, se recomienda el mejoramiento de dos parques urbanos localizados en el recorrido de la ruta, los parques con potencialidad a mejora son los siguientes:

Parque Juan Rulfo

Parque La Calma

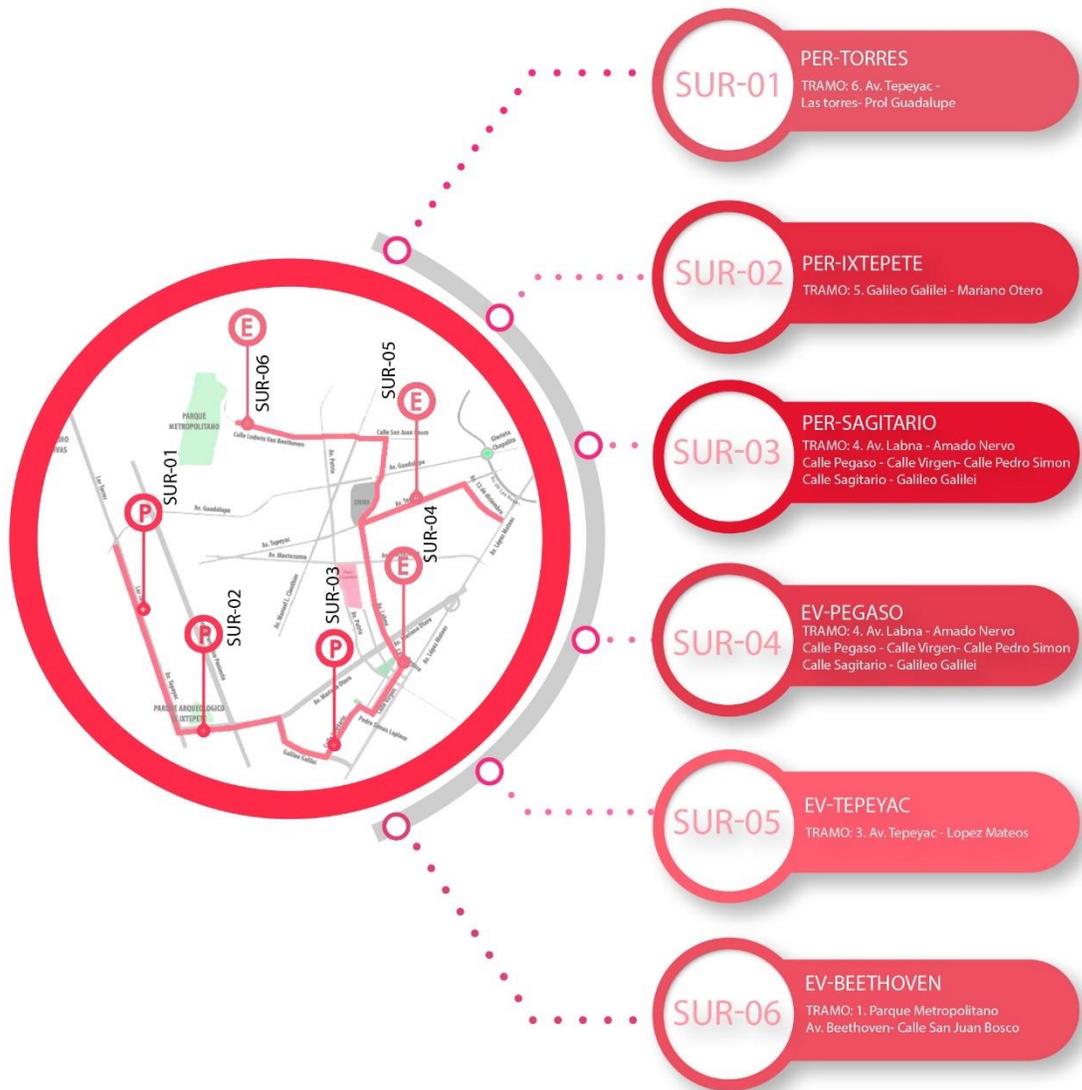
Parque Dr. Blass Morgado

La rehabilitación de estos parques puede fomentar la implementación de una red urbana de parques o una interconexión de sitios de interés dentro y fuera del recorrido de la VRAZ, misma que

ofrezca en conjunto de las Áreas Estanciales un trayecto multifacético para el disfrute del ciudadano y el usuario de la VRAZ.

Para una mayor comprensión de la ubicación y catalogación de las Áreas Estanciales se realiza una codificación de estas.

Imagen 111: Codificación Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestran la propuesta visual del Área estancial permanente SUR-01.

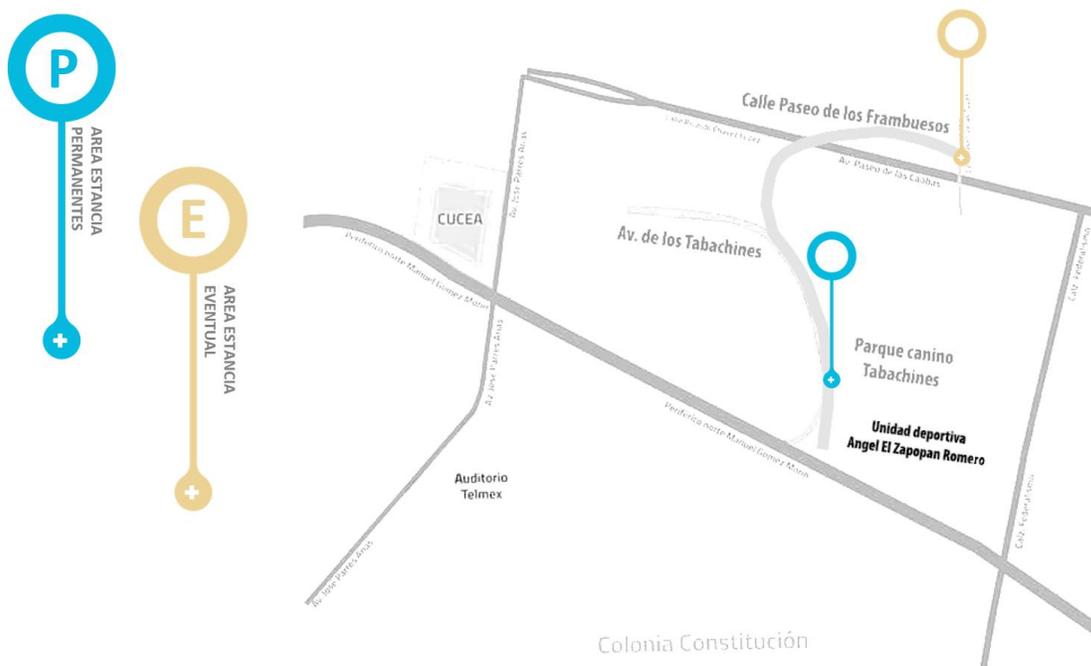
Ubicación: Calle Las Torres 757, esquina Prolongación El Colli.

Imagen 112: Área estancial SUR-01



Fuente: Elaboración propia

Imagen 114: Adecuaciones y localización de Ruta Tabachines.

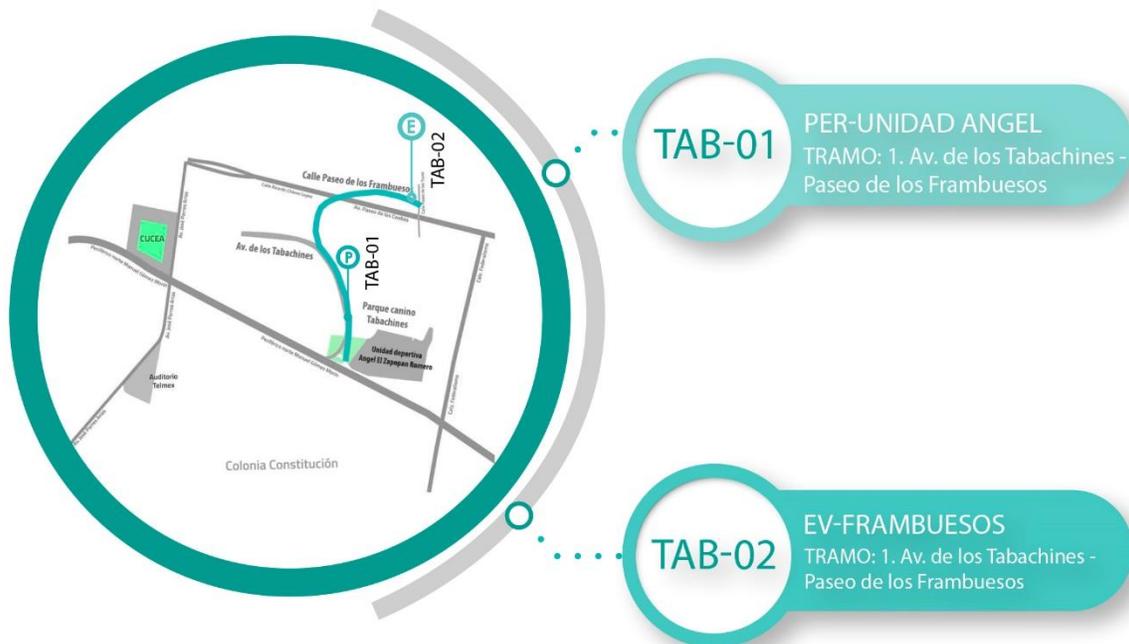


Fuente: Elaboración propia

Se pudo identificar dentro de esta ruta, varias deficiencias tanto en la calidad urbana como en la variedad de actividades y oferta recreativa que ofrece la ruta.

Dentro de la Ruta Tabachines esta es la siguiente codificación de sus Áreas Estanciales.

Imagen 115: Codificación Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestran la propuesta visual del Área estancial eventual TAB-02.

Ubicación: Calle Paseo de los Frambuesos, esquina Paseo de los Huejotes

Imagen 116: Área estancial TAB-02



Fuente: Elaboración propia

Imagen 117: Planteamiento Ruta Patria



Fuente: Elaboración propia

La ruta Patria puede ser tomada como modelo de éxito dentro de los programas de VRAZ, esta ruta es el claro ejemplo de cómo la interconexión de parques y puntos de interés, complementado con el apoyo e incentivación por parte de la Coordinación de Construcción de Comunidad de Zapopan, con el propósito de mejorar la ruta puede hacer un proyecto como este aceptado y apropiado por los usuarios es la manera de garantizar el mejor aprovechamiento de esta iniciativa.

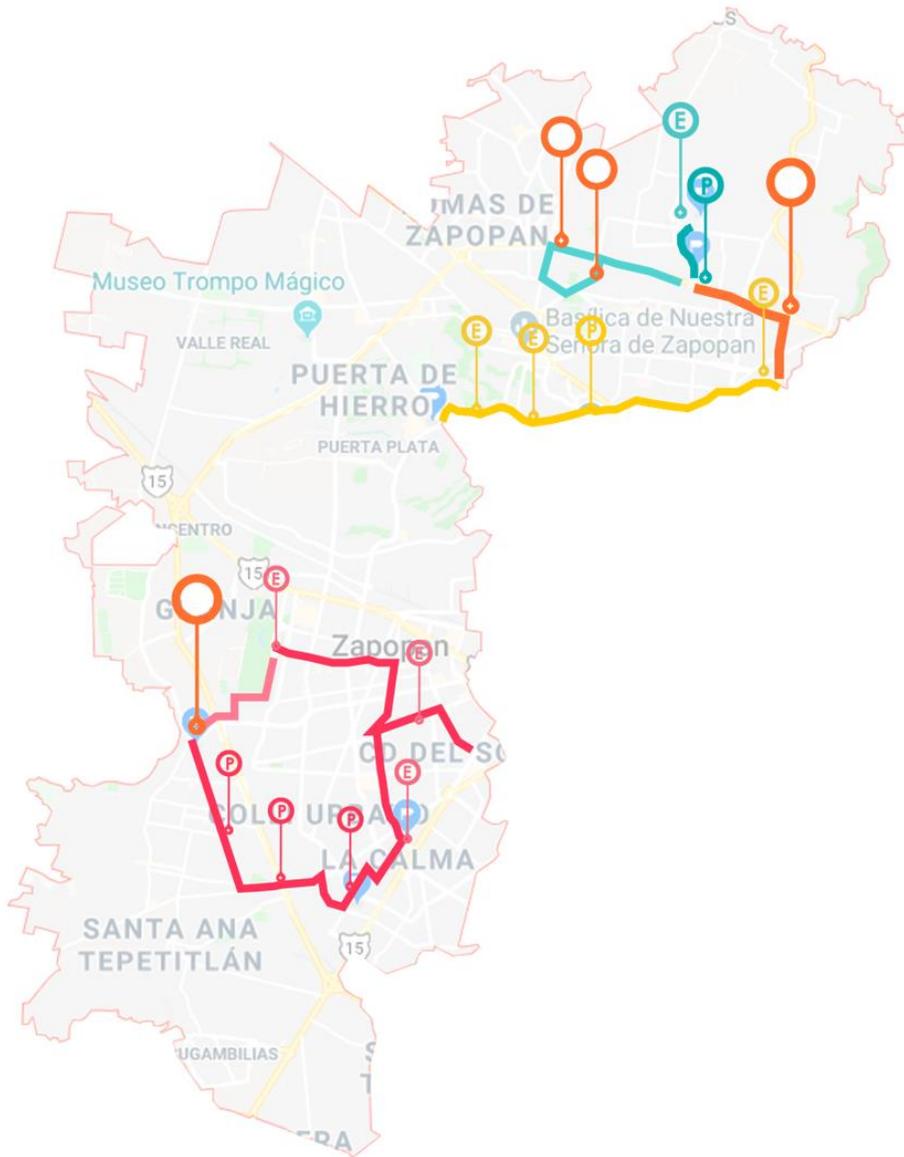
En este caso se proponen dos puntos de Áreas Estanciales en apoyo a sitios de interés ya reconocidos por los usuarios, áreas que estarán enfocados a usos relacionados con el descanso y a la hidratación.

Replanteamiento de rutas

Como propuesta alterna al criterio de emplazamiento antes mostrado, mismo que se plantea con base a las rutas existentes en su estado actual, se proponen también soluciones alternativas en relación con la mayor interconectividad y mejor eficiencia de las rutas de la VRAZ. El principal sentido de replanteamiento es enlazar entre sí las rutas y completar circuitos ahora fragmentados.

Las propuestas son las siguientes

Imagen 120: Replanteamiento de rutas Master plan



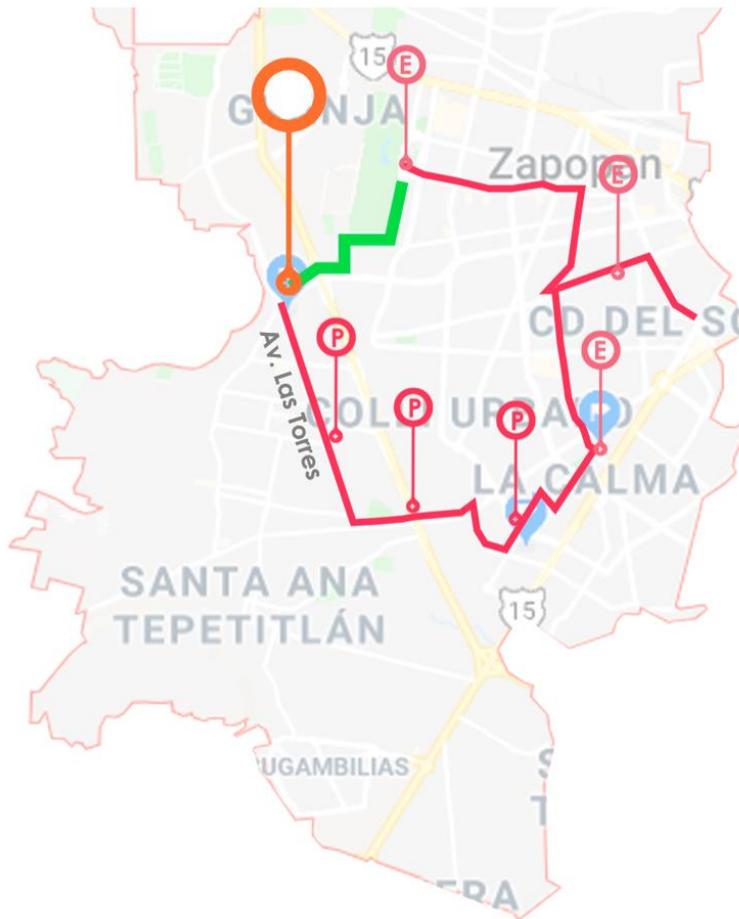
Fuente: Elaboración propia

Ruta Sur:

Un problema evidente en el recorrido de la Ruta Sur es que a pesar de sus puntos destino de gran aporte al recorrido, es que su longitud no crea un circuito sencillo por donde los usuarios no tengan que repetir trayectos para regresar al destino inicial, así mismo se observan trayectos casi inutilizados por su complejidad de recorrido, trayectos que posteriormente deberán ser valorados en relación con su trascendencia en el trayecto.

En la siguiente imagen se muestra cómo con una adaptación de 3km la ruta sur puede mejorar su trayecto al ser un circuito de 20km

Imagen 121: Adecuaciones Ruta Sur



Fuente: Elaboración propia

Propuesta:

Se propone crear un circuito agregando 3 km a la ruta, que unan Av. Las Torres y el Parque metropolitano, utilizando Av. Guadalupe, trayecto que permitiría el disfrute del Centro Acuático

Se pretende incluir en el recorrido de la Ruta Tabachines un trayecto que conecte tanto el Auditorio Telmex con sus puntos de interés colindantes y promover el uso y visita de la Biblioteca pública “Juan José Arreola”, junto con el uso del Centro Cultural Universitario, espacios que hoy en día se encuentran abierta los domingos y es de uso público y gratuito.

Otro aspecto importante y que podría potencializar la Ruta Tabachines es su conexión con la Ruta Patria que en el siguiente apartado se explica

Propuesta:

En una adecuación de aproximadamente 5 km se puede incluir un trayecto que conecte vialmente tanto el Auditorio Telmex con sus puntos de interés colindantes, promover el uso y visita de la Biblioteca pública “Juan José Arreola” junto con el uso peatonal del Centro Cultural Universitario.

Ruta Patria:

La Ruta Patria cuenta con la posibilidad de estar conectada con la Ruta Tabachines por medio del tren ligero, con la finalidad de conectar dos zonas de nivel socioeconómico diferente por medio de la VRAZ.

Imagen123: Adecuaciones Ruta Patria



Fuente: Elaboración Propia

Propuesta

Incrementar 1km la Ruta Tabachines para conectar ambas rutas por medio de las estaciones del Tren ligero uniando la Estación Periférico Norte con la Estación Atemajac.

Estimación económica preliminar

AREA ESTANCIAL PERMANENTE				
SUMINISTRO, COLOCACION Y ADAPTACION DE CONTENEDOR MARITIMO				
SUMINISTRO Y LOGISTICA				
PRELIMINARES				
CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL
Contenedor marítimo 20'	pieza	1	\$ 45,000.00	\$ 45,000.00
Logística y movimientos in situ	lote	1	\$ 12,000.00	\$ 12,000.00
Excavación y nivelación (herramienta y mano de obra)	m2	16	\$ 300.00	\$ 4,800.00
Plantilla de cimentación (mano de obra y material)	m2	16	\$ 1,200.00	\$ 19,200.00
			subtotal	\$ 81,000.00
ADAPTACIÓN				
CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL
Limpieza y preparación de contenedor	lote	1	\$ 2,500.00	\$ 2,500.00
Cortes lámina estructura principal	ml	28	\$ 1,200.00	\$ 33,600.00
Cortes y fabricación de jardinera en cubierta superior	lote	1	\$ 7,500.00	\$ 7,500.00
Impermeabilización (material y mano de obra)	m2	14	\$ 55.00	\$ 770.00
			subtotal	\$ 44,370.00
INSTALACIONES Y ACABADOS				
CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL
Suministro y colocación de luminaria de curación, Modelo: LITEPAD LED 7W 3000K 127-220V BLANCO, MARCA CONSTRULITA INCLUYE SALIDA ELÉCTRICA PARA LAMPARA: con un desarrollo de 10 M, con cable THW CAL. 12 Y 14 , Línea: VIAKON, y todo lo necesario para su correcta instalación.	PZA	4	1,082.15 \$	4,328.60 \$
Pintura automotriz general (1 tono). Incluye material y mano de obra	lote	1	\$ 22,000.00	\$ 22,000.00
Detalle de pintura automotriz varios colores señalética. Incluye material y mano de obra	lote	3	\$ 2,500.00	\$ 7,500.00
Triplay De Plástico Multicolor Reciclado 18mm.		14	\$ 1,677.00	\$ 23,478.00
			subtotal	\$ 57,306.60
JARDINERIA Y SUSTRATOS				
CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL
Lavanda (<i>Lavandula dentata</i>)	PZA	45	22.00 \$	990.00 \$
Romero (<i>Rosmarinus officinalis</i>)	PZA	45	18.00 \$	810.00 \$
Balsamo Azul (<i>Senecio Mandraliscae</i>)	PZA	45	24.00 \$	1,080.00 \$
Sedum (<i>Sedum Acre</i>)	PZA	45	20.00 \$	900.00 \$
Salvia Mexicana (<i>Salvia Leucantha</i>)	PZA	45	21.00 \$	945.00 \$
Tezontle 2'	m2	8	80.00 \$	640.00 \$
Sustratos (Varios, 25cm de espesor))	m3	4	270.00 \$	1,134.00 \$
			Subtotal	\$ 6,499.00
			TOTAL	\$ 189,175.60
			TOTAL + IVA	\$ 219,443.70

4.4 Factibilidad y validación

Como proceso de validación se hicieron necesarias tres dinámicas pertinentes para conocer la opinión tanto de las autoridades municipales como de los usuarios y vecinos de la VRAZ, mismas que se desarrollan de manera descrita y gráfica a continuación.

Con autoridades municipales

Como se mencionó anteriormente posterior al desarrollo arquitectónico y de emplazamiento en la escala urbana junto con la propuesta de mejoras y adecuaciones en los recorridos de la VRAZ, se realizó una dinámica de validación con las autoridades municipales en donde el objetivo era el intercambio de información en búsqueda de la validación por parte de funcionarios de la Dirección de Desarrollo Comunitario del municipio de Zapopan y asesores e involucrados en la gestión de la Vía Recreativa de Zapopan y con usuarios activos de la VRAZ.

El grupo de enfoque se llevó a cabo el lunes 10 de junio del 2019 en las oficinas de dirección de Desarrollo Comunitario, en la cabecera municipal.

El proceso de la dinámica consistió en la presentación formal del proyecto, incluyendo sus alcances, procesos resolutivos y sugerencias en adecuaciones que involucran en replanteamiento de trayectos de las rutas, también se mostraron los puntos elegidos dentro del trayecto de la ruta donde se emplazarían las Áreas Estanciales y las tipologías que se desarrollaron en cuanto a la temporalidad de las Áreas Estanciales.

De igual modo se entregó material impreso para su más amplia comprensión y retroalimentación posterior.

Posterior a la plática ilustrativa del proyecto, se buscó recabar información sobre las opiniones de los primeros involucrados en el desarrollo real de este proyecto.

Esta dinámica se llevó a cabo el lunes 10 de junio del 2019 en las oficinas de dirección de Desarrollo Comunitario.

Los asistentes:

Dirección de Desarrollo Comunitario

Mtra. Karen Gutiérrez Lascuráin

Académico y tutor

Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez

Dirección operativa Vía Recreativa Metropolitana de Zapopan

Lic. Gabriel Sealtiel Leandro Campos

Equipo de la VRAZ

Eduardo Martínez Amador

José Manuel Salazar Ramírez

Erika del Pilar Hernández Verduzco

Sergio Pimentel Velazco

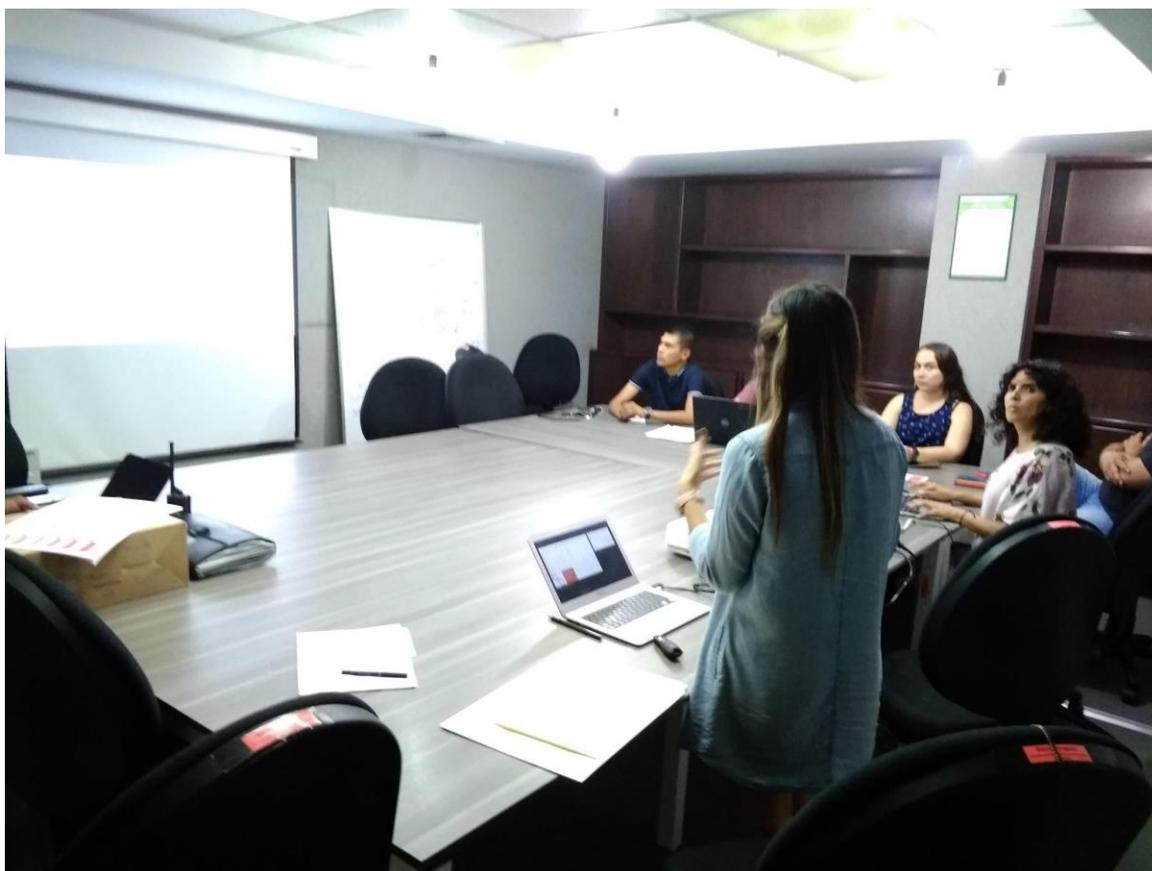
Evidencia fotográfica

Imagen 126: Validación Dirección de Desarrollo Comunitario 1



Fuente: Autor Dr. Alejandro Mendo

Imagen 127: Validación Dirección de Desarrollo Comunitario 2



Fuente: Autor Dr. Alejandro Mendo

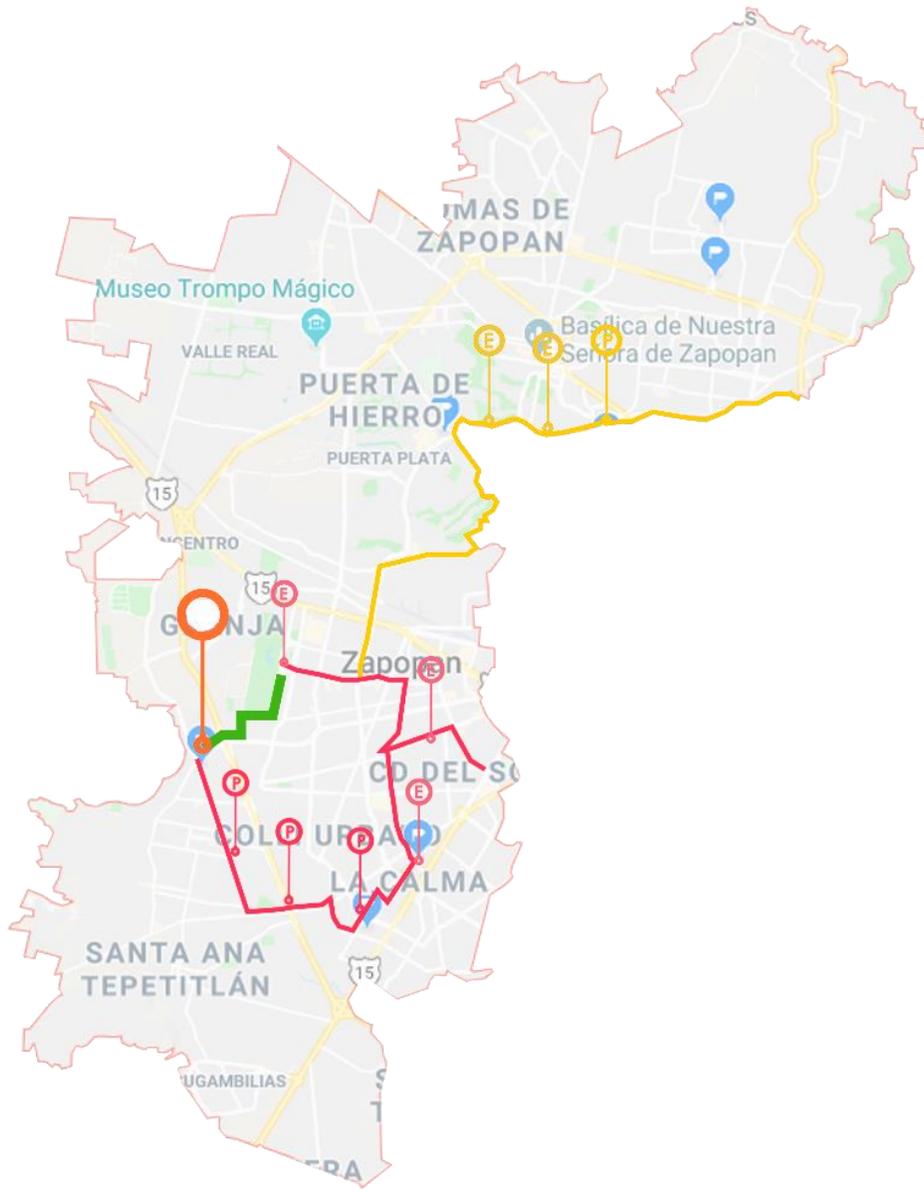
Interconexión entre rutas

Durante la validación por parte de la Dirección de Desarrollo Comunitario se abordaron temas pertinentes sobre una problemática clara que, hasta el día de hoy tiene la VRA de Zapopan, esta es una vía como ya lo hemos mencionado completamente desconectada entre sí, las 3 rutas se encuentran aisladas una entre otra y tanto por parte de la planeación de la VRAZ como en este documento se presentan las siguientes soluciones:

Unión Ruta Patria -Ruta Sur

Al ser dos rutas con una gran extensión y afluencia por parte de los usuarios de la VRAZ se pretende hacer una ruta continua vialmente para unir ambas rutas, dentro de la planeación de busca entender la Ruta Patria hasta la Calle Eca Do Queirós en su unión con Av. Patria hasta llegar a Av. Juan Palomar y Arias, esta avenida se reconoce por ser una avenida de tres carriles y mayormente sombreada, misma se conecta con Av. Beethoven, misma que ya forma parte de la Ruta Patria, esta extensión se rutas representa la adaptación de 5.5km, haciendo una Ruta de Sur-Patria de casi 19km en su totalidad.

Imagen 128: Unión Ruta Patria -Ruta Sur



Fuente: Elaboración Propia

Circuito Ruta Tabachines

Como propuesta también se presentó la adecuación de un circuito más extenso para la Ruta Tabachines misma que incluyera otras vialidades como lo son Av. Paseo de las Caobas hasta su extensión con Av. Calzada Federalismo, procurando llegar a la Estación del Tren Ligero Periférico Norte, estación Periférico Norte, continuando así por periférico hasta arrancar en su punto de inicio.

Se marca de color naranja una posible Área Estancial en el caso de la extensión de la Ruta como elemento conector.

Imagen 129: Unión Ruta Patria -Ruta Sur



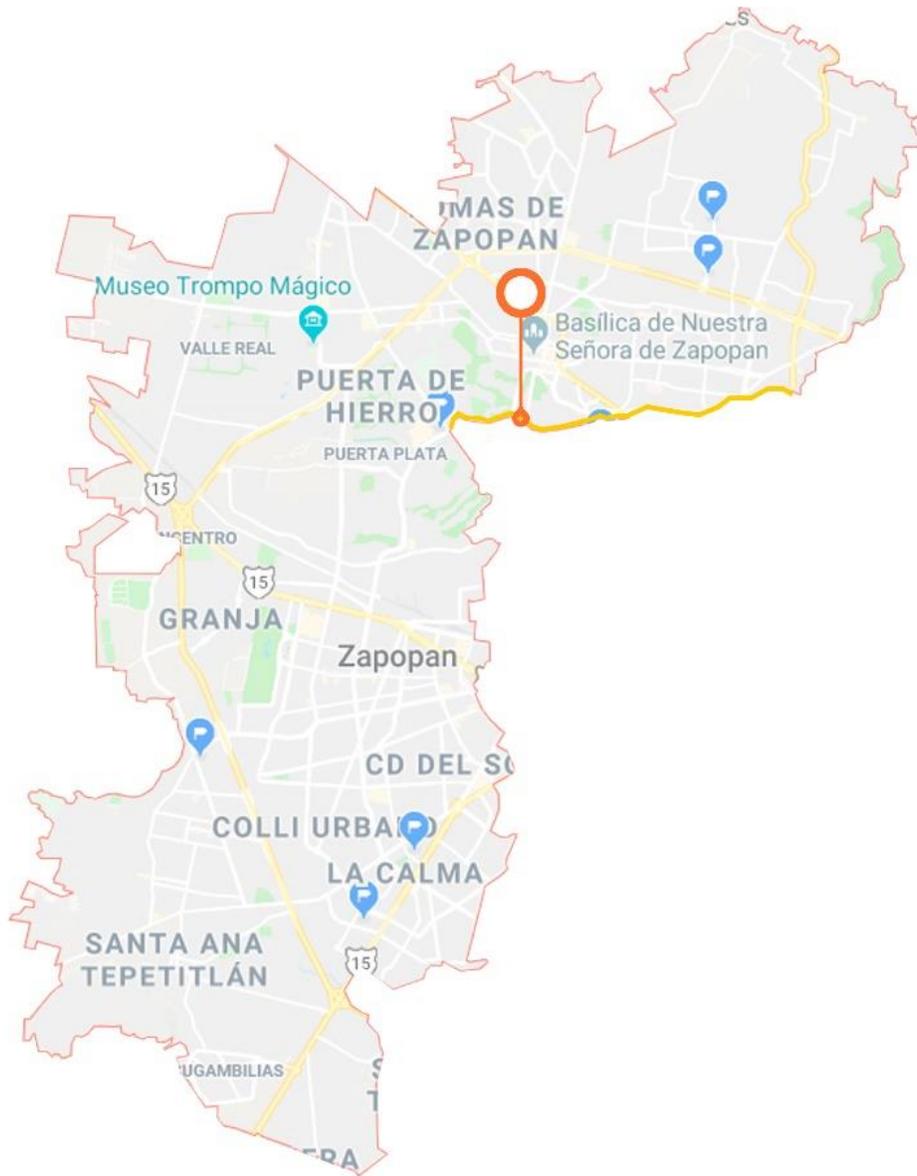
Fuente: Elaboración Propia

Incremento de puntos de interés

Un hallazgo importante durante la validación fue la sugerencia por parte de la Mtra. Karen Gutiérrez Lascuráin de un posible remanente urbano, ubicado en la Ruta Patria, en su Tramo 2, en la Calle Guadalupe Victoria en su conexión con Av. Patria, sitio donde se podría proponer el emplazamiento de un Área Estancial permanente adecuada a un pequeño parque de bolsillo.

Se marca de color naranja una posible Área Estancial en el caso de la extensión de la Ruta como elemento conector.

Imagen 130: Ubicación de remanente urbano



Fuente: Elaboración Propia

Este predio contiene una edificación existente y está cercado con malla ciclónica, actualmente cuenta con un arbolado de gran tamaño que otorgaría sombra y resguardo a sus visitantes.

Este predio está ubicado exactamente en Av. Patria esquina con Calle Guadalupe Victoria.

Se marca de color naranja una posible Área Estancial en el caso de la extensión de la Ruta como elemento conector.

Imagen 131: estado actual del remanente urbano 1



Fuente: Elaboración Propia

Imagen 132: Estado actual del remanente urbano 2



Fuente: Elaboración Propia

Con usuarios de la VRAZ en sitio propuesto.

Para realizar esta validación se recurrió a la herramienta de doce criterios de calidad del Instituto Gehl, en donde se miden parámetros de protección, confort y disfrute.

Imagen 133: Doce Criterios de Calidad Urbana

DOCE CRITERIOS DE CALIDAD URBANA

LOCALIZACIÓN:

😊 = SI
 😐 = REGULAR
 😞 = NO

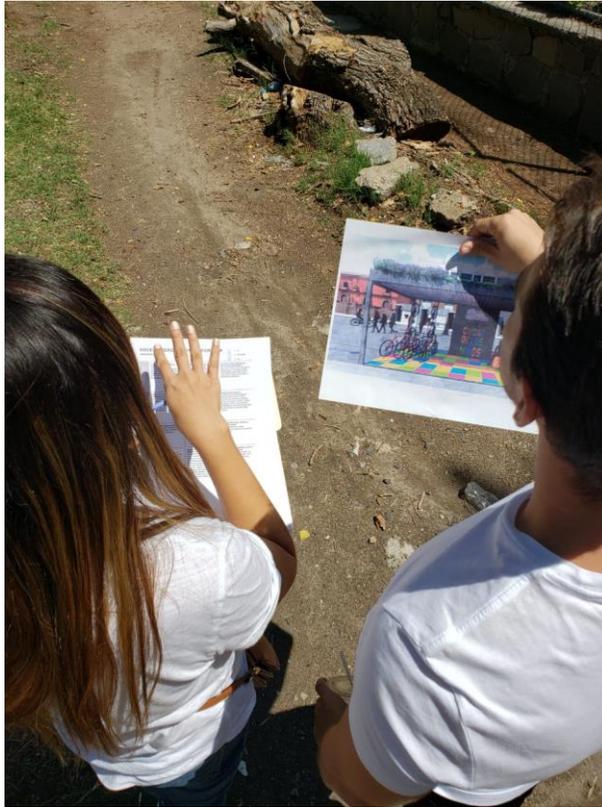
Protección	<p>Protección contra el tráfico y accidentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Hay medidas de seguridad vial en este espacio para grupos de distintas edades y capacidades? ¿Se puede andar en bicicleta y caminar sin miedo de ser atropellado por un conductor? 	<p>Protección contra factores externos</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Este espacio se percibe como seguro tanto de día como de noche? ¿Hay personas y actividades durante todo el día dado que, por ejemplo, el área tiene un uso mixto entre habitacional y comercial? ¿La iluminación brinda una sensación de seguridad y una atmósfera agradable por la noche? 	<p>Protección contra experiencias sensoriales desagradables.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Hay ruido, polvo, olores u otro tipo de contaminación? ¿El espacio público funciona bien cuando hace viento? ¿Hay refugio contra el sol, la lluvia o pequeñas inundaciones?
	<p>Opciones de movilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> Es accesible este espacio? ¿Existen elementos físicos que puedan limitar la movilidad personal al caminar, utilizar una silla de ruedas o llevar una carriola? ¿Las trayectorias para trasladarse son evidentes sin que sea necesario tomar desvíos lógicos? 	<p>Espacios para estar parado o estático.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿El lugar tiene elementos, como una fachada interesante, una parada de autobús, un banco, un árbol o algún nicho, en los que se pueda pasar un rato o recargarse? 	<p>Espacios para sentarse.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Tiene elementos atractivos para sentarse como bancas o sillas? ¿O solo hay opciones secundarias como una escalera, murete o la orilla de alguna fuente? ¿Hay opciones adecuadas de asientos no comerciales donde sentarse no requiera gastar dinero?
	<p>Espacios para observación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Los asientos están colocados de manera que haya elementos interesantes que observar? 	<p>Espacios para hablar y/o escuchar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Se puede conversar en este espacio? ¿Son evidentes los espacios disponibles para sentarse con otros y conversar? 	<p>Espacios para juego, ejercicio y otras actividades.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Hay opciones para realizar actividades en diversos momentos del día y el año?
Confort			
Disfrute	<p>Escala.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿El espacio público y los edificios aledaños están a escala humana? Si las personas están en los bordes del espacio, ¿aún podemos relacionarnos con ellas como personas o se pierden con sus alrededores? 	<p>Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Los aspectos climáticos locales, como el viento y el sol, han sido tomados en cuenta? ¿Existen condiciones variadas para pasar tiempo en el espacio durante distintos momentos del año? Tomando esto en cuenta, ¿dónde se encuentran las opciones para sentarse? ¿Están ubicadas por completo en el sol o la sombra? ¿Cómo están orientadas en relación al viento? ¿Están protegidas? 	<p>Experiencia de cualidades estéticas y sensaciones positivas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ¿Este espacio público es bello? ¿Es evidente que hay buen diseño, tanto en términos de forma como de su perdurabilidad?

Fuente: Instituto Gehl

Esta dinámica se llevó a cabo el domingo 29 de junio del 2019 en el Tramo 2 de la Ruta Patria, a las 11:30 hrs, la dinámica fue terminada aproximadamente en 2 horas, debido a la falta de aforo de ese día en la VRAZ.

Después de entrevistar a 20 personas en el sitio, se prosiguió a mostrarles una imagen de referencia de cómo se podría ver un módulo de Área Estancial en el sitio elegido, aplicando el cuestionario para conocer su opinión parcial respecto al tema, gracias a la aplicación del instrumento fue posible analizar la percepción de la gente a una intervención de este tipo.

Imagen 134: Aplicación de Doce Criterios de Calidad Urbana en sitio 1



Fuente: Elaboración propia

Imagen 135: Aplicación de Doce Criterios de Calidad Urbana en sitio 2



Fuente: Elaboración propia

Imagen 136: Aplicación de Doce Criterios de Calidad Urbana en sitio 3



Fuente: Elaboración propia

Tabla 7: Resultados de herramienta Doce Criterios de Calidad Urbana

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
Protección	Protección contra el tráfico y accidentes.																						
	¿Hay medidas de seguridad vial en este espacio para grupos de distintas edades y capacidades? ¿Se puede andar en bicicleta y caminar sin miedo de ser atropellado por un conductor?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
	Protección contra factores externos																						
	¿Este espacio se percibe como seguro tanto de día como de noche? ¿Hay personas y actividades durante todo el día dado que, por ejemplo, el área tiene un uso mixto entre habitacional y comercial? ¿La iluminación brinda una sensación de seguridad y una atmósfera agradable por la noche?	si	no	si	no	si	si	si	si	si	si	no	si	si	si	no	si	si	si	si	si	si	
Confort	Protección contra experiencias sensoriales desagradables.																						
	¿Hay ruido, polvo, olores u otro tipo de contaminación? ¿El espacio público funciona bien cuando hace viento? ¿Hay refugio contra el sol, la lluvia o pequeñas inundaciones?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
	Opciones de movilidad.																						
	Es accesible este espacio? ¿Existen elementos físicos que puedan limitar la movilidad personal al caminar, utilizar una silla de ruedas o llevar una carriola? ¿Las trayectorias para trasladarse son evidentes sin que sea necesario tomar desvíos ilógicos?	si	si	si	reg	si	si	si	si	si	reg	si	si	si	si	si	reg	si	si	si	si	reg	
	Espacios para estar parado o estático.																						
	¿El lugar tiene elementos, como una fachada interesante, una parada de autobús, un banco, un árbol o algún nicho, en los que se pueda pasar un rato o recargarse?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
	Espacios para sentarse.																						
¿Tiene elementos atractivos para sentarse como bancas o sillas? ¿O solo hay opciones secundarias como una escalera, murete o la orilla de alguna fuente? ¿Hay opciones adecuadas de asientos no comerciales donde sentarse no requiera gastar dinero?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si		
Disfrute	Espacios para observación.																						
	¿Los asientos están colocados de manera que haya elementos interesantes que observar?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
	Espacios para hablar y/o escuchar.																						
	¿Se puede conversar en este espacio? ¿Son evidentes los espacios disponibles para sentarse con otros y conversar?	si	reg	si	si	si	reg	si	si	si	reg	si	si	si	si	reg	si	reg	si	si	si	si	
Disfrute	Espacios para juego, ejercicio y otras actividades.																						
	¿Hay opciones para realizar actividades en diversos momentos del día y el año?	no	si	si	si	si	si	si	si	reg	si	si	no	no	reg	si	si	reg	si	si	si		
	Escala.																						
	¿El espacio público y los edificios aledaños están a escala humana? Si las personas están en los bordes del espacio, ¿aún podemos relacionarnos con ellas como personas o se pierden con sus alrededores?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	
Disfrute	Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima.																						
	¿Los aspectos climáticos locales, como el viento y el sol, han sido tomados en cuenta? ¿Existen condiciones variadas para pasar tiempo en el espacio durante distintos momentos del año? Tomando esto en cuenta, ¿dónde se encuentran las opciones para sentarse? ¿Están ubicadas por completo en el sol o la sombra? ¿Cómo están orientadas en relación al viento? ¿Están protegidas?	si	si	reg	si	si	si	si	si	si	si	si	reg	si	si	si	si	si	reg	si	si	si	
	Experiencia de cualidades estéticas y sensaciones positivas.																						
¿Este espacio público es bello? ¿Es evidente que hay buen diseño, tanto en términos de forma como de su perdurabilidad?	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si		

Fuente: Elaboración propia, con base a la Herramienta Doce Criterios de Calidad Urbana

Esta dinámica nos permitió saber que el 93% de los encuestados considerarían la propuesta de intervención como un espacio seguro y protegido de diferentes factores externos tanto sociales como climatológicos.

También nos pudo corroborar que el 88% de los participantes precisan que este es un espacio confortable en donde podrían realizar actividades estáticas relacionadas al descanso.

Y para finalizar se pudo determinar que el 95% de los usuarios que fueron encuestados expresaron que encuentran este espacio un sitio el cual disfrutarían visitar y contemplar.

Con propietarios y vecinos de Áreas Estanciales Permanentes

Como tercera dinámica, la validación de los usuarios y vecinos de la VRAZ fue efectuada el martes 16 de julio del 2019, para esta validación fue requerido material ilustrativo y una recolección fotográfica del ejercicio.

Como dinámica de validación final, se realizó un recorrido y levantamiento de opiniones de vecinos y peatones recurrentes en algunos posibles emplazamientos de las Áreas Estanciales, los puntos elegidos fueron:

1. Av. Las Torres – Calle Malvaste (Ruta Sur)
2. Av. Las Torres – Calle Pino (Ruta Sur)

Para esta validación fue requerido material ilustrativo, sistematización de puntos de recolección de información, un cuestionario de percepción y una recolección fotográfica del ejercicio.

Primer punto:

Av. Las Torres – Calle Malvaste (Ruta Sur)

Se realizó una entrevista de percepción y aceptación de las Áreas Estanciales, en la cual la respuesta fue muy positiva.

El propietario del negocio comentó como era necesario hacer algo por la VRAZ, ya que no había mucha gente y que el no encontraba ninguna ventaja a su negocio durante el periodo de la VRAZ, no obstante, se mostró muy positivo en cuanto el emplazamiento del Área Estancial, comentando que le ayudaría a su negocio y también le daría mas vista a su local.

Tabla 8: Resultados de tercera validación Av. Las Torres – Calle Malvaste

Nombre local	
Birrieria " El Chino"	
Giro	
Comida	
Años abierto	
10 años	
Horario	
7:00 a 16:00 (menos martes)	
Percepción de la VRAZ	
Buena, falta mucha gente	
Beneficio a local comercial	
Nada	
Opinión sobre Área Estancial	
Bonita	
Mantenimiento	si
Riego	si
La localización representa una mejora para su negocio	
Si, mucho	

Fuente: Elaboración propia

Imagen 137: Aplicación entrevista Birrieria "El Chino"



Fuente: Elaboración propia

Av. Las Torres – Calle Pino (Ruta Sur)

La segunda entrevista se efectuó en la Nevería "Las Palmas", sitio que lleva abierto al público en esta sucursal durante 3 años, este propietario se mostró un poco renuente al emplazamiento del Área Estancial por el motivo de que le quitaría espacio de estacionamiento para sus clientes.

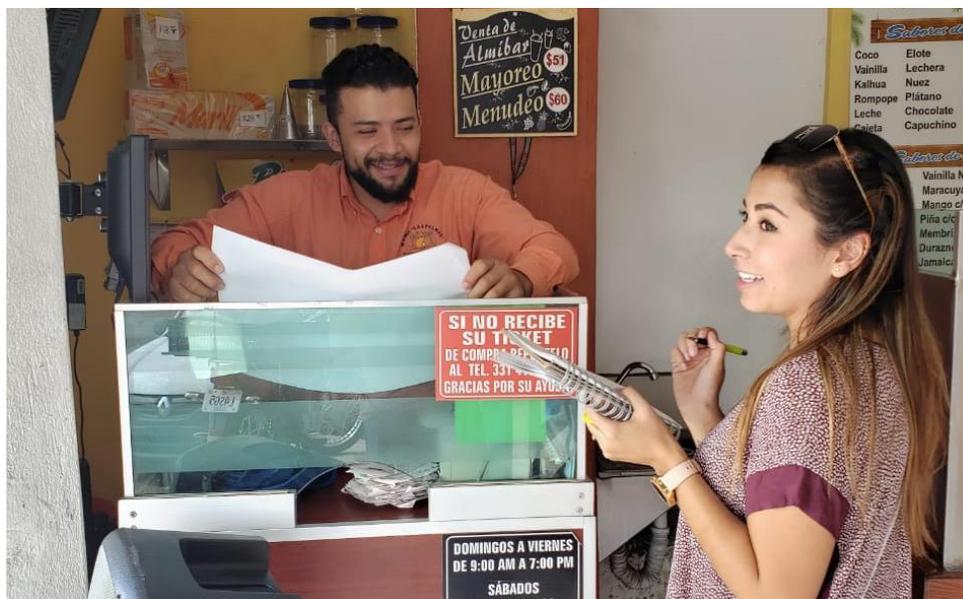
Sin embargo, reconoció que es buena idea el emplazamiento de mobiliario urbano que pudiera beneficiar su negocio e incrementar la afluencia de personas a la VRAZ.

Tabla 9: Resultados de tercera validación Av. Las Torres – Calle Pino (Ruta Sur)

Nombre local	
Neveria "Las Palmas"	
Giro	
Comida	
Años abierto	
3 años	
Horario	
9:00 a 19:00 (menos sabados)	
Percepción de la VRAZ	
Buena, iniciativa aunque no hay mucha gente	
Beneficio a local comercial	
Muy poco	
Opinión sobre Área Estancial	
Agradable y se ve muy bien	
Mantenimiento	si
Riego	si
La localización representa una mejora para su negocio	
Masomenos, por que necesito el estacionamiento	

Fuente: Elaboración propia

Imagen 138: Aplicación entrevista Nevería “Las Palmas”



Fuente: Elaboración propia

5. Conclusiones y recomendaciones

5.1 Respecto de las Áreas Estanciales en el espacio público

Espacio público y sustentabilidad

Se puede determinar que las ciudades más avanzadas son aquellas que otorgan una mejor calidad de vida a todos sus habitantes sin importar su nivel socioeconómico, aquellas, que apuestan por el mejoramiento y mantenimiento del espacio público de una manera sustentable.

Como se ha mencionado anteriormente la Vía Recreativa de Zapopan es parte de un proyecto metropolitano en proceso que abona a la apropiación social del espacio público, apoyando a comunidades en situación precaria evidente, en relación a la calidad y existencia de espacios públicos en su comunidad y que al mismo tiempo incentiva su mejoramiento por medio de activaciones y concientización de medidas socioambientales, es por eso que reforzando los ideales existentes, la propuesta de Áreas Estanciales trabaja a la par de la línea de funcionamiento que hoy en día ha manejado la VRAZ.

Esta propuesta aporta tanto a la sustentabilidad ambiental como a la sustentabilidad social; abonando a la sustentabilidad ambiental dentro del espacio público al reutilizar contenedores marítimos en desuso y adaptándolos a las vialidades en sitios estratégicos de su recorrido, al mismo tiempo, al vegetar su cubierta, se permite agregar de 14 a 19 mt² de especies vegetales polinizadoras por módulo, siendo un parámetro de ayuda a la reproducción y conservación de abejas, mariposas y aves que contribuyen con los procesos de polinización, sustituyendo así los mismos metros que en un principio serían de material asfáltico destinados el automóvil; por igual, estas Áreas Estanciales permanentes, permiten la reducción de recursos humanos y motorizados que implican el montaje y recolección de los módulos destinados al descanso y activaciones dentro del recorrido, logrando así , obtener una logística operativa más eficiente.

Y al hablar de su aportación a la sustentabilidad social, esta propuesta otorga a la comunidad un espacio dónde realizar actividades de descanso y recreación formales en la vía pública, beneficiando al peatón en vez de priorizar a los automóviles, siendo este un escenario para la sana convivencia y disfrute de los habitantes, pudiendo también ser un espacio de difusión y concientización de campañas planeadas dentro de las activaciones de la VRAZ, mismas que van ligadas con la recolección y separación de residuos, reforestación, e incentivación de uso de la bicicleta y la salud pública.

Espacio público y mobiliario urbano

En un lenguaje visual de la imagen urbana esta propuesta aporta a la escala urbana una isla de respiro que de manera incluyente aloja a los participantes que frecuentan tanto el recorrido de la VRAZ como a los habitantes que día a día incluyen estas paradas en su trayecto habitual.

En una escala general, si hablamos de las ventajas que proporciona el tener un mobiliario urbano de calidad, congruente a la imagen urbana, en este caso la propia de Zapopana, y que ofrezca a la ciudadanía puntos de descanso, permite que de manera natural puedan formar parte de su vida diaria ofreciéndoles un sitio seguro en dónde descansar, contribuyendo a la integración y participación social, por parte de usuarios, paseantes y vecinos de las Áreas Estanciales propuestas

de manera permanente, por lo que al introducir las como un punto de reunión dentro del recorrido de algunas de las rutas de la VRAZ, se fomenta el cuidado del mobiliario urbano al ser no solo un adorno más en la ciudad, sino una tipología de mobiliario urbano que usen y frecuenten para diferentes actividades, colaborando así con el ideal de crear una calle modelo donde los usuarios disfruten del espacio público a todas horas.

Espacio público y política urbana

Como se mencionó, las ciudades más avanzadas son aquellas que invierten en el mejoramiento del espacio público beneficiando al ciudadano, en Zapopan se maneja una postura política enfocada en la prosperidad urbana, como se menciona en *La Estrategia Territorial 2030*, en donde sus preocupaciones van ligadas a desarrollar acciones de productividad, procurar la equidad, el crecimiento urbano y social sustentable, la síntesis territorial y el mejoramiento de la calidad de vida. Esta propuesta apunta y acompaña al programa de la VRA Metropolitana de Zapopan ratificando cómo las iniciativas públicas en conjunto con las académicas pueden trabajar integradas y adaptarse a los intereses de la comunidad.

La propuesta de Áreas Estanciales, en colaboración de la Dirección de Desarrollo Comunitario beneficia tanto a los usuarios de la VRAZ como a los habitantes que no participan en la VRAZ, mejorando de manera puntual su calidad de vida de manera sustentable.

5.2 En relación con el mobiliario y las funciones urbanas

Mobiliario urbano sustentable vs mobiliario urbano convencional

El mobiliario urbano actual dentro del municipio de Zapopan ha ido evolucionando según las necesidades del espacio, incentivando de manera gradual el uso del espacio público. Hoy en día la VRAZ no cuenta con el suficiente mobiliario para operar de manera óptima, pero es importante hacer mención que, desde el pasado enero del 2019, se realizó una inversión fuerte con el propósito de cubrir carencias de mobiliario y equipo que afectan al programa. Este mobiliario fue fabricado con materiales ligeros y de bajo costo con el propósito de abastecer la VRAZ de más puntos de activación sin importar si son hechos de materiales durables y mucho menos reciclados, sin embargo es importante destacar que estos módulos fueron fabricados descartando opciones de diseño y ejecución que no solo contribuirían al abastecimiento de activaciones sino que estos módulos pudieron ser planeados desde su modo operativo (ensamble y recolección) y contemplar también materiales reutilizables y reciclados para contribuir y difundir un mensaje de sustentabilidad.

Es de suma importancia que dentro de la planeación urbana y la especificación de mobiliario y accesorios urbanos se empiecen a considerar materiales y procesos de manufacturación que cubran parámetros de sustentabilidad, refiriéndonos a materiales reciclados o de origen certificado, que puedan ser proporcionados por empresas locales para mitigar los procesos contaminantes en su distribución o de igual modo que utilicen energías limpias en su proceso de elaboración.

Integración de nuevos elementos utilitarios la imagen urbana

Zapopan es una de las ciudades que intenta proyectar una imagen de vanguardia enfocada a los ciudadanos, que estadísticamente su economía, infraestructura y potencial de crecimiento urbano la convierten en el municipio con más crecimiento del estado de Jalisco. Con el paso del tiempo Zapopan

ha buscado representar en su imagen urbana su interés e interacción metropolitana enfocándose principalmente a su integración y mejoramiento de sus habitantes junto con el ideal rector que busca lograr representarse como una unidad metropolitana inclusiva e innovadora.

Esta propuesta intenta homologar una imagen congruente y responsabilidad social con los ideales de una ciudad próspera y sustentable. Haciendo un análisis con lo ya existente en la ciudad y sus programas sociales, en especial la VRAZ, que de manera gradual coloque nuevos puntos de reunión unificados en diferentes puntos de la ciudad creando una red de mobiliario urbano inteligente ambientalmente responsable que integre e identifique a la ciudad metropolitana.

5.3 Acerca de las políticas públicas urbanas municipales

Zapopan, capacidades municipales del desarrollo urbano sustentable-

Sin duda las estrategias institucionales que impactan de manera más significativa a sus habitantes y al desarrollo sustentable de las ciudades son las que con voluntad política, son planeadas con el propósito de obtener resultados a largo plazo y sin importar los periodos y continuidad política.

Una de estas estrategias municipales de desarrollo urbano, es potencializar la VRAZ, remarcando su alcance metropolitano, trascendencia y valor público; buscando el tener una Vía Recreativa Metropolitana con mayor afluencia, más conectividad y más aceptación a nivel metropolitano.

Dentro de la Estrategia Territorial 2030 de Zapopan se pretende aportar en tres retos principales:

Débil gobernanza de la urbanización

Frágil sostenibilidad ambiental

Creciente desigualdad social e inequidad en el desarrollo

Si hablamos de la débil gobernanza de la urbanización, en Zapopan nos encontramos, como en muchas otras ciudades mexicanas a una expansión urbana desmedida, dejando a comunidades en situaciones marginales, es aquí como la VRAZ, con una buena estrategia en sus trayectorias, puede ejercer como eje conector a todas estas colonias olvidadas, y con la propuesta de Áreas Estanciales puede resolver el mobiliario urbano carente y necesario.

Respondiendo a una frágil sostenibilidad ambiental, esta propuesta de mobiliario urbano puede tanto abonar y contribuir a la vegetación de más metros cuadrados de superficies verdes dentro de la ciudad, además de ser un punto ideal para incentivar el uso seguro de las bicicletas y el uso del espacio público de una forma sana.

Finalizando, la desigualdad social es un problema urgente a resolver dentro de las capacidades municipales, mismas que por medio de rutas de acceso, mejoramiento de equipamientos urbanos y atención a diferentes sectores de la población, beneficiando de mayor manera a comunidades en situación precaria; es por eso que la implementación de este nuevo mobiliario urbano permanente incluido en la VRA de Zapopan y en diferentes puntos de la ciudad, significará no solo enriquecer el mobiliario de la ciudad, sino, también crearía una conectividad intraurbana fomentando la inclusión social y aportando con el ideal de crear una ciudad más próspera.

Integración operativa de las VRA metropolitanas

Si hablamos de cómo la VRA de Zapopan, ha demostrado ser un programa con un gran éxito, logrando hasta el día de hoy un aforo de más de 50,000 usuarios, es debido a todo el personal que se involucra en la planeación y operación de esta.

La VRAZ opera, gracias a personal comprometido con el programa que termina de manera operativa sus labores en jornadas laborales extremadamente desgastantes, siendo este programa demandante al necesitar, guías, planeadores, asistentes, choferes, activadores, personal de salud y seguridad, además de innumerables prestadores de servicio social. Sin embargo, la integración operativa de la VRAZ, tiene sus fallas; una de ellas es la baja eficiencia del montaje pues existen más de 12 puntos de activación en donde mobiliario, personal, equipo de apoyo es ubicado y montado antes de las 8 am cada domingo y día festivo, arrojando periodos de traslado y montaje pocos eficientes y extremadamente demandantes. Si hablamos en específico de las Áreas Estanciales eventuales, podemos observar que por su ensamble y diseño con base a piezas telescópicas puede ser una gran opción para facilitar los procesos de armado y que de manera más ergonómica puedan contribuir a un ahorro de espacio y reducción de horas de traslados al permitir colocar más módulos por camioneta.

Por otro lado, las Áreas Estanciales permanentes permiten tener puntos de reunión y activación ya determinadas, que eliminan la ardua tarea de montaje por parte de los operadores de la VRAZ, al ser un espacio multifacético fijo también permite tener un mayor número de activaciones que potencialicen y sean atrayentes para los usuarios.

Programas a favor de la movilidad no motorizada y la animación cultural

Zapopan ha tenido un despunte con relación a la inversión gubernamental en dirección a la priorización del peatón y a la movilidad no motorizada, guiada con la Dirección municipal de movilidad a cargo del Mtro. Jesús Carlos Soto, siendo esto que proyectos como Programa Banquetas libres con accesibilidad universal, el Programa de Sensibilización de educación vial, Educa vial, Luchadores viales, impacta más de 176,000 habitantes y la rehabilitación y extensión de ciclovías tanto en Zapopan como en Guadalajara, permiten hoy en día ofrecer al ciclista y al peatón una ciudad más segura, dinámica e incluyente.

A la par de estas acciones, si abordamos el tema de animación cultural se ha trabajado desde 2015 en la construcción y en el funcionamiento de cuatro centros de inclusión social, denominados Colmenas, ubicados en colonias en situaciones precarias y mismas que presentan un déficit de espacios públicos para el uso de sus habitantes procurando el reforzamiento y equidad del uso espacial de los habitantes y reforzar los lazos familiares.

Es por eso que este trabajo colabora con los propósitos que buscan todos estos programas a favor de la movilidad no motorizada y la animación sociocultural, estos programas concurren en el mejoramiento del espacio, incentivación del uso de la bicicleta y por ende conducen una vida más sana en una integración a los espacios públicos, originan interacción social, persiguiendo el ideal de promover y proveer escenarios en donde se puedan difundir temas de gran trascendencia como lo son programas en ayuda y mejoramiento del medio ambiente, campañas de prosperidad a la salud,

proporcionando con las Áreas Estanciales un espacio seguro donde difundir estas y otras ideas en búsqueda del bien común.

6. Fuentes consultadas

6.1 Referencias bibliohemerográficas

Anaya, C. Margarita. (2001) *“Las áreas verdes en el contexto urbano. Estudio de caso: ciudad de Guadalajara”*. pp.116 Tesis de Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo Integrado, CIIEMAD/IPN, México, D.F.

Augé, Marc (1993) *LOS «NO LUGARES» ESPACIOS DEL ANONIMATO, Una antropología de la Sobremodernidad*. Gedisa editorial, Barcelona, España.

Aponte, Freddy, (2007). *La sustentabilidad urbana en las ciudades*. Boletim Goiano de Geografia, Goiás, Brasil, pp. 11-33.

Bernal, Oswaldo, (2004). *La sustentabilidad urbana, revista Bitácora Urbano Territorial*, Bogotá, Colombia, pp. 8-14.

Boff, Leonardo (1996) *Ecología: grito de la tierra, grito de los pobres*. Edit. Trotta, Madrid.

Brundtland, Gro Harlem (1987) *Our Common Future: From One Earth to One World*. Oxford University Press, Nueva York.

De la Concha, Curzio (2008) El origen y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales. Centro de investigación y estudios de Postgrados, Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de México, Ciudad de México.

Elizalde, Antonio (2003) *Desde el “Desarrollo Sustentable” hacia Sociedades Sustentables*, Polis Revista Académica, Universidad bolivariana, Chile. pp 02.

Fariña, Femando (2008) *EL INTERSTICIO URBANO. LA CONSTRUCCIÓN DE UNA HERRAMIENTA PARA SU LECTURA E INTERPRETACIÓN EN EL TERRITORIO*. Estudios del Hábitat N° 10. pp 6

Foladori, Guillermo (2002). *“Avances y límites de la sustentabilidad social”*. Economía, Sociedad y Territorio, vol. II, pp. 621-637

Gehl, Jan. (2010). La ciudad sostenible. En Ciudades para la gente. Argentina: Infinito.

Giddens, A. (1995). *La constitución de la Sociedad: bases para la teoría de la estructuración*, Amorrortu editores, Buenos Aires, Argentina, 1995.

Landeta, F. (2018). *“CENTRO VIVO” -ESTUDIO Y DISEÑO DE ESTRATEGIAS DE REACTIVACIÓN DEL CENTRO-HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL*. Universidad de Guayaquil, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Guayaquil, Colombia.

Meadows, Donella, (1992). Más allá de los límites del crecimiento. México, Editorial Aguilar, Pág. 55-56.

Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. Unidad de nutrición, estilos de vida saludables y enfermedades no transmisibles, Organización Panamericana de la Salud, La Vía RecreActiva de Guadalajara, Facultades de Medicina e Ingeniería de la Universidad de los Andes, Bogotá Colombia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades 2009

Naveen Kumar, Arora (2018) Environmental Sustainability—necessary for survival. En: <https://doi.org/10.1007/s42398-018-0013-3>

Phyo, Win (2017) Pocket parks. “No hagas grandes planes”. En Paisea, Alemania, pp. 78-83.

Pfeifer, L, (2013) *The Planner’s Guide to Tactical Urbanism*. Montreal, Canada

Reguillo, Rossana (julio - diciembre 2008) “Sociabilidad, inseguridad y miedos Una trilogía para pensar la ciudad contemporánea”. En *Alteridades*, vol. 18, núm. 36, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Iztapalapa México, pp: 72.

San Francisco Planning Department, (2015) SAN FRANCISCO PARKLET MANUAL 2.2, Pavement to Parks, San Francisco, California, US.

Secretaría del Ayuntamiento de Zapopan, Jalisco, (2016) *REGLAMENTO DE LA VÍA RECREATIVA DEL MUNICIPIO DE ZAPOPAN, JALISCO*. Zapopan Jalisco

SEDUVI, Ciudad de México desarrollo sustentable, (2013) Lineamientos para el diseño e implementación de PARQUES PÚBLICOS DE BOLSILLO México (CDMX): Publicación por parte de Autoridad del Espacio Público (AEP)

Segovia, Olga. (2007) “ESPACIOS PÚBLICOS Y CONSTRUCCIÓN SOCIAL Hacia un ejercicio de ciudadanía”. Ediciones SUR- Ediciones LOM, en Santiago de Chile

Segovia, Olga y Dascal, Guillermo (2000). Espacio público, participación y ciudadanía. Ediciones Sur, Providencia, Santiago de Chile. Pp. 52-53.

Silveira, Marco Antonio, (2018). OPORTUNIDADES Y DESAFIOS PARA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. Perfeitura de Santiago de Chile, en Santiago, Chile

Soriano Tochimani, María Fernanda (2015) *Espacio Residual*. Universidad Iberoamericana Puebla, pp. 22-23

Sutton, Philip (2004). A Perspective on environmental sustainability?. De: <http://www.green-innovations.asn.au/A-Perspective-on-Environmental-Sustainability.pdf>

the Joseph Rowntree Foundation (2017). The social value of public spaces. De: <https://www.jrf.org.uk/sites/default/files/jrf/migrated/files/2050-public-space-community.pdf>

The United Nations, (2015). Environmental Sustainability. World Economic and Social Survey 2014/2015.

Torres, Isaac (2015) ROZANA MONTIEL | ESTUDIO DE ARQUITECTURA, El Asunto Urbano, *Panorama, Past Issues, Urbano*, de: <http://elasuntourbano.mx/rozana-montiel-estudio-de-arquitectura/>

Vare, P. & Scott, W. (2007). *Learning for a Change: Exploring the Relationship Between Education and Sustainable Development. Journal of Education for Sustainable Development*, 1(2), pp. 191–198.

Vergara, J. (2013). Urbanismo Táctico 3, Casos Latinoamericanos. Creative Commons (CC). Miami, Florida.

Whitney North, Seymour Jr (1969). *Small Urban Spaces: The Philosophy, Design, Sociology and Politics of Vest-Pocket Parks and Other Small Urban Spaces*. New York University Press, Nueva York.

Yory, Mario (2007). Ciudad, ciudadanía y espacio público: una aproximación a la noción de espacio público en el marco de la emergencia ciudadana que suponen las relaciones entre lo local y lo global. Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2007.

6.2 Referencias telemáticas

Agora del paisaje (2013) ¿Qué son los “Parques de Bolsillo”?, de: <https://agorapaisaje.wordpress.com/2013/09/20/que-son-los-parques-de-bolsillo/>

ArchDaily, (2013) Parklets - Una nueva alternativa de espacio público en la ciudad / Fundacion Espacios + DAS Arquitectura. Recuperado el 5 de mayo 2018 en <https://www.archdaily.mx/mx/626452/parklets-una-nueva-alternativa-de-espacio-publico-en-la-ciudad-fundacion-espacios-das-arquitectura>

ArchDaiy, (2014) Prairie Logic / el dorado. Recuperado el 5 de mayo 2018 en <https://www.archdaily.com.br/br/759788/prairie-logic-el-dorado>

Baraona, E. y Gonzales, P. (2011) TACTICAL URBANISIM. Recuperado el 5 de mayo del 2018 en: <http://www.dreamhamar.org/2011/09/about-tactical-urbanism/>

Del Castillo, Agustín (2016) *Tlaquepaque y Guadalajara, los más rezagados en áreas verdes*, Grupo Milenio, Ciudad de México de: http://www.milenio.com/region/parques_Guadalajara-parques_Tlaquepaque-areas_verdes_0_707329338.html

El Informador, (2009), “Vía RecreActiva, Ejemplo mundial”. Recuperado el 5 de mayo 2018, en: <https://www.informador.mx/Jalisco/Via-RecreActiva-ejemplo-mundial-20090913-0174.html>

El Informador, (2014), De cajón de estacionamiento a jardinera con bancas. Recuperado el 5 de mayo de 2018 en <https://www.informador.mx/Suplementos/De-cajon-de-estacionamiento-a-jardinera-con-bancas-20140630-0154.html>

Exploratorium, (2019), Ciencia Pública: Agua. Recuperado el 5 de julio de 2019 en: <https://www.exploratorium.edu/publicspaces/projects/ciencia-publica>

Gobierno de la Ciudad de México (2016) Parques de Bolsillo en Ciudad de México, de <http://www.cdmx.gob.mx/vive-cdmx/post/parques-de-bolsillo>

IMEPLAN, (2018), ANÁLISIS VÍA RECREATIVA, Promotor de la movilidad urbana metropolitana, Imeplan. De: <http://imeplan.mx/index.php/en/entrevistas/analisis-recreativa>

Jacques, Peter, (2015) *Sustainability: The Basics*. Routledge, Abingdon, pp1-14 y 39-41

Machorro, Juan Carlos (2014) Se impulsan los “Parques Caja” en Zapopan, Jal., de: <http://www.miambiente.com.mx/en-ambiente/se-impulsan-los-parques-caja-en-zapopan-jal>

Pantoja, Rodrigo (2017) Parque de bolsillo, El Financiero. Querétaro, México. Recuperado el 7 de agosto de 2017. De <http://www.elfinanciero.com.mx/bajo/parque-de-bolsillo.html>.

Rello, Maricarmen, (2016), Zapopan crecerá la Vía RecreActiva por Av. Patria, Guadalajara, Recuperado el 22 de julio de 2019. De: http://www.milenio.com/region/Zapopan-Via_RecreActiva_Av_Patria_0_736726369.html

Steeds, Lucy, (2014), Turning Grey Boxes Into Green Spaces. Recuperado el 5 de mayo 2018 en <https://popupcity.net/turning-grey-boxes-into-green-spaces/>

Solano, A. “Desde hace 10 años, calles fueron tomadas por ciclistas”, de: <http://www.milenio.com/estados/desde-hace-10-anos-calles-fueron-tomadas-por-ciclistas>

Universidad de las Américas Puebla, (2014), Parklets, una alternativa para recuperar el espacio urbano. Recuperado el 5 de mayo del 2018, de <http://blog.udlap.mx/blog/2014/02/parklets/>

Varios autores, (2014) "Parklets" en el Centro Histórico de Puebla. Grupo Milenio, Ciudad de México de: <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/espacio-publico/parklets-en-el-centro-historico-de-puebla>

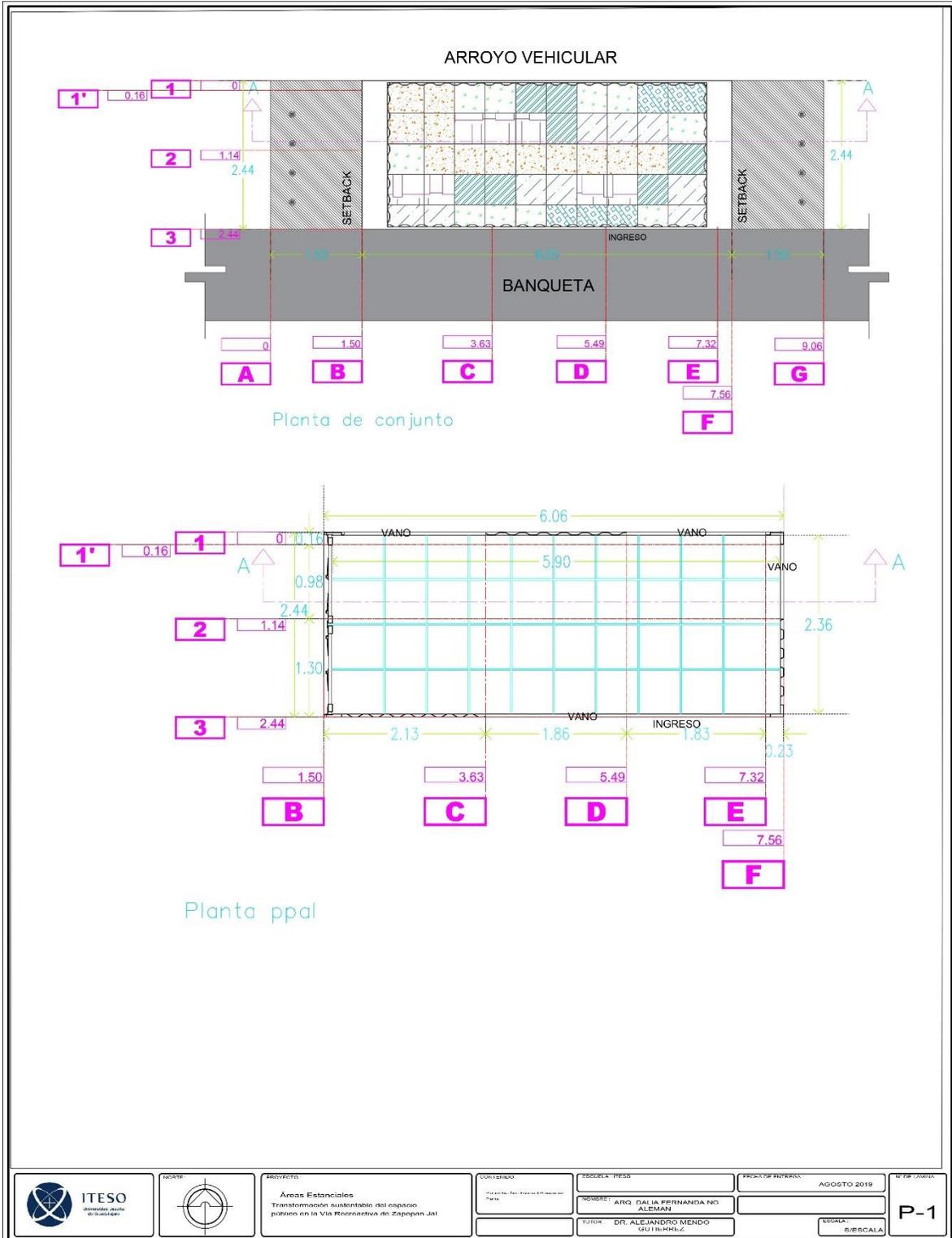
VerdeMx, (2007) VerdeMx, Marca Ciudadana, Ciudad De México, de: <http://www.verdmx.org/>

Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan, (2018), Características de la ruta, Zapopan, Jalisco, La Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan. De: <http://portal.zapopan.gob.mx/viarecreactiva/caracteristicasruta.html>

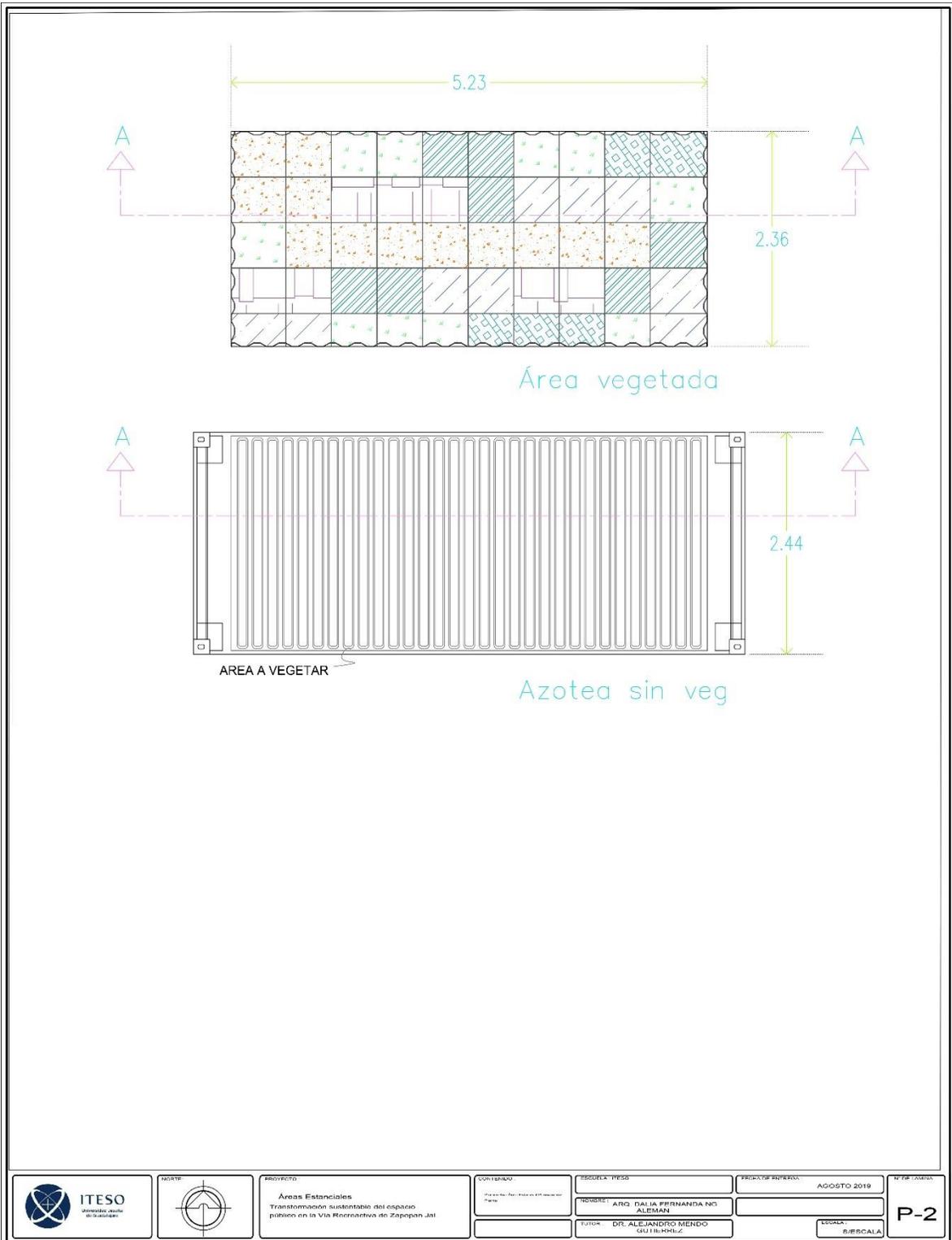
Vía RecreActiva Metropolitana de Zapopan, (2018), Préstamo libre. De: http://www.viarecreactiva.org/portfolio_page/prestamo-libre2/

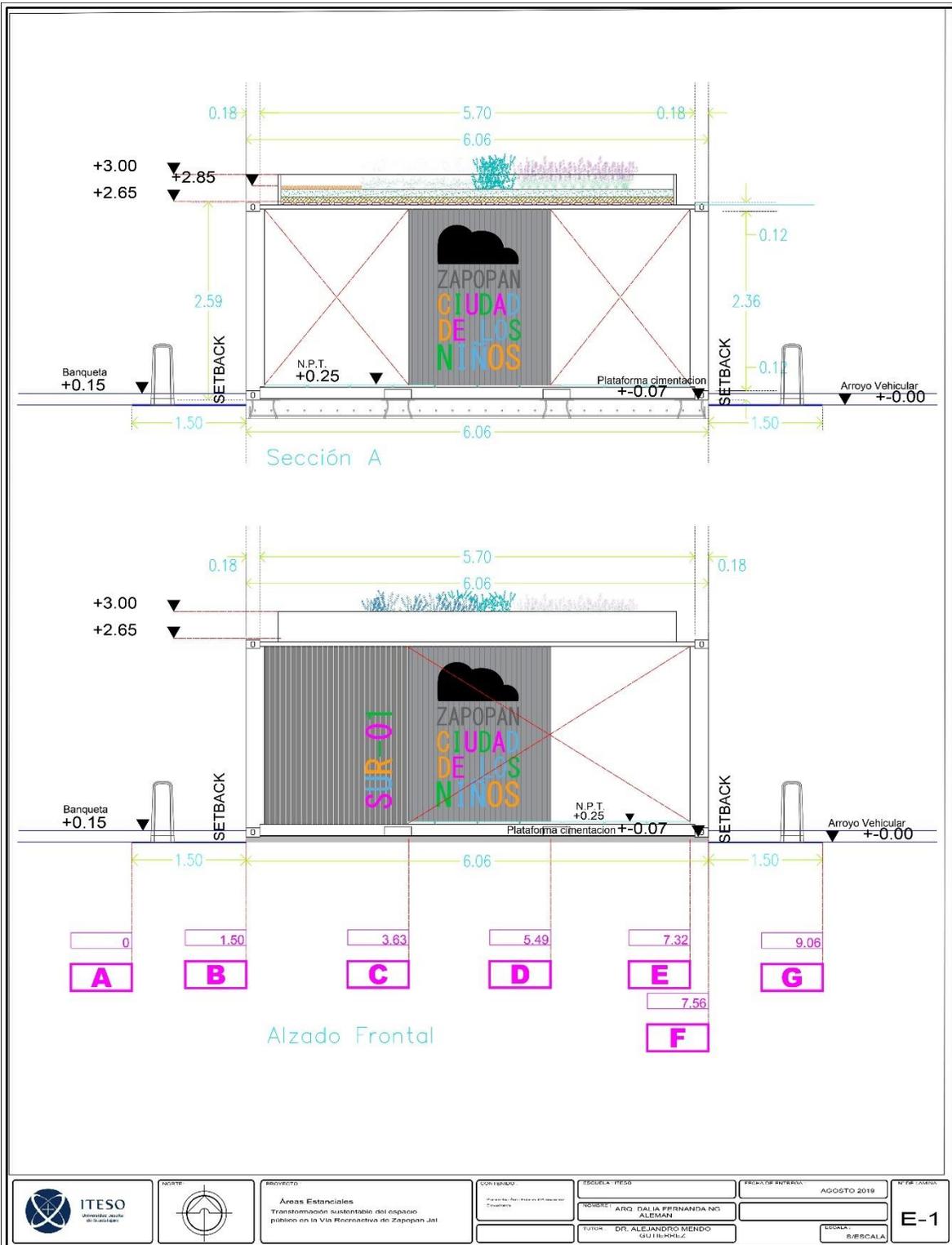
7. Anexos

7.1 Planimetría del proyecto ejecutivo

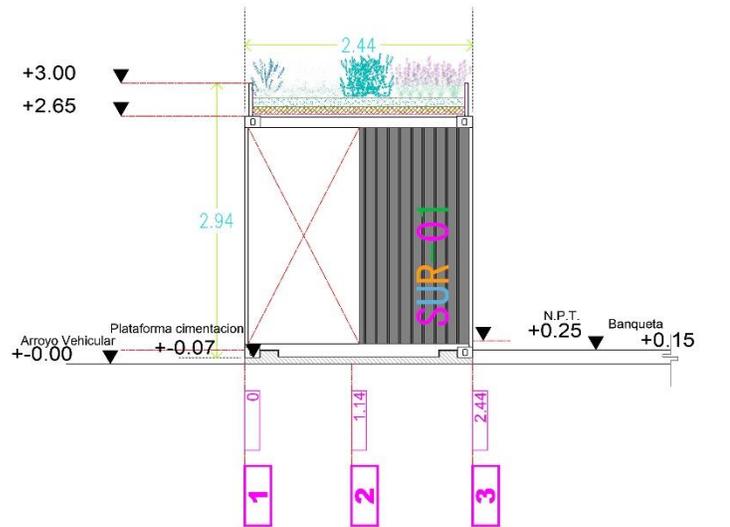


		PROYECTO Áreas Estanciales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Reactiva de Zapepan Jalisco	CONTENIDO Planimetría del Proyecto Ejecutivo	ESCALA: PISO INDICER: ARQ. DALIA FERNANDA NG ALEMÁN	FECHA DE ENTREGA: AGOSTO 2019	NÚMERO DE PLAN: P-1
			AUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ	ESCALA: 8/ESCALA		

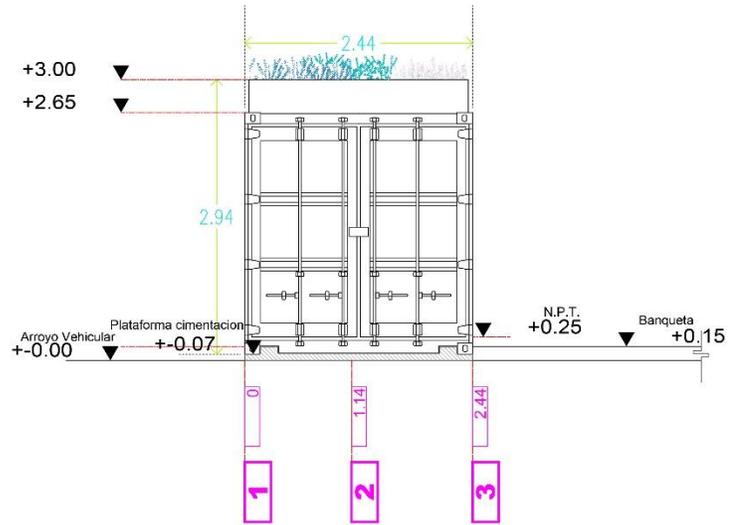




<p>ITESO Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente</p>	<p>NORTE</p>	<p>PROYECTO</p> <p>Áreas Estacionales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco</p>	<p>CONTENIDO</p> <p>Plan de la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco Estructuras</p>	<p>ESCOLETA PUESTA</p>	<p>FECHA DE ENTREGA</p> <p>AGOSTO 2019</p>	<p>NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN</p>
				<p>NOMBRE</p> <p>ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMÁN</p>	<p>FECHA DE ENTREGA</p>	<p>TUTOR</p> <p>DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ</p>



Sección transversal



Alzado Lateral



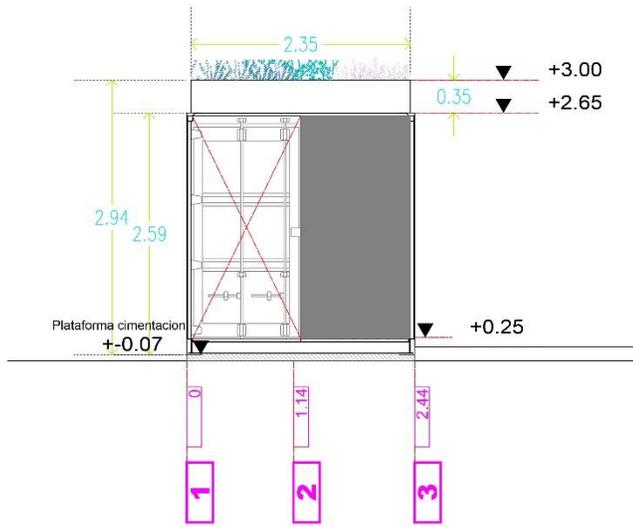
PROYECTO
 Área Estacionales
 Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco

CONTENIDO
 Proyecto de Arquitectura
 Estructura

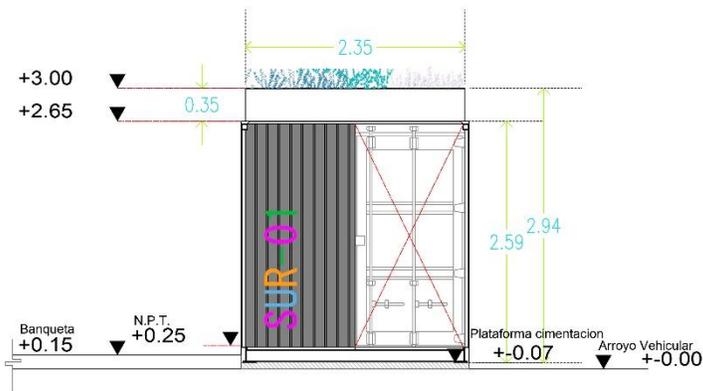
ESCOLELA PUESO
 NOMBRE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN
 TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO QUIJANA

FECHA ENTREGA
 AGOSTO 2019
 ESCUELA: BERCALA

NÚMERO DE LA HOJA
 E-2

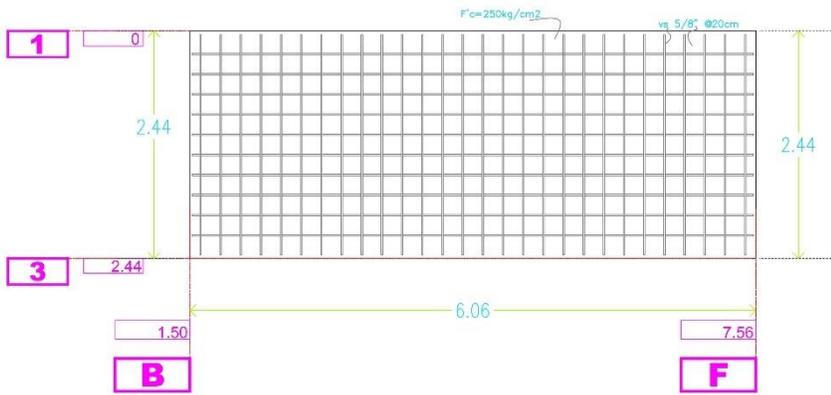
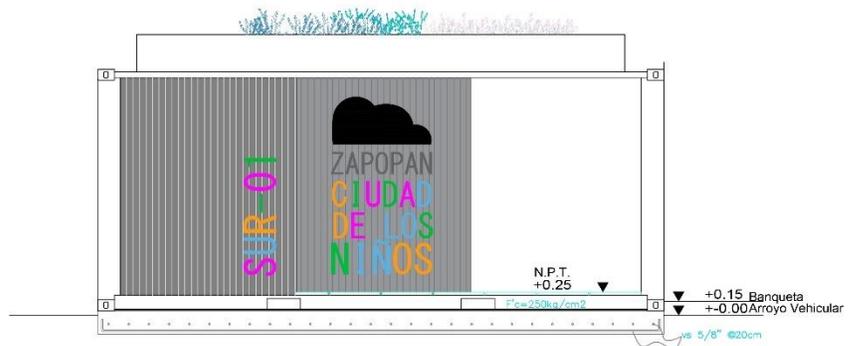


Alzado Lateral

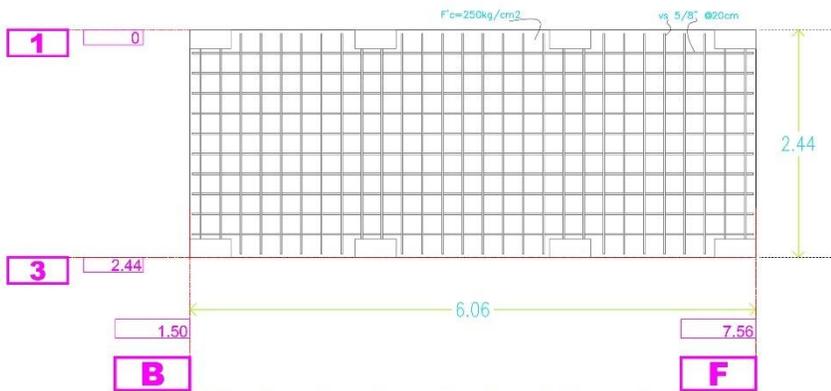
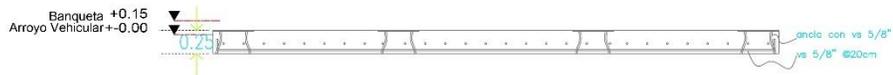


Alzado Lateral

		PROYECTO Areas Estacionales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco	CONTENIDO Proyecto de Arquitectura Ambiental Construcción	ESCOLELA PUESTO	PROYECTO ENTREGADO AGOSTO 2019	NO. DE CANTONAMIENTO E-3
				NOMBRE ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN	ESPECIALIDAD BARRCALA	
				TUTOR DR. ALEJANDRO MENDO GUTIERREZ		

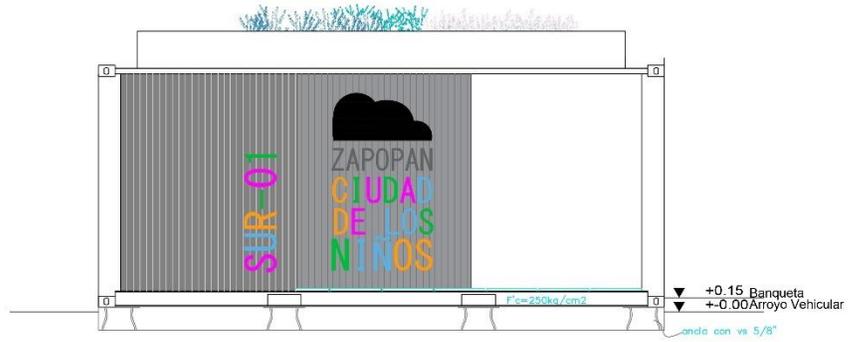


Planta de cimentación: armado

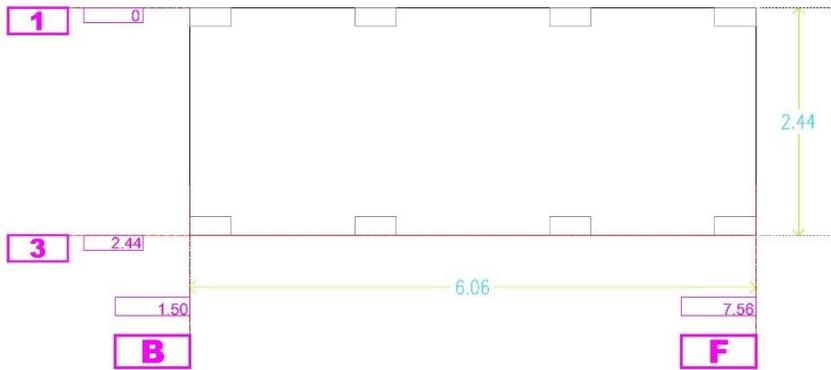


Planta de cimentación integral

		PROYECTO Áreas Estacionales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jal.	CONTENIDO Proyecto de Plan Maestro de Estacionamiento	ESCALA: TIPO _____	FECHA: ENTREGA: AGOSTO 2019	NO. DE CUESTA: C-1
				NOMBRE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMÁN	COORDINADOR: B. BERCALA	
				TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ		



Placa de acero al carbon de 1/4" con anclaje de 5/8"



Planta de cimentacion: placas para soldar contenedor

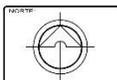
<p>ITESO Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente</p>	<p>NORTE</p>	<p>PROYECTO</p> <p>Áreas Estacionales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco</p>	<p>CONTENIDO</p> <p>Planta de Cimentación para el Contenedor</p>	<p>ESCUELA: ITESO</p>	<p>FECHA DE ENTREGA: AGOSTO 2019</p>	<p>INFORMACIÓN</p> <p>C-2</p>
				<p>NOMBRE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN</p>	<p>TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GUTIÉRREZ</p>	



Planta de instalaciones

SIMBOLOGIA

01	APAGADOR DE ESCALERA h=110cm
02	APAGADOR SENCILLO h=110cm
03	CONTACTO DOBLE DESDE PLAFON
04	CONTACTO DOBLE
05	SALIDA EN MURO
06	SALIDA EN PISO
07	SALIDA EN TECHO
08	SALIDA TECHO DIRIGIBLE
09	DIMMER
10	BOCINA
11	TELEFONO
12	RED
13	TV
14	ACOMETIDA
15	CENTRO DE CARGA



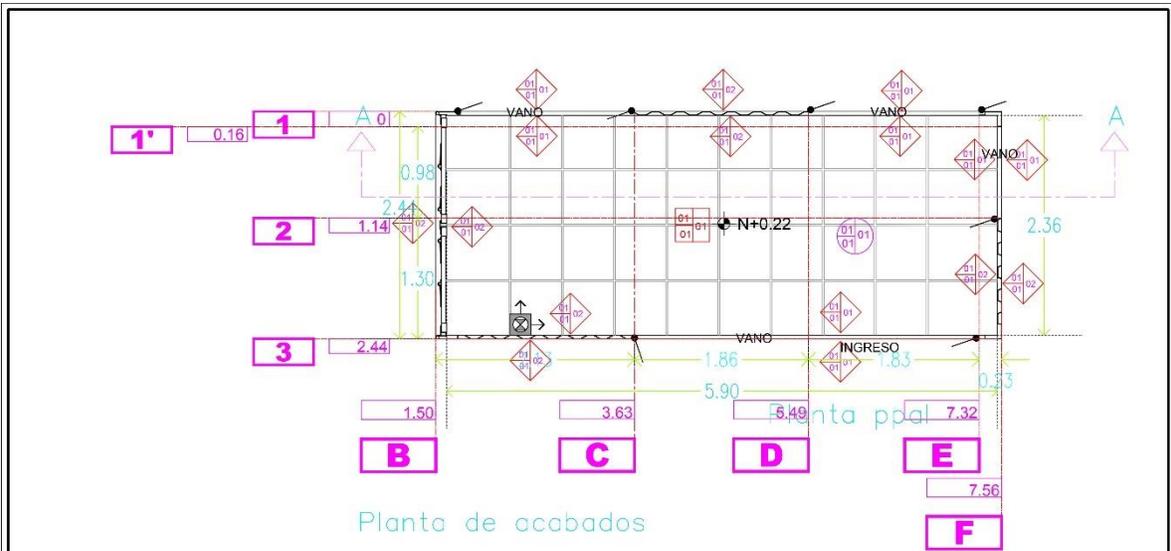
PROYECTO
 Areas Estacionales
 Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco

CONTENIDO
 Plan de Instalaciones Eléctricas y de Telecomunicaciones

ESCUELA: PUESO
 NOMBRE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN
 TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GONZALEZ

FECHA DE ENTREGA: AGOSTO 2019
 ESCUELA: BERCALA

Nº DE CUESTA: I-1

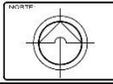
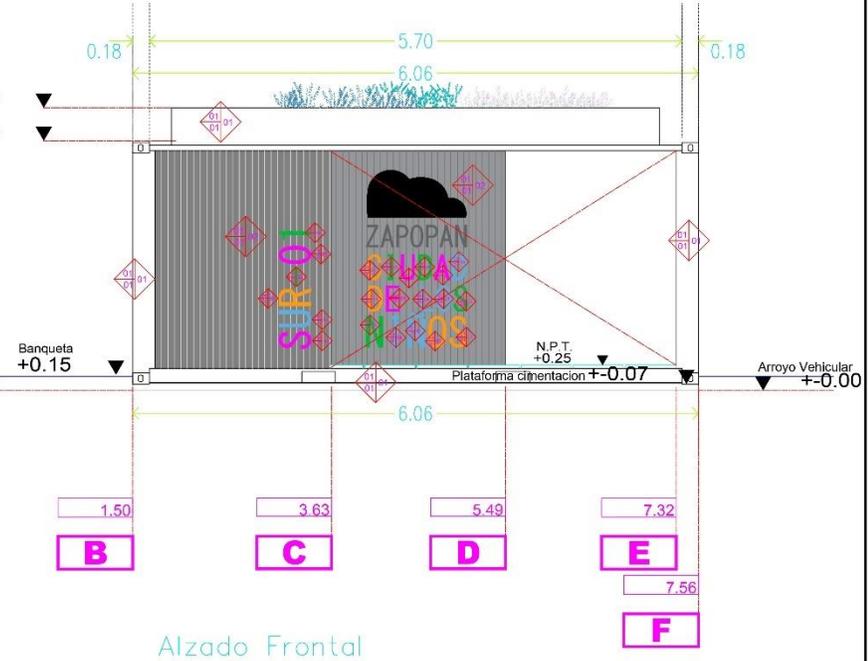


ACABADOS

→ NPT-120	NIVEL DE PISO TERMINADO
→ M1	LEÑO BAJO DE TABLAE
→ M2	NIVEL
→ M3	CAMBIO DE NIVEL EN PISO
→ M4	CAMBIO DE ACABADO EN PISO
→ M5	CAMBIO DE ACABADO EN MURO
→ M6	NIVEL DE ESPESOR

TABLA DE ACABADOS

	BASE	INTERMEDIO	FINAL
MUROS			
ACABADO BASE			
01 PINTADO AUTOCONDICIONADOR DE SECADO RAPIDO VASPRIMER MARCA DUPONT			
ACABADO INTERMEDIO			
01 PINTADO DE RELLENO DE BLANCO 77045 MARCA DUPONT			
ACABADO FINAL			
01 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO GRIS PERLE 154			
02 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO PLATINE 155			
03 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO HELIANTHE CLAIR 702			
04 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO PERLENCIE 212			
05 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO FUCHSIA 471			
06 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO FULVIMARIS 605			
PISOS			
ACABADO BASE			
01 PINTADO AUTOCONDICIONADOR DE SECADO RAPIDO VASPRIMER MARCA DUPONT			
ACABADO INTERMEDIO			
01 PINTADO DE RELLENO DE BLANCO 77045 MARCA DUPONT			
ACABADO FINAL			
01 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO GRIS PERLE 154			
TECHOS			
BASE			
ACABADO BASE			
01 PINTADO AUTOCONDICIONADOR DE SECADO RAPIDO VASPRIMER MARCA DUPONT			
ACABADO INTERMEDIO			
01 PINTADO DE RELLENO DE BLANCO 77045 MARCA DUPONT			
ACABADO FINAL			
01 ESMALE ACRILICO AUTOMOTIVO CROMACRYL MARCA DUPONT TONO PLATINE 155			



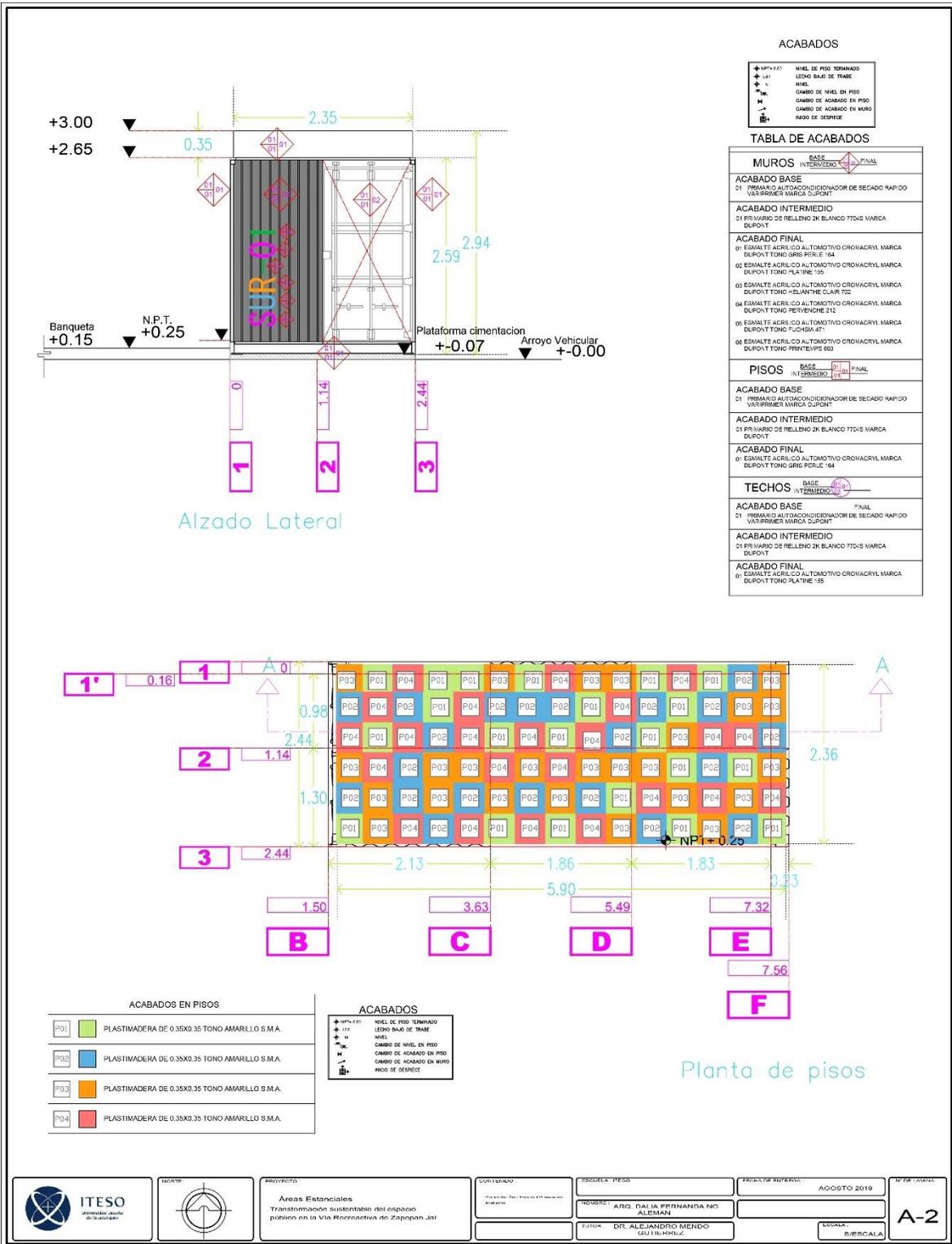
PROYECTO
 Areas Estacionales
 Transformacion sustentable del espacio publico en la Via Recreativa de Zapopan Jalisco

CONTRATADO
 ESCUELA PUESC

PROYECTO INTERNO
 AGOSTO 2019

INFORMACION
 NOMBRE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN
 TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GUZMÁN
 EDICION: BARRCALA

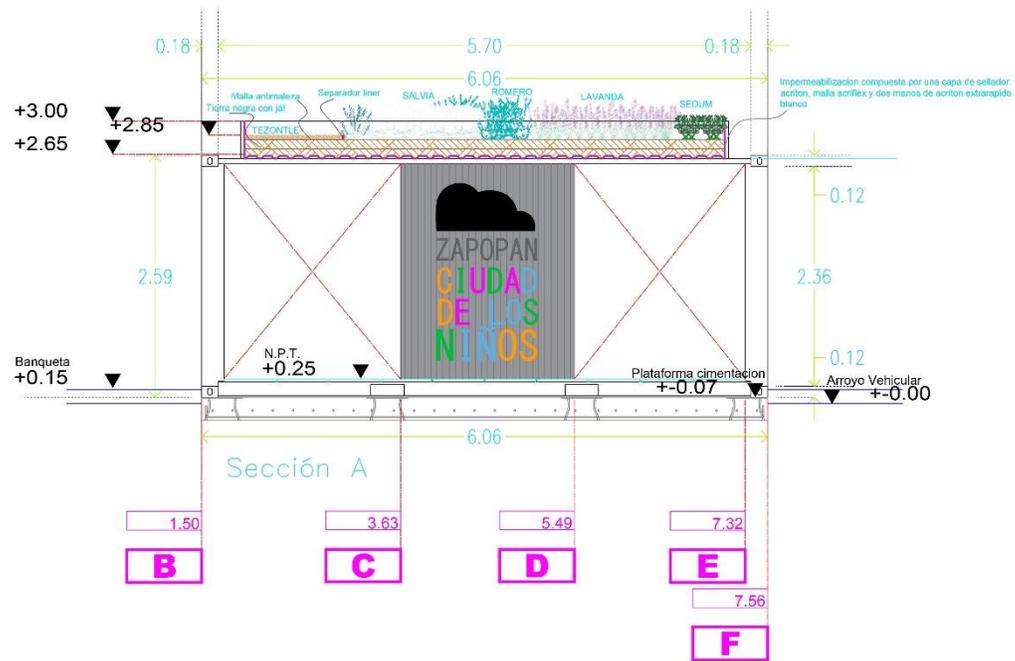
A-1





- LAVANDA** - Lavandula dentata
- ROMERO** - Rosmarinus officinalis
- Balsamo Azul** - Senecio Mendraliscae
- Sedum** - Sedum spaldingii
- Salvia mexicana** - Salvia leucantha
- Tezontle**

Área vegetada



Sección A

		PROYECTO Áreas Estanciales Transformación sustentable del espacio público en la Vía Recreativa de Zapopan Jalisco	CONTENIDO (Empty)	ESCALA: PISO (Empty)	FECHA DE ENTREGA: AGOSTO 2019	NO. DE PLANOS: V-1
				PROYECTANTE: ARQ. DALIA FERNANDA NO ALEMAN	FECHA DE DISEÑO: (Empty)	
			TUTOR: DR. ALEJANDRO MENDO GUILIBERTI	ESCALA: 1:50		

7.2 Documentos oficiales



CARTA INFORMATIVA

A quien corresponda PRESENTE



**Ciudad
de los niños**

Coordinación General de
Construcción de Comunidad
Plaza de los Caudillos,
Edificio Serfín primer piso 5/N
Zapopan, Jalisco. C. P. 45100
T. 38 18 22 00 Ext. 2624
www.zapopan.gob.mx

Por medio de la presente hago constar que la Arq. Dalia Fernanda Ng Alemán, estudiante de la Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable del ITESO, ha realizado actividades relacionadas con su propuesta de "Áreas estanciales. Transformación sustentable del espacio público en la Vía RecreActiva de Zapopan, Jalisco", en conjunto con funcionarios y técnicos de la Coordinación General de Construcción de Comunidad, más particularmente de la Dirección de Desarrollo Comunitario a mi cargo.

Considero que este trabajo aporta elementos útiles para la toma de decisiones que el Gobierno Municipal viene haciendo en el tema del espacio público sustentable y esperamos retomar algunas de sus propuestas; por lo que extendemos un agradecimiento a la maestrante Ng Alemán al haber dedicado su Trabajo de Obtención de Grado a un proyecto de alta significación para el Ayuntamiento.

ATENTAMENTE
MTRA. KAREN MARÍA GUTIÉRREZ LASCURAIN GUAL
DIRECTORA DE DESARROLLO COMUNITARIO

Zapopan, Jalisco, a 07 de junio de 2019
"2019, Año de la Igualdad de Género en Jalisco"
"Zapopan, Tierra de Amistad, Trabajo y Respeto"

c.c.p. archivo





ITESO
Universidad Jesuita
de Guadalajara

■ ITESO, Universidad Jesuita
de Guadalajara
Periférico Sur Manuel Gómez Morán
8585 Col. ITESO
Tlaquepaque, Jalisco, México
CP 45604
TEL +52 (33) 3669 3434
FAX +52 (33) 3669 3435
DOMICILIO POSTAL AP 31-175
Guadalajara, Jalisco, México
CP 45051
iteso.mx

■ UIA Ciudad de México
uia.mx
■ Universidad Loyola del Pacífico
loyola.edu.mx
■ CEA-UIIA: Centro de Estudios
Ayuuk-
Universidad Indígena Intercultural
Ayuuk
cea_uia@yahoo.com.mx
■ UIA León
leon.uia.mx
■ UIA Puebla
iberopuebla.edu.mx
■ UIA Tijuana
www.tj.uia.mx
■ UIA Torreón
sitio.lag.uia.mx

AUSJAL



Tlaquepaque, Jal., a 30 de mayo de 2018

Asunto:
Propuesta de proyecto "Áreas estanciales VRA-ZPN"

Mtro. Rodolfo Flores González
Coordinador General de Construcción de Comunidad
Ayuntamiento de Zapopan, Jalisco
Presente

Estimado Rodolfo:

En relación con la visita que hiciste al ITESO el pasado 12 de abril, con la idea de explorar la posible colaboración de nuestra Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable en el planteamiento de algún proyecto para crear estaciones de descanso en la Vía RecreActiva de Zapopan, me permito poner a tu amable consideración la propuesta de proyecto "Áreas estanciales VRA-ZPN" que aspira a responder profesionalmente al requerimiento.

En el documento adjunto encontrarás una descripción sintética de lo que podría hacerse en este tema. Considero muy atractiva la oportunidad de articular problemáticas puntuales municipales con el trabajo universitario de nuestros estudiantes y reitero mi interés en formalizar esta vinculación institucional.

Quedamos al pendiente de atender cualquier asunto relacionado agradeciendo de antemano la atención que otorgues al caso; recibe saludos.

Atentamente,

Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez
Profesor-investigador
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano



ITESO
Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara
Panférico San Manuel Gómez Romo
9509 Col. ITESO
Tlaquepaque, Jalisco, México
CP 45004
Tel: +52 (33) 3669 3434
Fax: +52 (33) 3669 3435
DOMICILIO POSTAL AP 31-175
Guadalajara, Jalisco, México
CP 45001

iteso.mx



00002542

Tlaquepaque, Jal., a 30 de mayo de 2019

Asunto:
Solicitud de reunión

MTRO. JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO
Presidente Municipal
Gobierno Municipal de Zapopan, Jalisco

Apreciado Mtro. Lemus Navarro:

Por este medio le saludo cordialmente al tiempo que, de la manera más atenta, le solicito una breve reunión para exponerle los avances del proyecto de mejoramiento espacial a la Vía RecreActiva de Zapopan que en el ITESO hemos venido desarrollando en conjunto con la Coordinación General de Construcción de Comunidad del Ayuntamiento.

Este proyecto surgió a petición expresa del Mtro. Rodolfo Flores, cuando él todavía encabezaba la Coordinación. En los meses recientes hemos logrado avances con la Mtra. Sandra Vizcaíno Meza, que quisiéramos presentarlos a su consideración.

Quedo al pendiente de su respuesta, esperando sea favorable.

Atentamente,

Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez,
Académico,
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano.

- * UIA Ciudad de México
uia.mx
- * Universidad Loyola del Pacífico
loypacifico.edu.mx
- * CEA UIIA: Centro de Estudios
Ayutik
Universidad Indígena Intercultural
Ayutik
cea_uiia@yaho.com.mx
- * UIA León
leouia.mx
- * UIA Puebla
iberspuebla.edu.mx
- * UIA Tijuana
wrestijuana.mx
- * UIA Torreón
sibotagtoron.mx

AUSJAL

Cp. Mtra. Sandra Graciela Vizcaíno Meza, Coordinadora General de Construcción de Comunidad





ITESO

Universidad Autónoma
de Guadalajara

Tlaquepaque, Jal., a 30 de mayo de 2019

Asunto:
Solicitud de reunión

MTRO. JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO
Presidente Municipal
Gobierno Municipal de Zapopan, Jalisco

* ITESO, Universidad Autónoma
de Guadalajara
Panférico Sr. Manuel Gómez Flores
8565 Col. Iteso
Tlaquepaque, Jalisco, México
CP 45504
TEL: +52 (33) 3669 3434
FAX: +52 (33) 3669 3435
BOULEVARD PANFÉRICO SR. MANUEL GÓMEZ FLORES
GUADALAJARA, JALISCO, MÉXICO
CP 45001

ITESO/002

Apreciado Mtro. Lemus Navarro:

Por este medio le saludo cordialmente al tiempo que, de la manera más atenta, le solicito una breve reunión para exponerle los avances del proyecto de mejoramiento espacial a la Vía RecreActiva de Zapopan que en el ITESO hemos venido desarrollando en conjunto con la Coordinación General de Construcción de Comunidad del Ayuntamiento.

Este proyecto surgió a petición expresa del Mtro. Rodolfo Flores, cuando él todavía encabezaba la Coordinación. En los meses recientes hemos logrado avances con la Mtra. Sandra Vizcaino Meza, que quisiéramos presentarlos a su consideración.

Quedo al pendiente de su respuesta, esperando sea favorable.

Atentamente,

Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez,
Académico,
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano.



- * UAS Ciudad de México
- * Universidad Tecnológica del Pacífico
- * CEPA-UBA: Centro de Estudios Urbanos
- * UAS León
- * UAS Puebla
- * UAS Tijuana
- * UAS Torón

AU: AL

Cop. Mtra. Sandra Graciela Vizcaino Meza, Coordinadora General de Construcción de Comunidad

