

TÉLLEZ, Carlos, 2004, "La posible ciudad-región de Irapuato-Celaya-Salamanca", en *Regiones y desarrollo sustentable*, El Colegio de Tlaxcala AG, México, No. 7, julio-diciembre: 137-164.

TÉLLEZ, Carlos 2004a, "El crédito financiero y reestructuración urbano-económica en el Bajío", 9º Encuentro Nacional de Desarrollo Regional en México, UNAM-AMECIDER, Ciudad de México, 19 al 22 de octubre de 2004.

TÉLLEZ, Carlos, 2003, "La estructura urbano-regional de El Bajío en tiempos de la globalización", 9º Encuentro de Geógrafos de América Latina, Mérida, Yucatán, 22 al 24 de abril de 2003.

PROBLEMÁTICA DE LA VALIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MORELIA

Jaime Saucedo Rosales*
Oscar Hugo Pedraza Roldán**

Introducción

El crecimiento poblacional experimentado en la ciudad de Morelia, Michoacán a partir de los años 80's, se ve reflejado en su actual desarrollo urbano (ver Mapa 1), conjuntamente con su posición geográfica de enlace con los principales corredores comerciales e industriales de la zona centro del país, subrayan la importancia económica, política y social de la ciudad. Este crecimiento físico y poblacional, vino acompañado a un cambio de uso del suelo urbano y de su infraestructura vial, cubriendo las exigencias del momento y sin un sistema de planeación definido.

La vialidad urbana del centro histórico de la ciudad de Morelia, corresponde a un sistema ortogonal de calles más o menos rectas, con anchos que oscilan de los 3 a los 20 metros y con discontinuidades producto de los remates arquitectónicos, usados para realzar la importancia de determinadas edificaciones pero que dificultan el flujo vehicular.

Este estilo se reprodujo imperfectamente en la medida que la ciudad fue creciendo, sufriendo adaptaciones derivadas de los accidentes topográficos como los ríos o las pendientes de las lomas. De esta manera,

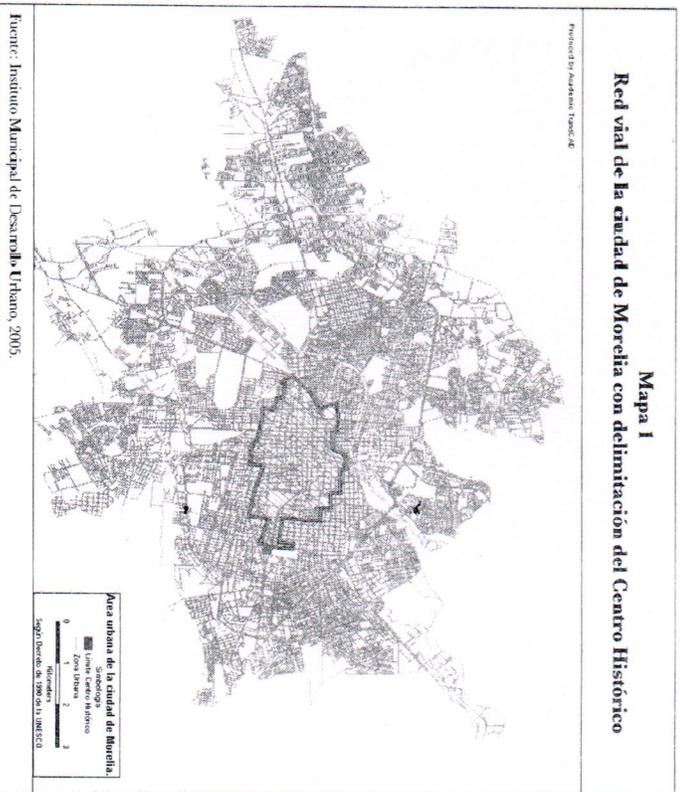
* Profesor Investigador de la Facultad de Ingeniería Civil y alumno del Doctorado en Ciencias del Desarrollo Regional del Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales (IINEE) de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

** Profesor Investigador y Coordinador de la Maestría en Ciencias del Comercio Exterior del Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH).

los alineamientos de las calles actuales presentan frecuentes cambios de dirección; los anchos de calzada de sus calles y avenidas no son constantes y comúnmente también existen discontinuidades en las arterias, derivadas de estilos arquitectónicos como los llamados "remates arquitectónicos y topográficos" y, más recientemente, sobretudo en la periferia de las manchas urbanas, son manifiestas las discontinuidades con el resto de la ciudad, debido a la anarquía de los nuevos asentamientos.

Un importante flujo vehicular circula diariamente en el Centro Histórico, tal concentración vehicular está estrechamente vinculada con los motivos de viaje, generados por los usos del suelo y los equipamientos existentes en el Centro Histórico, lo que origina una gran problemática en su viabilidad por lo cual requiere ser estudiada.

Mapa 1
Red vial de la ciudad de Morelia con delimitación del Centro Histórico



Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

El Centro Histórico de la ciudad de Morelia

El Centro Histórico representa el corazón de la ciudad, testimonio vivo de la historia local, sitio de grandes acontecimientos sociales y políticos, ámbito que se ve enriquecido por la relación física y visual con su patrimonio edificado, su entorno natural y la presencia de tradiciones particulares de Morelia.

Esta zona de Monumentos Históricos comprende una arquitectura civil y religiosa que destaca por su monumentalidad y relevancia, construidas entre los siglos XVII y XIX.

En la ciudad de Morelia, Michoacán, se crearon diversos e importantes estilos de construcción, entre los que se encuentra el Plateresco; el cual se puede apreciar en la Iglesia de San Agustín y en el Convento de San Francisco, hoy casa de las Artesanías.

También destacan en estilo Barroco, el Colegio de San Nicolás de 1540; el Museo regional; el Convento de San Agustín de 1566; la Iglesia de La Merced de 1604; el Santuario de Guadalupe de 1708; la Iglesia de Las Capuchinas de 1737; la de Santa Catarina de 1738; la de las Rosas de 1777, dedicada a Santa Rosa de Lima y la Catedral cuya construcción se inició en el año de 1660.

El patrimonio natural del Centro Histórico de Morelia está formado por el contexto físico natural y el natural inducido, con valor ambiental e histórico, en donde destacan por sus características únicas las calzadas arboladas y los espacios abiertos jardineros y forestados.

Las plazas, rincónadas, jardines y callejones son elementos importantes que constituyen puntos de encuentro, esparcimiento y reunión de vecinos y visitantes.

Igualmente es importante destacar el valor ambiental que guarda el entorno natural, como es el caso de la loma de Santa María y los cerros del Panhato y del Quinceo, que además de constituir zonas naturales de gran valor en el entorno de la ciudad constituyen remates visuales desde diferentes puntos del Centro Histórico y son el marco de la ciudad.

Delimitación de la zona del Centro Histórico

La zona de Monumentos Históricos está formada por 219 manzanas, en donde se ubican un total de 1704 obras que por determinación de la ley son monumentos históricos.

La zona del Centro Histórico de la Ciudad de Morelia comprende 489.30 hectáreas (ver Mapa 2). Dentro de esta zona queda incluida la zona de Monumentos Históricos, con 265.63 hectáreas, y su "entorno" con 216.67 hectáreas. El entorno comprende la Zona de Transición (delimitada en 1991), la cual se encuentra entre la zona de Monumentos Históricos y las zonas habitacionales de nuevos desarrollos, y parte de las colonias que se señalan por sector a continuación:

1. Sector Republica: colonias Mauricio Martínez e Industrial;
2. Sector Revolución: colonias Obrera, Infonavit Plan de Ayala e Independencia;
3. Sector Nueva España: colonias 5 de Mayo, Vasco de Quiroga, Eréndira, Chapultepec Norte, Cuauhémec y Ventura Puente;
4. Sector Independencia: colonias Juárez, Molino de Parras e Infonavit El Pipila.

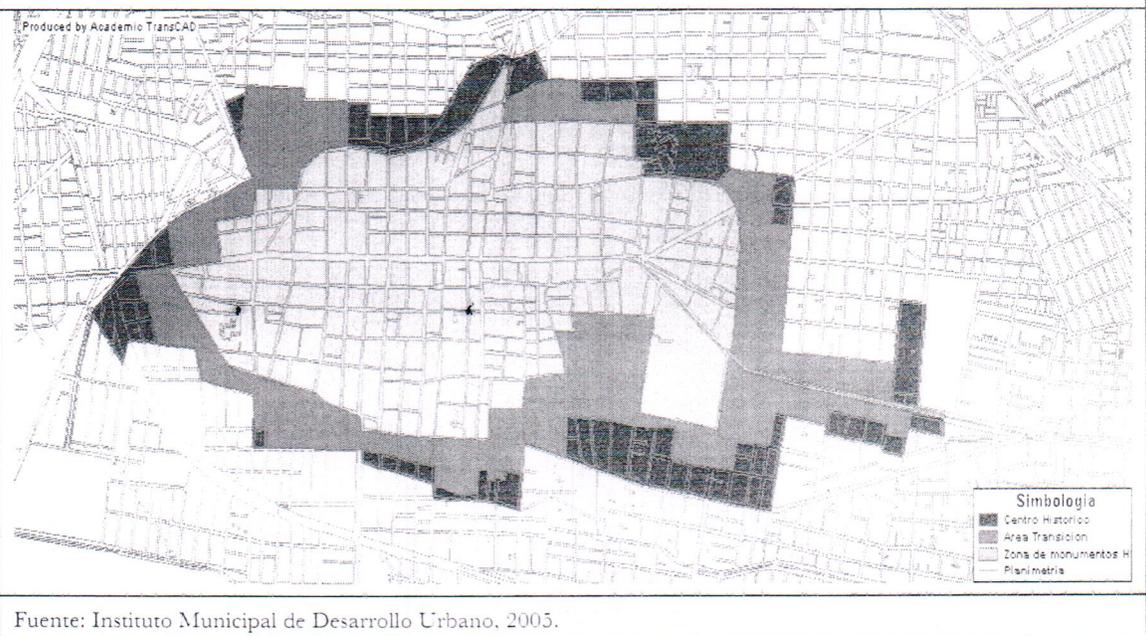
Este patrimonio comunitario, constituye además un recurso material, fundamental para el desarrollo económico de la ciudad. En las zonas centrales de la ciudad se concentran las actividades comerciales, político-administrativas, educativas, recreativas y culturales de la misma, lo que genera un constante estímulo al incremento del costo del suelo y a la especulación inmobiliaria. El interés creciente por aprovechar la rentabilidad del suelo en el Centro Histórico, estimula los cambios de uso que expulsan a la población residente y que generan el deterioro del patrimonio edificado.

Estructura del Centro Histórico

Traza de sectores y barrios

La estructura del Centro Histórico se conformó con base en los ejes trazados a partir del punto más alto del valle de Guayangarco, en donde se ubicó la Catedral de Morelia, con sus plazas Melchor Ocampo, al oriente, y Juárez, al poniente. Estos ejes se identifican actualmente como las avenidas

Mapa 2
Delimitación de la zona del Centro Histórico



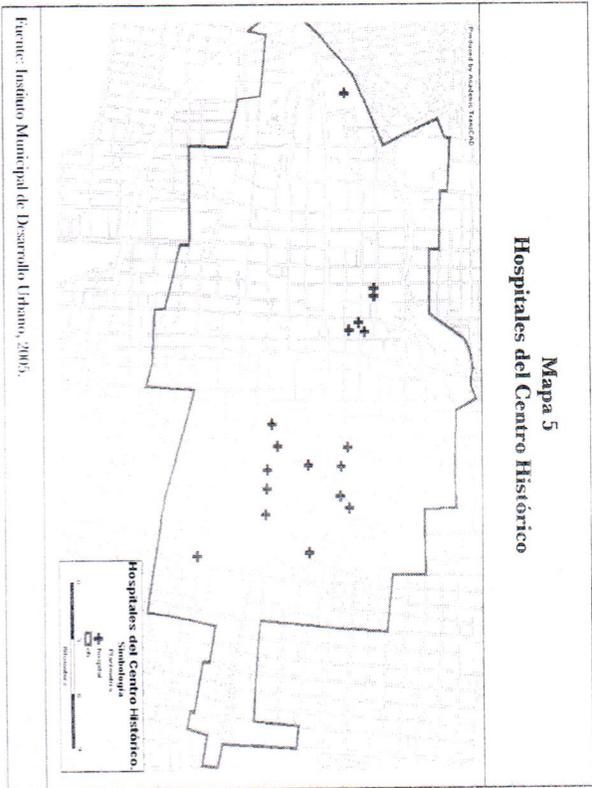
Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

Mapa 4 Actividades en el Centro Histórico



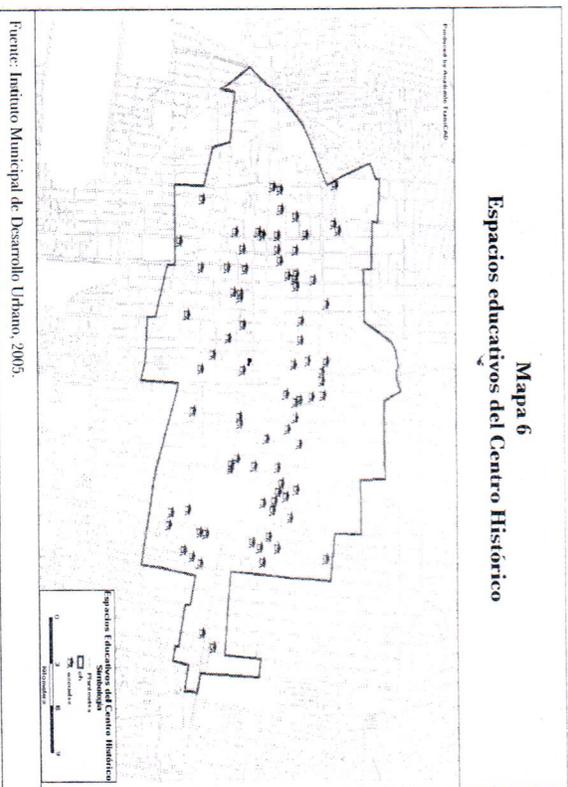
Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

Mapa 5 Hospitales del Centro Histórico



Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

Mapa 6 Espacios educativos del Centro Histórico



Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

Uso de suelo

En la zona de Monumentos Históricos el uso de suelo es como sigue: 30% habitacional, 23% usos mixtos, 12% equipamiento y espacios abiertos, y 23% de vialidad.

Equipamiento urbano

El equipamiento urbano es uno de los componentes fundamentales del Centro Histórico, con gran importancia por los impactos que genera en el uso del suelo y en el desarrollo social y económico de la ciudad de Morelia.

Dentro del área de estudio, el equipamiento urbano ocupa 57.92 hectáreas, de las cuales 23.92 se ubican dentro de la zona de Monumentos Históricos y las 34.00 hectáreas restantes en la Zona de Transición. El desglose por cada subsistema, se resume en el Cuadro 1.

Cuadro 1
Equipamiento urbano: Áreas por subsistema

Subsistema	Zona de Monumentos		Área de transición		Centro Histórico	
	Ha	%	Ha	%	Ha	%
Educación	9.52	39.8	14.9	43.9	24.4	42.2
Salud	1.42	5.90	4.33	12.70	5.75	9.90
Educación religiosa	0.34	1.40	0.12	0.40	0.46	0.80
Cultura	2.24	9.40	0.00	0.00	2.24	3.90
Salud	1.42	5.90	4.33	12.70	5.75	9.90
Asistencia pública	1.49	6.20	0.12	0.40	1.61	2.80
Abasto	2.04	8.50	3.71	10.90	5.75	9.90
Comunicaciones	0.39	1.70	0.16	0.50	0.55	0.90
Transporte	1.88	7.80	0.15	0.40	2.03	3.50
Recreación	0.99	4.20	1.61	4.70	2.60	4.50
Gobierno	0.00	0.00	4.81	14.20	4.81	8.30
Deposito	3.33	13.9	1.98	5.80	5.31	9.20
Seguridad pública	0.28	1.20	0.00	0.00	0.28	0.50
Militar	0.00	0.00	1.61	4.70	1.61	2.80
Gasolineras	0.00	0.00	0.47	1.40	0.47	0.80
Total	23.92	100.00	34.00	100.00	57.92	100.00

Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano.

Destaca el concepto de educación, el cual representa el 42% del área total del equipamiento. El mapa 6, muestra la distribución de los espacios educativos en el Centro Histórico. Le siguen los conceptos relativos a abasto (10%), salud (9.9%) y gobierno (9.2%), los cuales son elementos importantes debido a que su funcionamiento genera una gran cantidad de movimientos vehiculares y peatonales.

Por las características de la planta escolar, se percibe una amplia cobertura de las necesidades educativas locales e incluso regionales. Se estima que hay una población escolar total mayor a 46,000 alumnos, que diariamente generan alrededor de 35,000 viajes adicionales a la zona del Centro Histórico. La ubicación de algunas instalaciones escolares (ver Mapa 6) genera conflictos de funcionamiento en la zona.

La distribución de los mercados y tiendas de autoservicio dentro del Centro Histórico, se muestran en el Mapa 7, Los principales mercados son: Independencia, Revolución, Auditorio, Nicolás Bravo, Vasco de Quiroga, Mercado de dulces y artesanías, y Mercado de comidas en la Plaza San Agustín. La descripción de tales mercados se presenta en el Cuadro 2.

Cuadro 2
Equipamiento de abasto

Subsistema	Zona de Monumentos		Área de transición		Centro Histórico	
	Ha.	%	Ha.	%	Ha.	%
Educación	9.52	39.8	14.9	43.9	24.4	42.2
Salud	1.42	5.90	4.33	12.7	5.75	9.90
Educación religiosa	0.34	1.40	0.12	0.40	0.46	0.80

Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano.

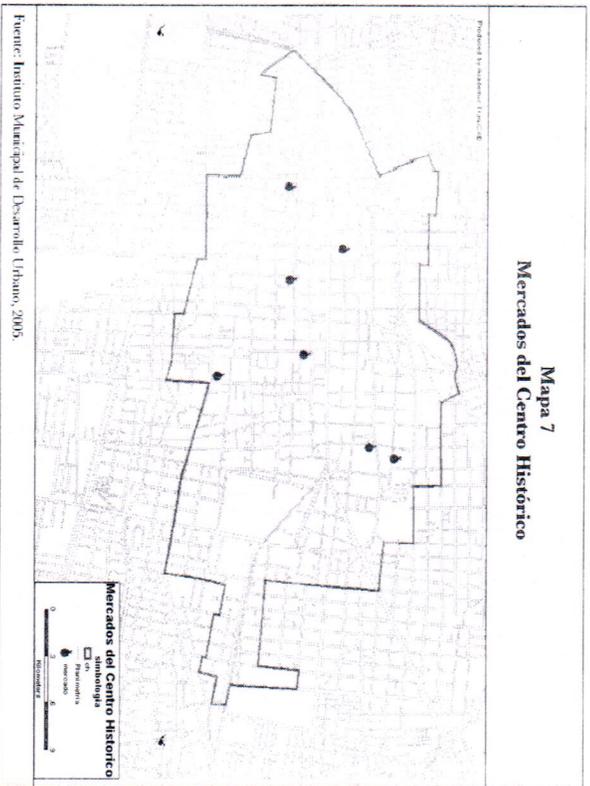
En el Centro Histórico se encuentran también la tienda de autoservicio Comercial Mexicana Centro, al surponiente, y la tienda del Instituto de Seguridad Social al Servicio de los Trabajadores del Estado, al norponiente, las cuales atraen compradores de otras zonas que no cuentan con este servicio.

Es importante señalar la presencia de tianguis en el entorno inmediato de la zona de Monumentos Históricos, algunos permanentes y otros que funcionan uno o dos días a la semana. Los más importantes se describen en el Cuadro 3.

Cuadro 3
Tiangüis en la zona de estudio

Tiangüis	Ubicación	Número de puestos	Terreno (m ²)	Observaciones
Auditorio	Entorno auditorio Municipal	1,800	22,000	Los Domingos
Zanora	Calle Zanora	148	2,188	Los Jueves
Total		1,948	24,188	

Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano, 2005.

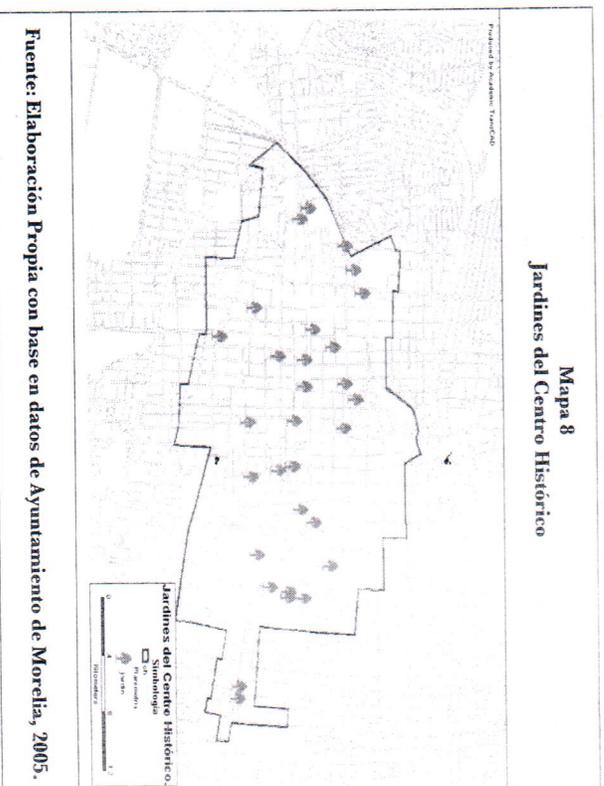


En el subsistema de transportes, la ciudad de Morelia cuenta actualmente con varias terminales de autobuses urbanos y foráneos. En la zona del Centro Histórico se han identificado cuatro:

1. Dos al norte sobre las calles de 5 de febrero y Avenida Del Trabajo,
- y
2. Dos al sur en las calles Lago de Chapala y Lago de Tequesquiteño.

Los aspectos funcionales de las terminales de autobuses se consideran adecuados, sin embargo el impacto que generan en su entorno requiere una adecuada evaluación, por ejemplo para considerar la propuesta de reubicación.

En el subsistema de recreación, cabe recalcar que una de las características de la traza original del Centro Histórico son sus espacios abiertos, entre los que destacan las plazas, atrios y jardines. Plaza de Armas, Jardín del Conservatorio de las Rosas, Plaza de San Francisco, Plaza de San Agustín, Plaza de San José y Plaza de la Soterraña, entre otras). La ubicación de los principales jardines del Centro Histórico se muestra en el Mapa 8. El Bosque Cuauhémoc es un espacio patrimonial que ha conservado por muchos años la importante función de espacio abierto arbolado, sin embargo la ocupación y las alteraciones que ha sufrido con la instalación de nuevos equipamientos, ha reducido el área verde con que contaba originalmente.



Otros elementos relativos a la oferta de recreación son los cines situados dentro de la zona de estudio: Multicinemas Morelia Centro, Cinema Arcadia, Teatro Ocampo y el Corral de la Comedia.

En el subsistema gobierno y administración pública, debido a la función de cabecera municipal y estatal, la planta de oficinas gubernamentales en el Centro Histórico ocupa 7.20 hectáreas. Destacan las oficinas alojadas en el Palacio de Gobierno, las municipales dispersas en varios edificios, las del Palacio Federal, y las estatales que ocupan gran parte del Palacio Clavijero (ver Mapa 4).

Red vial y estacionamiento

La estructura vial del Centro Histórico de Morelia se conforma por calles que conservan en general su trazo y sección original, lo que constituye parte de su patrimonio. Esta traza establece una retícula ortogonal que se interconecta con un circuito perimetral a la zona de Monumentos Históricos.

La demanda de estacionamiento en el Centro Histórico es importante, agudizándose en la zona de Monumentos Históricos por la concentración de usos mixtos y la presencia de inmuebles monumentales que carecen de estacionamientos. Las estimaciones de demanda de estacionamiento, efectuadas por el Instituto Municipal de Desarrollo Urbano de Morelia, se muestran en el Cuadro 4.

Cuadro 4 Demanda normativa de estacionamiento			
Demanda	Zona de monumentos	Zona de transición	Total estimado
Por vivienda	3,288	3,155	6,443
Por comercio	4,055	2,083	6,138
Por oficinas	1,118	197	1,315
Total	8,461	5,435	13,896

Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano.

Transporte público de pasajeros

El sistema de transporte colectivo se compone de: a) 13 rutas con 41 ramales del transporte colectivo urbano de Morelia, las cuales funcionan con unidades tipo combi; y b) 53 rutas urbanas y suburbanas dependientes del transporte público de Michoacán, las cuales funcionan con unidades tipo microbuses, minibuses y camionetas.

De acuerdo con los datos proporcionados por la Secretaría de Transporte Público, existen 13 agrupaciones de taxistas registradas. No existe un censo de las unidades de taxis que circulan por la ciudad de Morelia, sin embargo de acuerdo con los comentarios de los propios taxistas, se estiman alrededor de 5,000 prestadores de este servicio.

Referencias urbanas

La ciudad de Morelia, trazada a partir de un monúcleo, con ejes norte-sur y oriente-poniente, manifiesta en el análisis de su estructura visual, un deliberado acento en el tratamiento de los remates y referencias urbanas.

En torno a la Catedral, elemento de mayor relevancia, existe un conjunto de edificaciones religiosas que de alguna manera determina la estructura de los barrios. Los edificios religiosos que destacan notablemente en el paisaje urbano son: La Merced, La Compañía de Jesús, Santa Rosa de Lima y El Carmen, al norponiente; San José, San Juan y Las Monjas, al nororienté; San Agustín y las antiguas capillas de Cristo Rey y Santo Niño, al surponiente (ver Mapa 4).

Otras referencias actuales son edificaciones de alturas relevantes como: la torre del Instituto Mexicano del Seguro Social, Telefonos de México, el Hotel Presidente, la Fuente de las Tarascas y el Hotel del Bosque.

Para tener una visión más completa de la imagen urbana del Centro Histórico, se tienen que estudiar por separado sus espacios públicos, sus sendas y ejes de valor formal, y sus elementos destacados.

Al interior del Centro Histórico se presenta una imagen bastante homogénea, la cual se va haciendo heterogénea hacia los bordes. Varias de estas zonas presentan problemáticas similares, particularmente las zonas de borde del Centro Histórico.

Identificación de la problemática

La concentración de servicios en el municipio de Morelia y en particular en su Centro Histórico, genera diversos problemas que contribuyen de forma directa al deterioro de la ciudad. En esta parte se identifican estos problemas, sobre todo los relacionados con el deterioro de la vialidad. Primero se identifican los problemas generales del Centro Histórico (imagen urbana, uso de suelo, vivienda, transporte y vialidad, espacios públicos, equipamiento, medio ambiente y patrimonio edificado); posteriormente se analiza la relación entre el equipamiento y los problemas de vialidad, así como la problemática derivada de la estructura vial. Finalmente se aborda la forma en la que el mejoramiento de la vialidad podría contribuir a la protección del Centro Histórico.

Ingeniería

En los accesos al Centro Histórico y en torno a las plazas y a los principales mercados, se presenta una imagen urbana muy deteriorada (existen corredores comerciales y calles con invasión de vendedores en la vía pública). La señalización comercial desordenada y sin normatividad sin duda contribuye al deterioro de la imagen urbana, al igual que la proliferación de anuncios panorámicos, principalmente en los inmuebles colindantes a las vialidades de acceso al Centro Histórico, el tránsito intenso, la falta de áreas de estacionamiento, el amblantaje y la basura. Otros problemas no menos importantes son: los vagabundos, el alcoholismo, los señáforos que no se ven, problemas con agentes de tránsito y la preferencia que se les da a los visitantes extranjeros.

Problemática general del Centro Histórico

Población

La población está disminuyendo con una tasa de -3.45%, dentro de la zona de monumentos históricos. De continuar esta tendencia se puede esperar un Centro Histórico altamente terciarizado y despoblado en sus partes centrales.

Uso de suelo

Los cambios de uso de suelo, vivienda por comercio, y la plusvalización del suelo habitacional, ha desplazado la población. La tendencia es incrementar los costos del suelo, impulsando la rentabilidad de usos comerciales en detrimento de la vivienda particularmente de ingresos medios y bajos.

Hay gran concentración de usos comerciales en el eje de la Avenida Madero y su entorno, a lo largo del eje Lázaro Cárdenas-Manuel Muñiz y a lo largo de la calle Vasco de Quiroga en su liga con el Mercado Independencia (ver Mapa 4).

Vivienda

En 1990 se estimó que había un total de 11,683 viviendas y para 1995 se estimaron 11,003, lo que representa una pérdida anual de 136 viviendas (1360 viviendas a 2005).

Existen 14 vecindades con un total de 118 viviendas que, en su mayoría, requieren de mejoras y mantenimiento; algunas de ellas están en estado crítico.

La vivienda existente en las colonias y barrios de la parte media y la periferia del Centro Histórico está resintiéndose la tendencia de cambio de uso del suelo.

Vialidad y transporte

Existe un flujo vehicular importante de cruce en el Centro Histórico, que requiere canalizarse por vías alternas laterales.▶

El tránsito vehicular se entorpece seriamente en las vialidades primarias, debido al estacionamiento en la vía pública (algunas veces a ambos lados). Además existen intersecciones conflictivas que requieren señáforos.

La concentración vehicular está estrechamente vinculada con los motivos de viaje generados por los usos y los equipamientos del Centro Histórico. Existe una gran concentración de rutas de transporte, en

prácticamente toda la traza del Centro Histórico. La situación se hace crítica en los nodos de mayor actividad, en la cercanía de equipamientos escolares y de abasto, y en las horas pico de entradas y salidas de los equipamientos y oficinas.

Uno de los principales problemas que ocasionan los taxistas es que, al hacer una parada para subir o bajar su pasaje, no se acercan a la acera sino que se estacionan en doble fila reduciendo así la capacidad de las vialidades.

Espacios públicos

Los espacios públicos de la ciudad de Morelia tienen elementos notables, de gran calidad formal y ambiental, que estructuran a la misma y constituyen áreas fundamentales para la apreciación de la edificación patrimonial de la ciudad. Complementariamente, estos espacios son el punto de encuentro, recreación y relación social de su población.

A este respecto, es fundamental señalar la importancia que tiene la recuperación de los espacios públicos para el bienestar y esparcimiento de la población local y visitante.

Equipamiento

Existe concentración de equipamientos regionales en el Centro Histórico, particularmente de abasto (Mercados Independencia y Revolución), educación y salud, y concentración de oficinas públicas y privadas.

Lo anterior genera una gran concentración de población flotante con la consiguiente problemática de transporte, demanda de estacionamiento y carga vehicular en las vialidades.

Medio ambiente

Por la problemática general descrita, existen áreas y zonas dentro del Centro Histórico con un gran deterioro ambiental. Existe contaminación visual, basura, contaminación atmosférica y molestias auditivas generadas por congestionamientos en las vialidades.

El Bosque Cuauhémoc ha sufrido ocupación y alteraciones debido a la instalación de nuevos equipamientos, lo cual ha reducido el área verde con que contaba originalmente. Este bosque presenta características de descuido en su flora y fauna, y parece tener pérdida de humedad en el subsuelo con el peligro consiguiente de la pérdida de este espacio de alto valor ecológico y paisajístico. Entre los trastornos que ha sufrido el bosque están: el deterioro de la canchera, la suplantación de arbolado con especies diferentes a las que albergaba originalmente y que correspondían más al clima de la ciudad, infecciones por hongos en sus árboles, carencia de agua de riego y falta de mantenimiento. Un punto importante es que la aviñana existente, aves de especie rara, se encuentran en peligro de extinción a causa de todo lo antes señalado y por la contaminación ambiental.

Hay gran escasez de arbolado en vialidades de barrios y colonias, particularmente en las vialidades primarias.

Patrimonio edificado

El patrimonio edificado presenta fuerte deterioro. Demoliciones, alteraciones, graffiti, ambulante y falta de aplanados originales, contribuyen seriamente a este deterioro.

Se requiere explorar racionalmente las posibilidades de reutilización y rescate con rentabilidad adecuada e interesante para el propietario, proyectos que combinen usos habitacionales con comercios, restaurantes o servicios al turismo. Se requiere proteger la arquitectura vernácula y popular.

La plusvalización del suelo está estimulando cambios de uso que pueden alterar las características del patrimonio edificado.

Se requiere una política institucional, acciones y programas integrales para la protección y conservación del patrimonio edificado.

Análisis de la problemática

Los principales problemas que contribuyen al deterioro del Centro Histórico de Morelia se pueden resumir como sigue:

- I. Alta concentración de vehículos y operación deficiente del tránsito vehicular.

2. Elevada concentración de servicios, tanto administrativos, de abasto, comerciales, de salud y educación en un área muy restringida.
3. Concentración de rutas de transporte colectivo urbano y suburbano en el **Centro Histórico**.
4. Tendencia al cambio de uso del suelo, principalmente de habitacional a comercial u oficinas.
5. Expulsión de la población del centro de la ciudad.

Los problemas A y C están relacionados, de una u otra forma, directamente con el transporte y la vialidad, y aunque los problemas B, D y E se refieren al uso de suelo, éstos indirectamente también repercuten en la vialidad.

Específicamente, los problemas más relevantes dentro de la zona del **Centro Histórico** con respecto a la ocupación del suelo son:

1. Tendencia de cambio de uso del suelo habitacional a comercial y mixto, dentro del área central de la zona de Monumentos Históricos y a lo largo de los corredores de las Avenidas Lázaro Cárdenas - Manuel Muñiz - Mariano Michelena y Héroes de Nocupétaro.
 2. Plusvalización del suelo en la zona, lo que genera cambios de uso habitacional a comercial y la consecuente expulsión de población.
 3. Concentración de usos comerciales y mixtos en la zona central, lo cual produce demanda de áreas de estacionamiento.
 4. Concentración de equipamientos, principalmente en los rubros de educación, salud y abasto, en el ámbito urbano y regional, lo que genera un importante número de viajes, así como de paraderos del transporte colectivo.
 5. Presencia importante de equipamiento regional de oficinas de gobierno, lo que genera demanda de áreas de estacionamiento.
 6. Usos incompatibles por riesgo y contaminación: talleres mecánicos, industrias, baños públicos, gasolineras.
 7. Localización de terminales de autobuses regionales y de carga, lo que genera impactos importantes en su entorno, como concentración vehicular, saturación de la red vial y contaminación ambiental.
- Estos problemas se deben en gran parte a la concentración de todo tipo de equipamiento urbano en el **Centro Histórico** de Morelia.

Relación entre equipamiento y problemas de vialidad

La concentración de equipamientos regionales en el **Centro Histórico** de Morelia, particularmente de abasto, educación y salud, además de la gran concentración de oficinas públicas y privadas, genera gran cantidad de población flotante con la consiguiente problemática de transporte, demanda de estacionamiento y carga vehicular en las vialidades.

Se estima que la población escolar superior a 46,000 alumnos, genera diariamente alrededor de 35,000 viajes adicionales a la zona del **Centro Histórico**. Además, la ubicación de algunas instalaciones escolares (ver Mapa 6), genera conflictos de funcionamiento en la zona, por la presencia de rutas de transporte entorno a las escuelas.

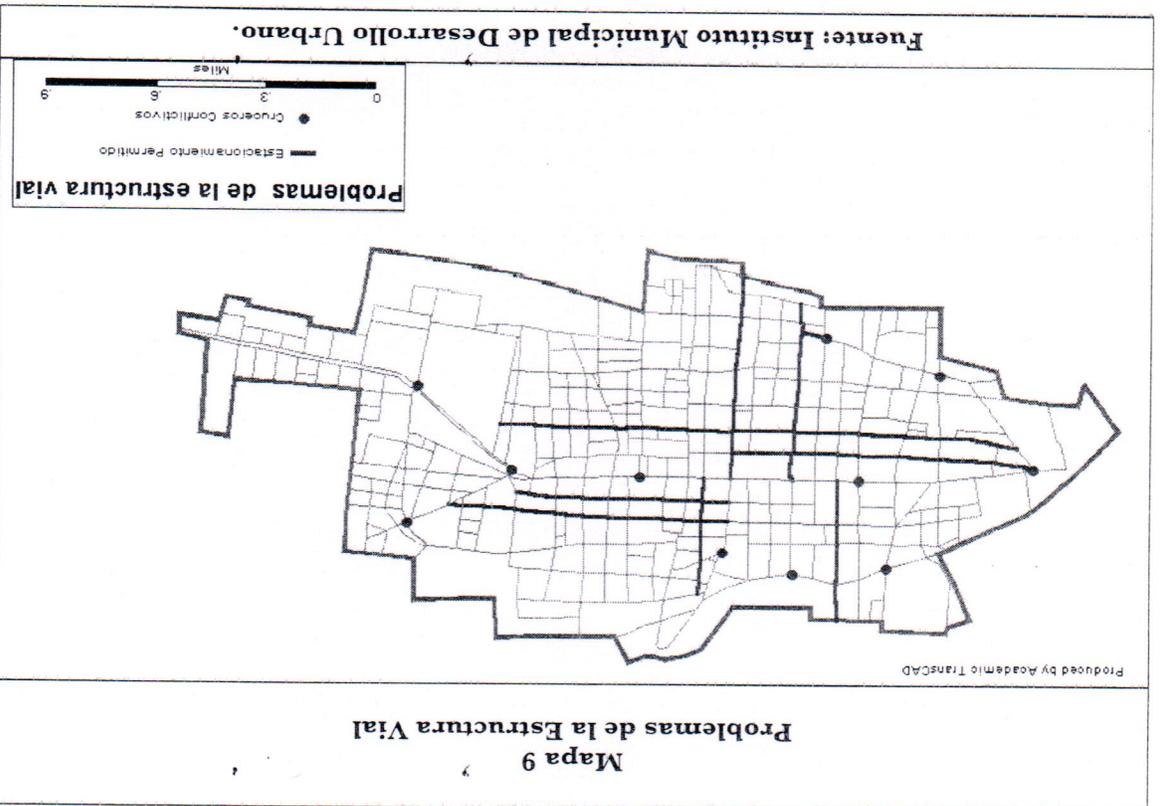
Los principales impactos negativos de los mercados ubicados en el **Centro Histórico** son por un lado, el ambulante, por otro, los conflictos viales generados por las operaciones de carga y descarga. Generalmente se realizan movimientos de carga y descarga durante todo el día, produciendo una afluencia constante de camiones, que atraviesan la ciudad o que van a las poblaciones cercanas, ocasionando serios conflictos viales. De acuerdo con el Reglamento de Mercados (18 de mayo de 1973), el horario de carga y descarga es de las 18:00 a las 8:00 horas, pero éste no se cumple.

↳ La planta de oficinas gubernamentales en el **Centro Histórico** también provoca una gran afluencia de usuarios a la zona centro.

Problemas de la estructura vial

Problemas relevantes de la estructura vial del **Centro Histórico** son la reducción de la capacidad vial y los crueros conflictivos (ver Mapa 9). Específicamente, los principales problemas son los siguientes:

- a) Reducción de la capacidad vial por estacionamiento en uno y dos cordones de aceras. Destacan las calles:
 1. Gómez Farías, Abasolo, Morelos Sur y Pino Suárez, en dirección norte-sur, y
 2. 20 de Noviembre, Águiles Serdán, Allende, Corregidora y Antonio Alzate, en dirección oriente-poniente.



b) Cruces conflictivos y peligrosos en (ver Mapa 9):

1. Héroes de Nocupétaro con Guadalupe Victoria y Guillermo Prieto;
2. Avenida Morelos Norte y Avenida del Trabajo;
3. Avenida Madero con Mariano Michelena, Andrés Quintana Roo, Vicente Santa María, Plaza de Las Tarascas y Avenida Tata Vasco;
4. Avenida Acueducto y Avenida Ventura Puente; y
5. Manuel Muñiz con Cuautla y Plaza Carrillo.

Protección del Centro Histórico mediante el mejoramiento de la vialidad

A todo habitante o visitante de cualquier ciudad afectan de una u otra forma los problemas de vialidad, ya sea como conductor que como usuario del servicio de transporte público de pasajeros; y cada día cobra mayor importancia el binomio población-vehículo automotor. No se puede negar esta realidad y no queda más que acostumbrarse a ella, pero es necesario prestarle mayor atención.

Para empezar, un estudio de la Vialidad puede servir, entre otras cosas, para conocer cómo mejorar el flujo vehicular, disminuyendo en consecuencia los tiempos de recorrido y los costos de operación de los vehículos. Entonces, si se sabe que es necesario estudiar esta problemática, ¿por qué no comenzar, buscando soluciones e integrando esfuerzos que permitan agilizar el flujo en las vialidades de nuestra ciudad?

Un estudio con objeto de conocer y analizar la problemática de la vialidad del Centro Histórico de la ciudad de Morelia, puede servir para plantear recomendaciones viables de aplicación que contribuyan a la solución de los problemas actuales de tráfico.

Algunas recomendaciones viables de aplicación en la zona del Centro Histórico estarían orientadas al mejoramiento de la gestión del tráfico en dicha zona, con los consecuentes beneficios que esto traería, tales como:

1. El mejoramiento del flujo vehicular;

2. El alboroto en los tiempos de recorrido y en el costo de operación de los vehículos;
3. La disminución del impacto ambiental; y
4. La disminución de puntos conflictivos y de accidentes.

Otras recomendaciones estarían orientadas al mejoramiento de la planificación en materia de transporte. Aquí se incluyen modificaciones en la estructura vial, tales como sentidos de las calles y restricciones de estacionamiento y de ocupación de la vía pública; así como planificación del mantenimiento de los pavimentos de las vialidades. También aquí se incluyen restricciones a la circulación en el Centro Histórico según tipo de vehículo.

A su vez, la puesta en práctica de estas recomendaciones contribuiría a la conservación de la zona (conservación de pavimentos y monumentos históricos) y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y visitantes (menor contaminación y stress), ayudando así a la protección del Centro Histórico de Morelia.

Muchos análisis para el mejoramiento de la vialidad podrían hacerse, pero en este trabajo éstos quedan restringidos debido a la carencia de información confiable, sin embargo cuando es así, se señala cuál es la información que se requiere para llevarlos a cabo.

Conclusiones

En el problema vial del Centro Histórico, debido a que son varias variables las que intervienen (Imagen Urbana, Patrimonio Edificado, Población, Uso del Suelo, Vivienda, Vialidad y Transporte, Espacios Públicos, Infraestructura, Medio Ambiente), nos obliga a elegir, las principales variables que deben ser tomadas en cuenta y en cuya solución se deben de basar las subsecuentes. En otras palabras, dada la problemática del Centro Histórico, ¿qué es lo más importante por estudiar?

Bibliografía

- CAL Y MAYOR R. Rafael, Cárdenas G. James, 1994, *Ingeniería de Tránsito Fundamentos y aplicaciones*, 7ª Edición, editorial Alfa Omega.
- DURAND Flores, Daniel, 1996, *Estudio vial para la Ciudad de Morelia*, Proyecto 8.2 de la Coordinación de la Investigación Científica de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DEL ESTADO DE MICHOACÁN, 1997, *Desarrollo Urbano Regional y Ciudades Medias en México*, CIDEM, UMNSH, Morelia, Michoacán, 285-389.
- DÁVILA Murguía Carmen Alicia, Cervantes Sánchez Enrique, *Desarrollo Urbano de Valladolid-Morelia 1541-2001*.
- GIDEON, Golany, 1985, *Planificación de Nuevas Ciudades*, Editorial Limusa, México, D. F.
- Instituto de Desarrollo Municipal, 1991, *Plan Director de desarrollo Urbano del Centro de Población de Morelia*, Michoacán, Morelia, Michoacán.
- Instituto de Desarrollo Municipal, 1997, *Programa Parcial del Centro Histórico*, Morelia, Michoacán.
- KRUECKEBERG & SILVERS, 1985, *Análisis de Planeación Urbana*, Editorial Limusa, México, D. F.
- RAMÍREZ Romero, Esperanza, 1994, *Las Zonas Históricas de Morelia y Pátzcuaro ante el TLC*, Instituto Michoacano de Cultura – UMNSH, 54-69.