

MTRA. María de Jesús Gómez Cruz
Directora de la División de Ciencias y Artes para el Diseño
UAM XOCHIMILCO

INFORME FINAL DE SERVICIO

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, GERENCIA JURÍDICA, UBICADO EN AV.
ARCOS DE BELÉN N° 15 COLONIA CENTRO, DELEGACIÓN CUAUHTÉMOC C.P.
06070

PERIODO: 01 DE AGOSTO DE 2014 AL 03 DE FEBRERO DE 2015

PROYECTO: APOYO A LA COMUNIDAD Y A USUARIOS DE LAS DIFERENTES
LÍNEAS Y ÁREAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (S.T.C)

CLAVE: 011.11.2012

CARRERA: Arquitectura

MALTOS ESQUIVEL LUIS ENRIQUE

MATRICULA: 210326557

LICENCIATURA: ARQUITECTURA

DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO

TEL: 54-29-42-65

CEL: 55-23-00-81-53

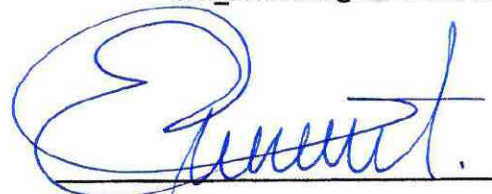
Luis_27maltos@hotmail.com


Lic. GABRIELA ROSAS SALDAÑA

ENCARGADA DE LA COORDINACIÓN
DE PRESTACIONES

Lic. Guadalupe Estrella Quintero

01 ABR 2015	
NOMBRE:	
HORA:	



Mtro. JUAN MANUEL
EVERARDO CARBALLO CRUZ
ASESOR INTERNO

1.1 INTRODUCCIÓN

¿QUÉ ES EL SERVICIO SOCIAL?

Desde mi perspectiva el servicio social es una actividad eminentemente formativa y de servicio, es decir, por un lado afirma y amplía la información académica que recibimos como estudiantes y además permite fomentar en él una conciencia de Solidaridad con la sociedad. Así también el Servicio Social es una estrategia educativa en su más amplio sentido, es una práctica integral comprometida con la sociedad que permite consolidar la formación, así como para mejorar los mecanismos que conducen a disminuir las desigualdades sociales propiciando mayores oportunidades para un desarrollo individual y comunitario.

¿PARA QUÉ HACER EL SERVICIO SOCIAL?

De esta manera ayudamos a un sector público determinado, en la mayoría de los casos por un bien social.

Practicamos lo aprendido a lo largo de nuestra carrera en un ámbito real.

Contribuimos a que nuestra Universidad se vincule con la sociedad.

Nos realizamos como ser humano ya que aprendemos más, para Servir de manera más adecuada a lo largo de nuestra vida.

Se fomenta la conciencia de solidaridad, compromiso y reciprocidad social por la educación recibida por parte de la universidad.

Se promueven actitudes reflexivas, críticas y constructivas ante la problemática social, ampliando y Evaluando los conocimientos.

1.2 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECIFICOS

- Atender las demandas y problemáticas en materia de diseño que se presentan dentro del organismo del sistema metro.
- Analizar y comprender de manera detallada los predios que se ocuparon para la construcción de la red del metro.
- Estudiar y comprender la normativa vigente para la clasificación y usos del suelo de la ciudad de México.
- Analizar y comprender planos de catastro emitidos por SEDUVI
- Analizar y comprender la información que brinda La Dirección General de Patrimonio Inmobiliario (DGPI).
- Comprender la problemática y virtudes de la construcción de la línea 12 del metro, así como las nuevas estaciones remodeladas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS PLANTEADOS

- Orientar y atender en materia de diseño el proceso de las nuevas instalaciones del metro
- Aplicar los conocimientos adquiridos durante la carrera.
- Ayudar al organismo del metro a mejorar el diseño de las instalaciones existentes
- Apoyar en visitas de obra en las instalaciones de la línea-12
- Apoyar en la visita física y supervisión de las remodelaciones de las estaciones del metro.
- Apoyar en la elaboración de levantamientos físicos y planímetros.
- Apoyar en el levantamiento de planos arquitectónicos
- Apoyar en registros fotográficos.
- Apoyar en el diagnóstico de zonas de riesgo dentro de las instalaciones del metro.
- Levantamiento físico planimétrico y topográfico a predios que ocupa el sistema de transporte colectivo dentro de la red.
- Realización de investigación dentro de las planotecas de los predios que conforman la red.

1.4 ACTIVIDADES DESARROLLADAS

- Levantamiento físico planimétrico y topográfico a predios que ocupa el sistema de transporte colectivo dentro de la red.
- Realización de investigación dentro de las planotecas de los predios que conforman la red.
- Levantamiento físico, planimétrico y topográfico a locales comerciales dentro de la red del sistema.
- Realización del cálculo de las áreas para verificar superficies afectadas de acuerdo al plano de afectación.
- Identificar a los predios que se adquirieron para la construcción de la red del metro (L-12), elaborando croquis de localización y planos de estos, así como los locales comerciales.
- Levantamientos fotográficos de los locales comerciales que se encuentran vacíos o en mal estado.
- Lectura, análisis y comprensión de escrituras y diario oficial del distrito federal con la intención de determinar las superficies reales de los predios que actualmente le corresponden al sistema.
- Propuestas de diseño para las nuevas instalaciones del metro (locales comerciales, S.R., estaciones, etc.)
- Elaboración de planos eléctricos de las instalaciones del sistema
- Revisión y consulta de planos de catastro de la ciudad de México.
- Elaboración de cédulas de registro de línea 12

1.5 METODOLOGÍA DE TRABAJO

En lo que se refiere a las actividades mencionadas en los párrafos anteriores, cabe mencionar que en primera instancia se me otorgó la tarea de llevar a cabo un llenado de cédulas de la línea 12 (ver anexos) correspondiente a los predios que se adquirieron para proyectar las obras de la misma.

El llenado de estas cédulas de edificación consistió precisamente en consultar y capturar información relevante, apoyándome en el uso de escrituras, diario oficial e información de la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario, con la intención de que ayudara de manera fácil, clara y con certeza la ubicación de las afectaciones del sistema.

Este tipo de cédulas a manera de resumen, consiste precisamente en un llenado donde se pone el domicilio, calle, número, código postal, manzana y colonia de donde se aloja la nueva estación del metro, así como su croquis de localización; Para este último se recurre a la herramienta computacional Guía Roji (<http://www.guiaroji.com.mx/>) para su búsqueda.

En otro apartado se prosigue a colocar las medidas documentales que delimitan al predio afectado, es decir, estas medidas se encuentran dentro de las escrituras del predio, que son otorgadas por las notarías públicas del gobierno del distrito federal.

De igual manera se ubica el plano de localización y una foto del inmueble, en algunos casos el antes de la afectación y el después de la afectación.

(Ver anexos 1.1 de cédulas del metro)

Cabe señalar que este tipo de cédulas ayuda a tener un control fácil y ordenado de lo que fue la adquisición y expropiación de los diversos predios que componen la línea dorada y se recurre a ellas cuando se necesitan revisar las colindancias, su ubicación, los metros cuadrados que comprenden y las condiciones físicas en las que el inmueble se encuentra actualmente.

ORGANIZAR E INTEGRAR EXPEDIENTES DE LAS LÍNEAS QUE COMPRENDE LA RED DEL STC DENTRO DE LAS PLANOTECAS.

En lo que se refiere a este punto, consiste precisamente como su nombre lo indica en visitar el archivo correspondiente del sistema para revisar, estudiar y analizar cada uno de los expedientes y planos que comprende la red del metro (desde línea 1 hasta línea 12). De igual manera esta actividad consiste en organizar estos expedientes, es decir, leer escrituras, cédulas de registro, revisar los planos que otorga la dirección general de patrimonio inmobiliario, así como el diario oficial siendo éste último donde se decreta las medidas y colindancias de las estaciones así como la superficie construida y la superficie del terreno, posteriormente se procede a revisar, consultar, analizar e integrar los planos que emite SEDUVI (<http://www.seduvi.df.gob.mx>) y el propio organismo del metro. Cabe mencionar que esta actividad resulta ser cansada y estresante ya que requiere de mucho tiempo para poderlos organizar adecuadamente. Se tienen que leer con mucho cuidado las escrituras para registrar de manera correcta dichos valores y armar así nuevas carpetas que contengan toda la información antes mencionadas de manera actualizada. Debido a que es información confidencial, me reservo a poner imágenes que puedan ilustrar el proceso que yo realice para la organización de los nuevos expedientes del metro.

LEVANTAMIENTOS FÍSICOS, Y PLANÍMETROS DE LOS LOCALES COMERCIALES Y PREDIOS DENTRO DE LA RED DEL SISTEMA.

Esta actividad consiste en visitar un espacio determinado, llámese local comercial, bocas de acceso, estaciones, subestación de rectificación, estacionamientos o edificios administrativos, en el cual se realiza un levantamiento físico (croquis, bocetos, fotografías), el cual será de gran utilidad para elaborar los planos correspondientes de dicho espacio ya de una manera más formal y actualizada (empleo de la herramienta computacional Auto Cad), esto debido a que en algunos de los casos los planos originales no se encuentran disponibles, están deteriorados o se encuentran en otras áreas, entonces lo que hacemos es precisamente, hacer un nuevo plano que se aproxime en la mayor posible al proyecto original. (ver anexos 1.2 sobre la identificación de predios)

En este sentido se organiza un equipo de trabajo de unas 3 personas como máximo, se recurre al sitio de interés y se prosigue a llevar a cabo el levantamiento mediante el uso de una cinta métrica, cámara fotográfica y se hace un registro de las dimensiones a mano así como su respectivo croquis.

Cabe señalar que una de las problemáticas constantes del equipamiento del metro son precisamente las ampliaciones de un determinado espacio. Como ejemplo de ello tenemos el S.R. (subestación de rectificación) del metro Auditorio de la Línea 7 del metro.

Bajo esta premisa la metodología de trabajo utilizada consiste en hacer una visita al espacio afectado para saber sus problemáticas, necesidades y cuál será la superficie más viable por adquirir. Así pues se toman medidas en sitio ya sea con cinta métrica o mediante el uso de estación total con la intención de determinar la superficie real y se realiza un levantamiento fotográfico junto con un video donde se muestra el recorrido correspondiente.

REVISIÓN DE SUPERFICIES AFECTADAS MEDIANTE EL USO DE PLANOS DE CATASTRO

Esta actividad consiste en la búsqueda de todos los predios de las diferentes estaciones y equipamientos del metro en los planos de catastro, apoyándose en las páginas de internet de SEDUVI, google maps y google earth.

Para poder encontrar el predio solicitado primero tenemos que tener la cuenta catastral del predio, la calle, colonia y número, una vez que han sido proporcionados esos datos de manera correcta aparecerán el predio buscado y nos lo indicará en color rosa junto con la superficie total del terreno.

Una vez que ya se ha localizado, se prosigue a realizar el plano pero ya de manera digital y a escala (usando la herramienta computacional Cad), para que de esta manera el sistema guarde dicho archivo y pueda ser utilizado posteriormente para lo que el metro necesite.

Cabe señalar que el uso de planos de catastro son una herramienta de gran utilidad ya que permiten entender de manera fácil la morfología del terreno, sus colindancias y medidas, así también ayudan a realizar nuevas propuestas de las diversas instalaciones del metro. (ver anexos 1.3)

1.6 OBJETIVOS Y METAS ALCANZADAS

Cabe señalar que durante esta breve estancia puedo decir que he alcanzado algunos de los objetivos que se me plantearon desde un principio ya que participe y apoye de manera adecuada en los diversos proyectos del metro que me fueron otorgados, he aprendido una gran cantidad de cosas nuevas las cuales han complementado mi formación personal, también debo decir que cometí errores y que de ellos he aprendido.

De igual manera estos seis meses me ha servido para desenvolverme más como persona y para ganar confianza. He aprendido a trabajar en un equipo multidisciplinario, a tratar a los clientes, resolver problemáticas y ofrecer soluciones de manera inmediata.

Uno de mis objetivos que me hubiera gustado profundizar con más intensidad, fue precisamente la de realizar recorridos y visitas de obra en lo que corresponde al tramo elevado de la línea 12, creo que hubiera sido una experiencia fructífera y de mucho aprendizaje, pero debido a que estaba cumpliendo con un servicio social, no me permitieron realizar dicha actividad, por las cuestiones de seguridad que establece proyecto-metro.

Otro de los objetivos que de igual manera no pude realizar y el cual me hubiera gustado aprender de ello, fueron precisamente las visitas a los túneles del metro, con la intención de revisar posibles Zonas de riesgo en materia de diseño estructural, instalaciones eléctricas, instalaciones hidráulicas entre otras, de igual manera a mi parecer es un punto importantísimo ya que me hubiera gustado conocer más las entrañas del organismo del metro, creo que también hubiera sido una buena experiencia laboral por el hecho de conocer toda esa infraestructura que día a día hace que el metro brinde de manera adecuada su servicio a cada uno de nosotros como usuarios.

1.7 RESULTADOS Y CONCLUSIONES

A manera de conclusión puedo decir que mi estancia durante estos seis meses dentro de las instalaciones del metro ha sido muy agradable, de mucho aprendizaje, de mucho trabajo, estudio y análisis; he aprendido a realizar diversas actividades ya en un ámbito más real, he aprendido a socializar con otro tipo de personas que de igual manera están integradas al gran equipo multidisciplinario de trabajo.

La experiencia hasta este momento ha sido grata, uno se da cuenta del cómo funciona realmente todo el organismo del metro cuáles son sus virtudes y sus defectos. Más sin embargo también uno mismo se da cuenta de la parte oscura del sistema, de aquellas cosas que no están funcionando bien y que son manejadas por personas con poca ética y que solo buscan sus intereses y beneficiarse de ello.

Desde mi punto de vista es gente que no tiene nada que hacer allí pero debido a sus influencias y fuertes amistades sigue laborando y ejerciendo actividades incorrectas.

Así pues este tiempo me han servido de mucho de aprendizaje, reflexión y de crítica a la hora de desempeñar un cargo público y me hace ver la gran responsabilidad y seriedad con la que se debe manejar una situación de esta índole.

En síntesis el servicio social es una etapa de crecimiento, aprendizaje, experiencia, convivencias, de errores, y sobre todo una nueva forma de trabajo donde uno se desenvuelve con otros tipos de personas (abogados, contadores, ingenieros, licenciados, secretarías, administradores, entre otros.) logrando así un gran equipo de trabajo unificado.

1.8 RECOMENDACIONES

El sistema de transporte colectivo es un gran organismo que te permite desempeñar una gran variedad de actividades que van de la mano con nuestra carrera, tales como: levantamientos físicos, diseño de instalaciones, diseño de espacios (locales comerciales en su mayoría), registros fotográficos, estudio de los usos del suelo, análisis de planos catastrales, valor de los predios y su forma de compra-venta, entre otras más actividades. Es por eso que desde mi punto de vista y mi perspectiva yo recomiendo ampliamente el STC para hacer servicio social y no sólo para la carrera de arquitectura sino también para las demás carreras con las que cuenta la universidad como pueden ser administración, contaduría, derecho, mecánica, electrónica, sistemas computacionales, diseño gráfico, diseño industrial y planeación territorial. En este breve tiempo de estancia dentro del organismo del metro me di cuenta de cómo trabaja un gran equipo multidisciplinario. Uno mismo crece como persona, trabajas con personas sumamente capacitadas en su ramo de estudio, uno mismo se desenvuelve en un ámbito social, económico, administrativo, crítico, cultural, artístico, etc. Es por eso que hago amplia la invitación a que los alumnos que ahora van a llevar a cabo su servicio social, contemplen el sistema de transporte colectivo como una opción para aportar los conocimientos adquiridos a lo largo de estos cuatro años en la universidad, realmente hay mucho que aprender, mucho por estudiar y analizar, creo que es una buena propuesta para desempeñar nuestras virtudes y aptitudes como una primera etapa de acercamiento a un ámbito laboral.

1.9 BIBLIOGRAFÍAS

<http://www.guiaroji.com.mx/>

<http://ciudadmx.df.gob.mx:8080/seduvi/>

www.metro.df.gob.mx

[www.om.df.gob.mx/directorio dgpi/](http://www.om.df.gob.mx/directorio_dgpi/)

<https://maps.google.com.mx>

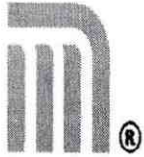
<https://earth.google.es>

www.seduvi.df.gob.mx/

ANEXOS

CÉDULAS DE EDIFICACIÓN

LÍNEA -12



**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION**



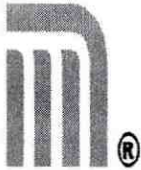
Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:
Corresponde a Línea: Estación:

DOMICILIO

Calle:
Número: Número Interior:
Lote: Manzana:
Colonia:
Delegación:
Entre que calles:
Cuenta Catastral Anterior: Cuenta Catastral Actual:

CROQUIS DE LOCALIZACION





SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION



Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:
Corresponde a Línea: Estación:

TIPO DEL INMUEBLE

Talleres Edificios Plazas Mixto:
Estaciones Subterráneas Estaciones Superficiales Estaciones Elevadas

CLASIFICACION DEL INMUEBLE

Edificio capacitación	<input type="checkbox"/>	Edificio de oficinas	<input type="checkbox"/>	Deportivo	<input type="checkbox"/>
Laboratorio	<input type="checkbox"/>	Edificio técnico	<input type="checkbox"/>	Edificio de salud	<input type="checkbox"/>
Talleres	<input type="checkbox"/>	Nave de depósito	<input type="checkbox"/>	Almacén	<input type="checkbox"/>
Local Comercial	<input type="checkbox"/>	Oficinas	<input type="checkbox"/>	Bodega	<input type="checkbox"/>
Estación de Paso	<input checked="" type="checkbox"/>	Nave Industrial	<input type="checkbox"/>	Paradero	<input type="checkbox"/>
Estación Terminal	<input type="checkbox"/>	Estación de Transbordo	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="text"/>

CLASIFICACION DE LA ZONA

Residencial de Lujo Popular Residencial de 1ª Industrial Residencial de 2ª Comercial

TIPO DE CONSTRUCCION DOMINANTE

Casa Habitación Comercios Edificios de Departamentos Casas y Departamentos Industrias
Mixto:

POBLACION

Densa Normal Escasa

ACCESIBILIDAD DE LA ZONA

Vialidad primaria Vialidad secundaria





**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION**



Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:
Corresponde a Línea: Estación:

INFORMACION DE LA EDIFICACION

Propietario: Aprovechamiento del Inmueble: _____
 Usuario:
 Título de propiedad: _____
 Documentos que amparan el uso o posesión: _____
 Uso específico: _____ Uso potencial/genérico: _____
 Uso actual: _____ Uso de suelo actual: _____
 Nombre del inmueble: _____
 Superficie de terreno: _____ Superficie total construida: _____ Nº de niveles: _____

SERVICIOS

Agua Luz Drenaje Otros

Nº DE NIVEL	NIVEL	DESCRIPCION DEL INMUEBLE	SUPERFICIE EN M ²
SUPERFICIE TOTAL CONSTRUIDA			m ²

SUPERFICIE TOTAL DEL TERRENO m²

CLASIFICACION DE LA CONSTRUCCION

Precaria Económica Media Buena Muy Buena

ESTADO DE CONSERVACION

Ruinoso (Elementos estructurales fracturados, losa y muros caídos, para demoler.)
 Malo (Aplanados caídos, herreria picada, vidrios rotos, muros agrietados, requiere reparaciones.)
 Normal (Humedad en muros y techos, requiere pintura y mantenimiento normal o en general.)
 Bueno (Ha recibido mantenimiento adecuado y esta en perfectas condiciones.)





**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION**



Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:
Corresponde a Línea: Estación:

INFORMACION DEL PREDIO

TOPOGRAFIA

Terreno plano
Con poca pendiente
Con mucha pendiente
Terreno mixto en sus pendientes

FORMA

Regular
Irregular

UBICACION

1 Frente
2 Frentes
3 Frentes
4 Frentes

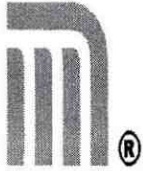
MEDIDAS Y COLINDANCIAS

DOCUMENTALES

ORIENTACION	COLINDANCIAS	MEDIDA
NORESTE	CON EL MISMO PREDIO	15.75
NOROESTE	CON AV. TLAHUAC	41.30
SURESTE	CON EL MISMO PREDIO	15.75
SUROESTE	CON EL MISMO PREDIO	41.30
	SUPERFICIE	651.28 m ²

REALES

ORIENTACION	COLINDANCIAS	MEDIDA
	SUPERFICIE	m ²



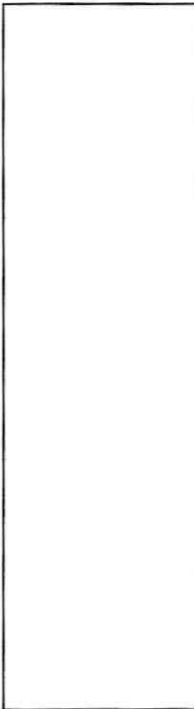
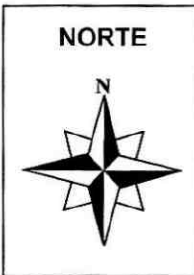
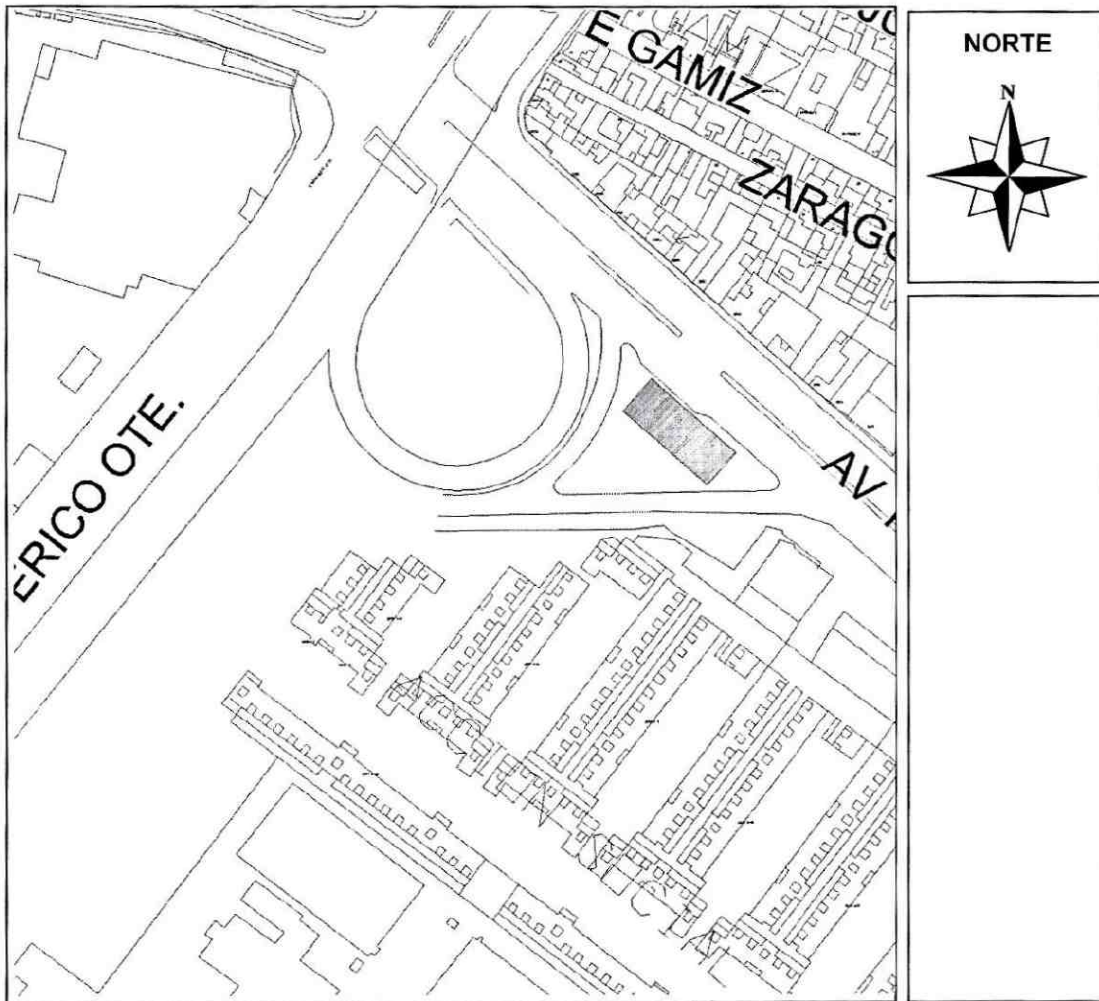
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION

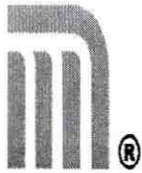


Línea: No. de Cédula:
Correspondencia: Estación:

PLANO DE LOCALIZACION

No. de Hoja:



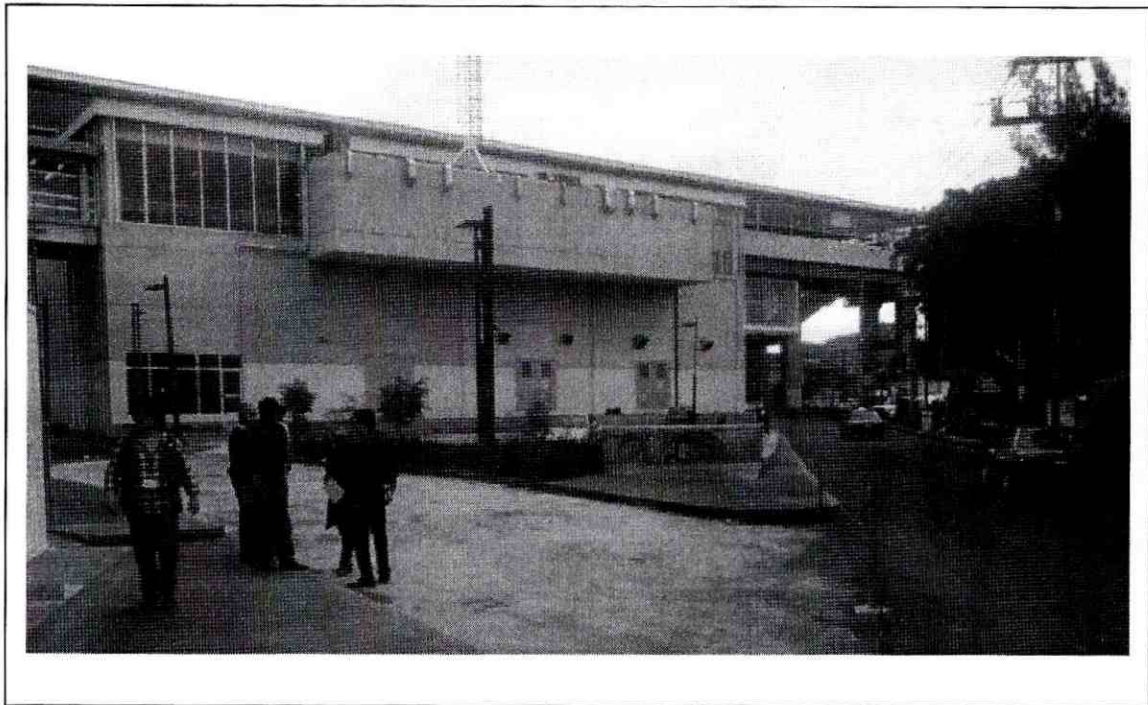


SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION



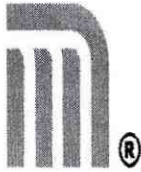
Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:
Corresponde a Línea: Estación:

FOTOGRAFIA DEL INMUEBLE



OBSERVACIONES

Empty rectangular box for observations.



**SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
DIRECCION GENERAL
GERENCIA JURIDICA
COORDINACION DE REGULARIZACION DE BIENES INMUEBLES
CEDULA DE EDIFICACION**



Línea: No. de Cédula: No. de Hoja:

Corresponde a Línea: Estación:

Cuenta Predial: Col. o Corredor Comercial:

SUPERFICIE TOTAL PARA FINES DE PAGO PREDIAL

TERRENO.

TOTAL	NO PAGO	PREDIAL
651.28 m ²	_____ m ²	_____ m ²

DESCRIPCION DEL TERRENO	SUPERFICIE (m ²)	PAGO DE PREDIAL	OBSERVACIONES
TOTAL			

SUPERFICIE PREDIAL DE CONSTRUCCION			OBSERVACIONES
NIVEL	PLANTA	(m ²)	
TOTAL		m ²	

DATOS A TOMAR EN CONSIDERACION

LOCALES COMERCIALES			
NIVEL	CLAVE	NOMBRE DEL LOCAL	SUPERFICIE (M ²)

CONSTRUCCION.

SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE NO PAGO	SUPERFICIE PREDIAL
_____ m ²	_____ m ²	_____ m ²

Fecha de realización: JULIO 2014 Fecha de confirmación: _____ Elaboró: _____
VoBo: _____



REGISTRO FOTOGRÁFICO

ANEXO 1.2 VISITA, LEVANTAMIENTOS Y REGISTROS FOTOGRÁFICOS DE LAS PARCELAS QUE SON PROPIEDAD DEL STC EN TLAHUAC Y COMO ESTÁS ÚLTIMAS SE ENCUENTRAN ACTUALEMNTE.



**REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL ESTADO ACTUAL DEL CETRAM TLAHUAC
(PARADEROS)**



RECORRIDOS Y LEVANTAMIENTOS FISICOS DE LAS PARCELAS EN TLAHUAC, ENTRE EL CONSORCIO CONSTRUCTOR Y GENTE DE LA COORDINACIÓN DE REGULARIZACIÓN DE BIENES INMUEBLES DEL STC.



REUNIÓN ENTRE EL CONSORCIO Y STC – METRO SOBRE LOS USOS Y DESTINACIÓN DE LAS PARCELAS.



LEVANTAMIENTO DEL TERRENO

OBTENCIÓN DE PUNTOS DE REFERENCIA EN LAS PARCELAS

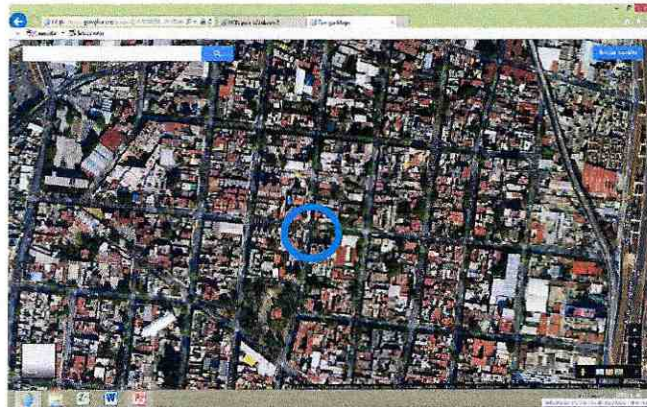


DELIMITACIÓN DE LAS PARCELAS

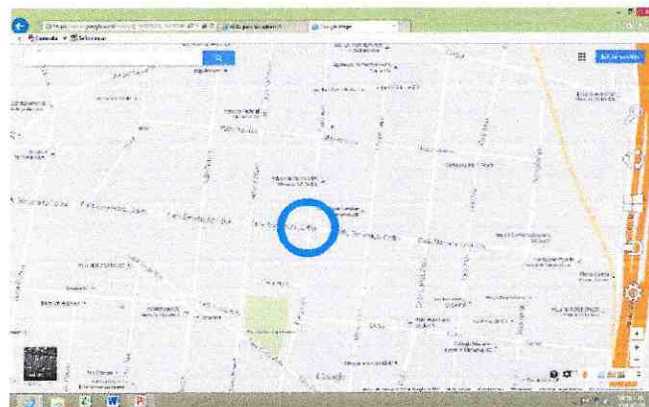
ANEXOS 1.3 IDENTIFICACIÓN DE PREDIOS AFECTADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍENA 12 DEL METRO

IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO
MEDIANTE GOOGLE EARTH.

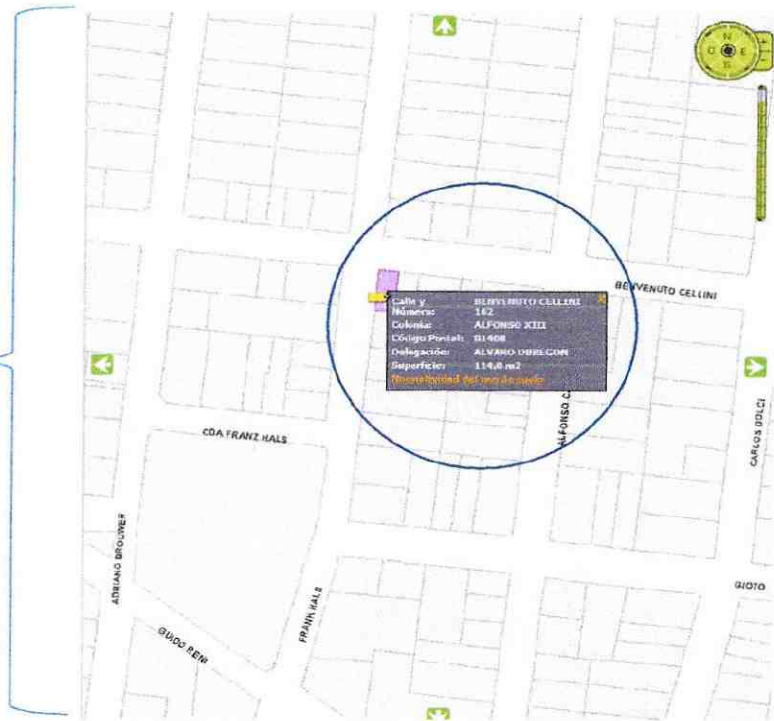
Es de gran ayuda para ver el
contexto urbano en planta y en 3D.



IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO
MEDIANTE GOOGLE MAPS



IDENTIFICACIÓN DEL PREDIO MEDIANTE CDMX (SEDUVI)



Obtención de la cuenta catastral, Dirección, uso del suelo, ubicación y normas de ordenación.

Información General

Cuenta Catastral: 436_131_17

Dirección:

Calle y Número: BENVENUTO CELLINI 162

Colonia: ALFONSO XIII

Código Postal: 01460

Superficie del Predio: 114 m²

Ubicación del Predio

Este croquis puede no contener las últimas modificaciones al predio, producto de fusiones y/o subdivisiones llevadas a cabo por el propietario.

VERSIÓN DE DIVULGACIÓN E INFORMACIÓN. NO PRODUCE EFECTOS JURÍDICOS. La consulta y difusión de esta información no constituye autorización, permiso o licencia sobre el uso de suelo. Para contar con un documento de carácter oficial es necesario solicitar a la autoridad competente, la expedición del Certificado correspondiente.

Uso del Suelo 1:	Niveles:	Altura:	% Área Libre:	M ² mín. Vivienda:	Densidad:	Superficie Máxima de Construcción (Redota a restricciones):	Número de Viviendas Permitidas
Habitacional con Comercio en Planta Baja. Ver Tabla de Usos	3	-.-	40	0	3 (Baja: 1 Viv C/ 100 m ²)	205	1

Zonificación

Actuación
Inf. de la Norma: Áreas con Potencial de Mejoramiento.

Generales

Inf. de la Norma: Coeficiente de ocupación del suelo (COS) y Coeficiente de utilización del suelo (CUS)

Inf. de la Norma: Área libre de construcción y recarga de aguas pluviales al subsuelo

Inf. de la Norma: Instalaciones permitidas por encima del número de niveles

Inf. de la Norma: Cálculo del número de viviendas permitidas e intensidad de construcción con aplicación de literales

Inf. de la Norma: Vía pública y estacionamientos subterráneos

Particulares

Inf. de la Norma: Norma de Ordenación Particular para Equipamiento Social y/o de Infraestructura, de Utilidad Pública y de Interés General